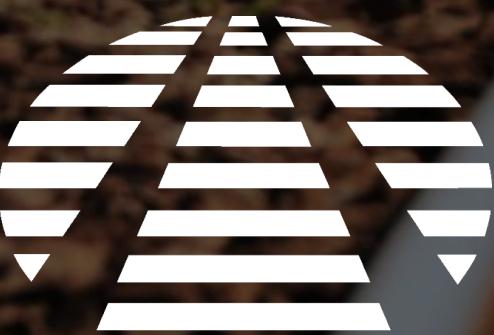




# O SETOR FERROVIÁRIO DE CARGAS NO BRASIL

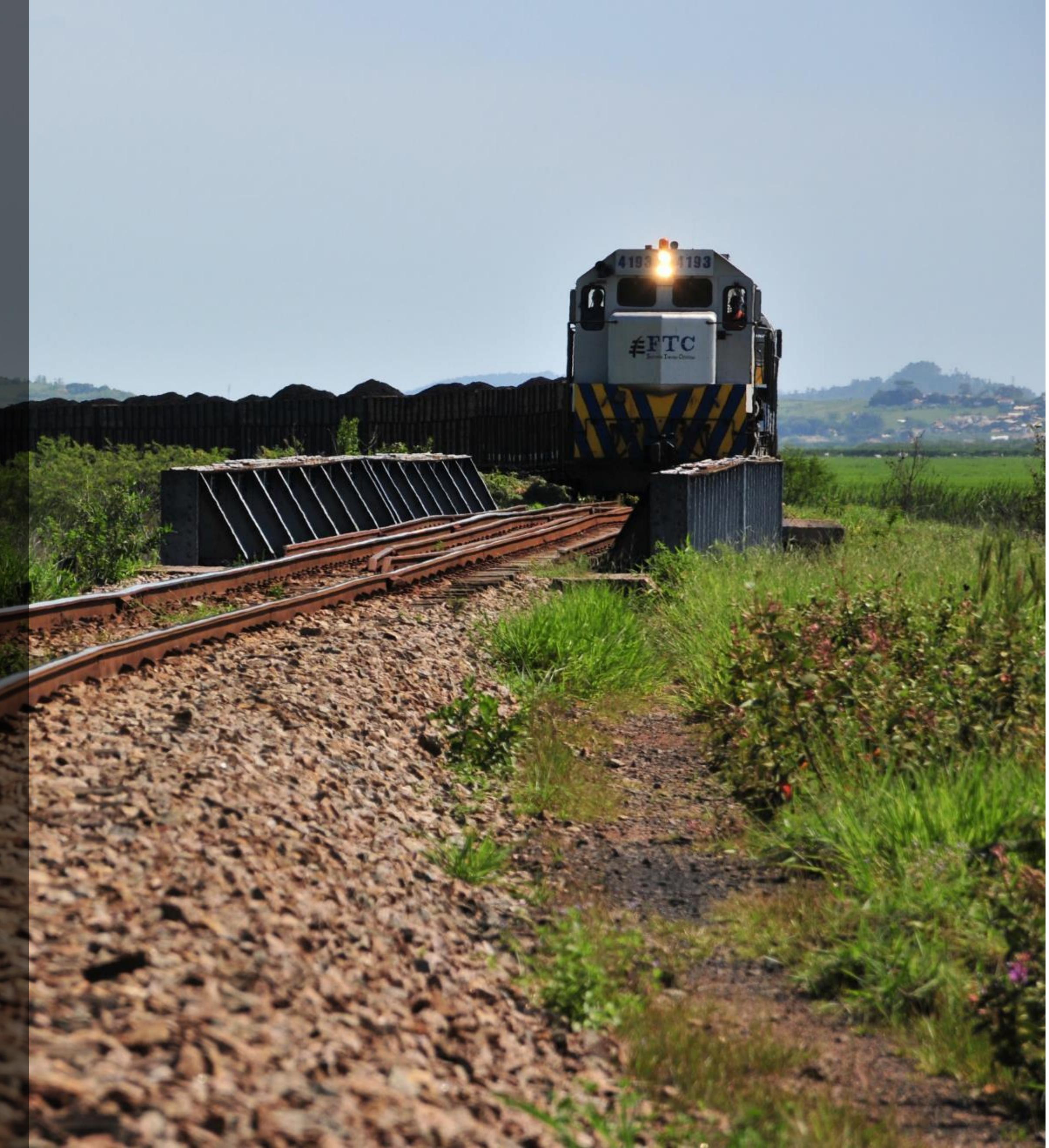
Audiência Pública na  
Comissão de Viação e  
Transporte

26 de agosto de 2025



**ANTF**

Associação Nacional dos  
Transportadores Ferroviários



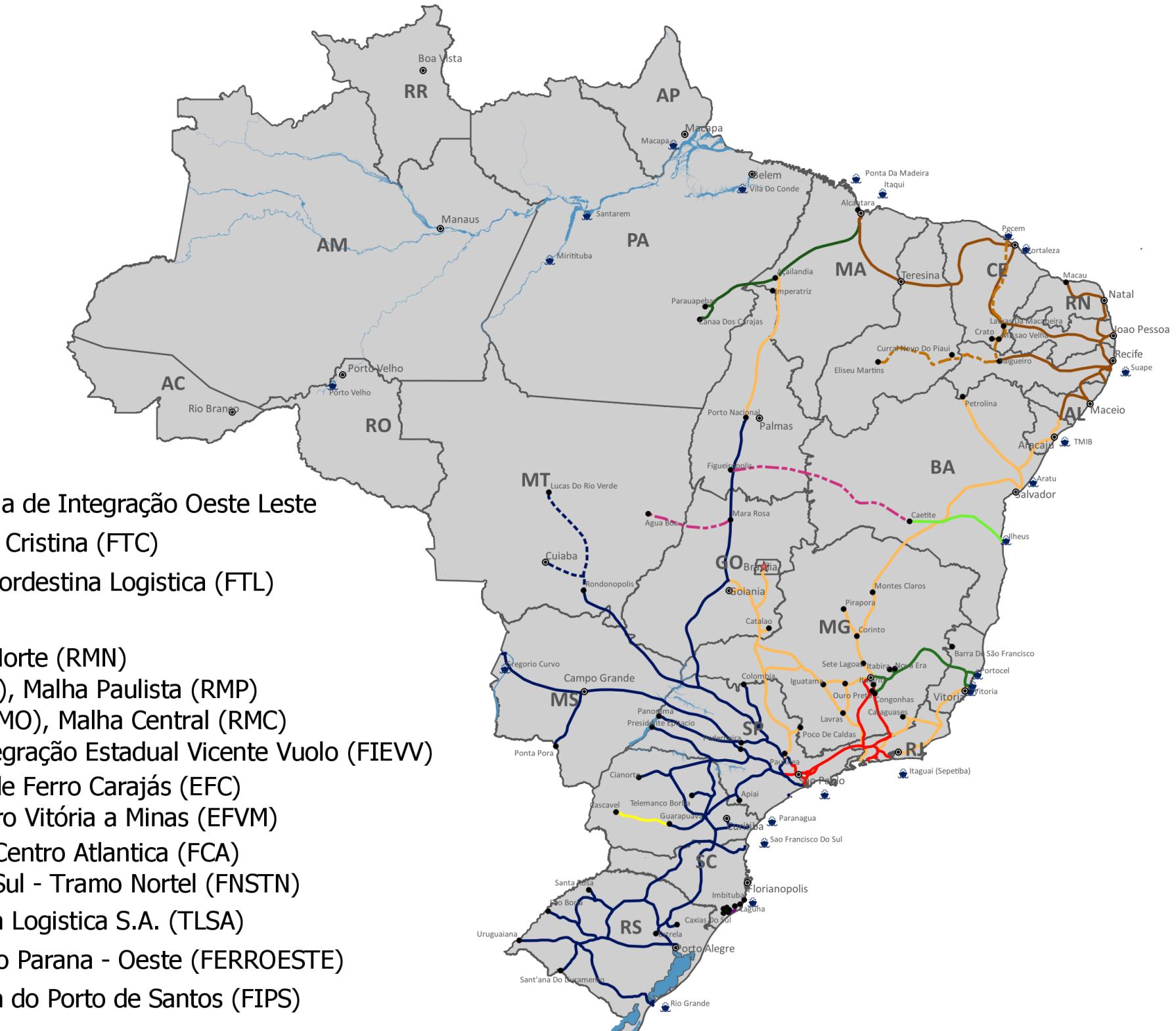
# Quem é a ANTF?

A ANTF representa quase a totalidade do setor ferroviário de carga do país. Suas associadas operam 14 concessões, com mais de 31 mil km de linhas de ferro, transportando 540 milhões TU/ano.



## Legenda

- BAMIN - Ferrovia de Integração Oeste Leste
- Ferrovia Teresa Cristina (FTC)
- Ferrovia Transnordestina Logistica (FTL)
- MRS Logística
- Rumo - Malha Norte (RMN)  
Malha Sul (RMS), Malha Paulista (RMP)  
Malha Oeste (RMO), Malha Central (RMC)
- Ferrovia de Integração Estadual Vicente Vuolo (FIEVV)
- Vale - Estrada de Ferro Carajás (EFC)  
Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM)
- VLI - Ferrovia Centro Atlantica (FCA)  
Ferrovia Norte Sul - Tramo Nortel (FNSTN)
- Transnordestina Logistica S.A. (TLSA)
- Estrada de Ferro Parana - Oeste (FERROESTE)
- Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS)
- Projeto de Governo
- Portos
- Capitais
- Municípios

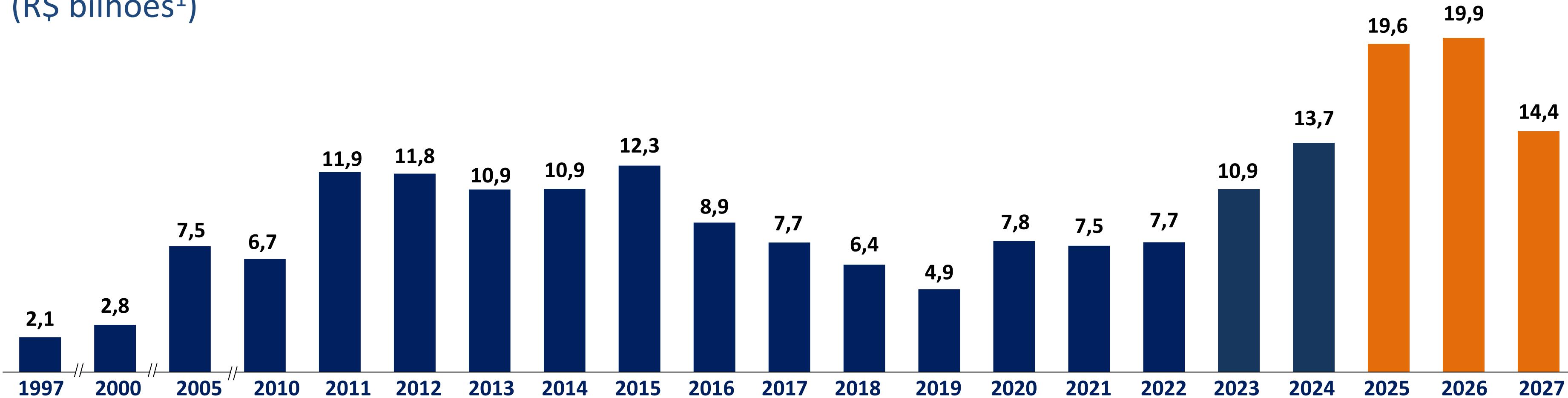


# Há investimento privados significativos em ferrovias

Desde o início das concessões no final dos anos 90, os investimentos privados no setor ferroviário cresceram de forma expressiva e totalizaram cerca de R\$ 200 bilhões\*.

## Evolução dos investimentos das concessionárias de ferrovias

(R\$ bilhões<sup>1</sup>)



Participação de  
investimentos  
públicos (%)

46% 21% 15% 28% 32% 21% 16% 10% 12% 13% 6% 6% 4% 1% 2%

Outorgas e Arrendamentos  
R\$ 33 bilhões

Tributos  
R\$ 114 bilhões

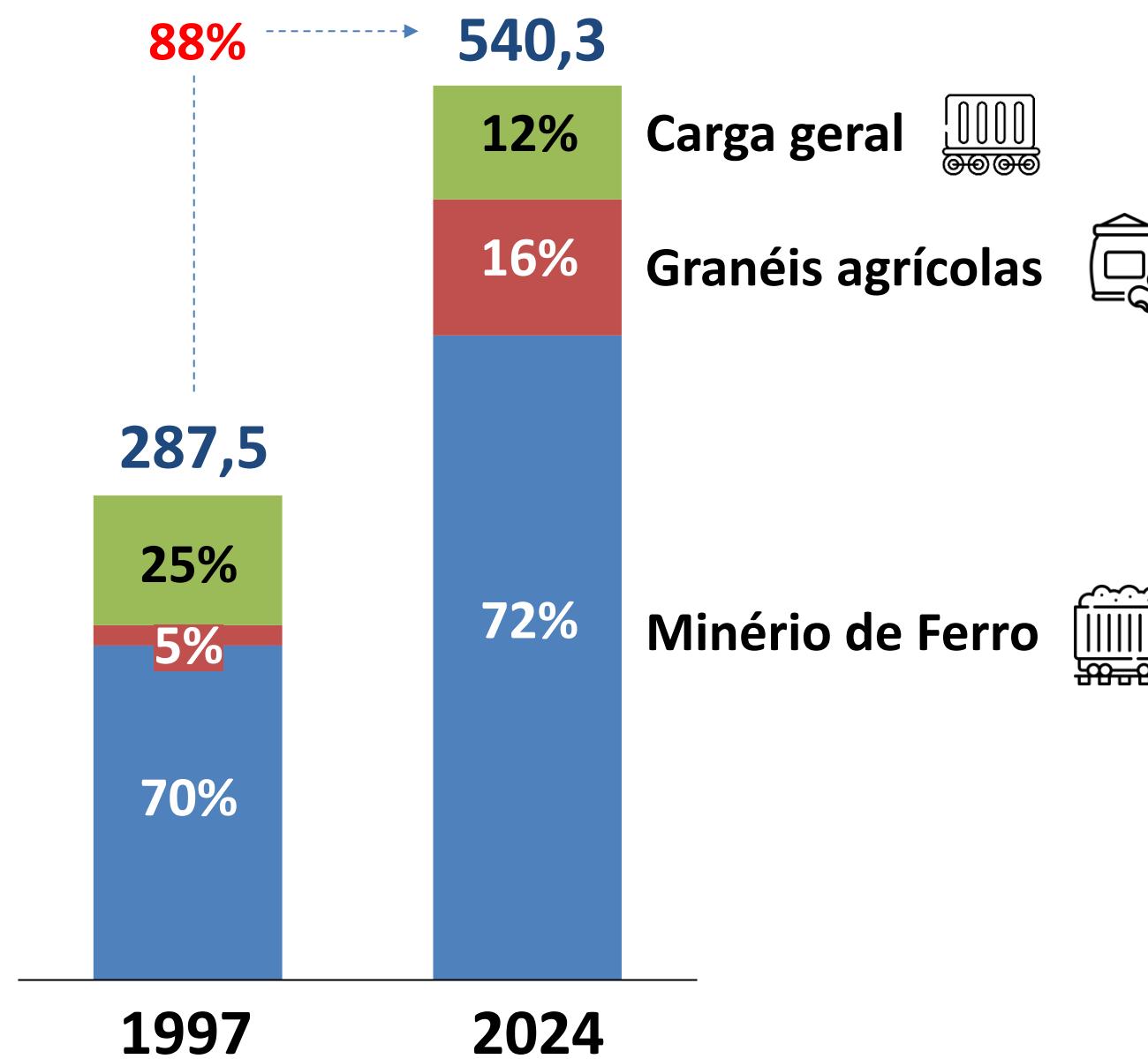
Fonte: ANTF e ANTT (PTI)

Nota: <sup>1</sup> Valores corrigido pelo índice IPCA de dezembro de 2024

# Houve um crescimento relevante no transporte de carga ferroviário

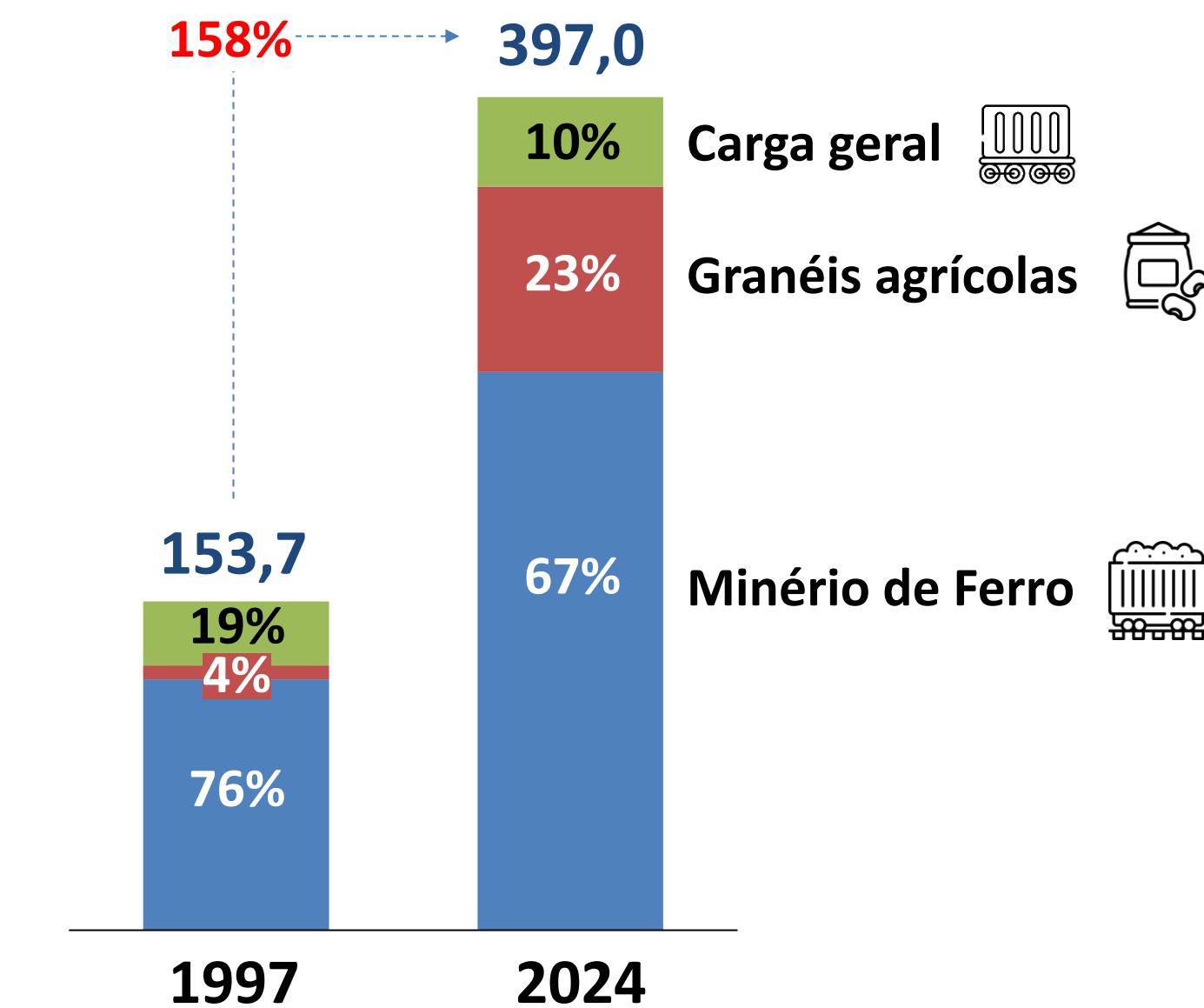
Os investimentos feitos nas concessões permitiram um crescimento de 88% das cargas movimentadas (TU) e de 158% na produção ferroviária (TKU) desde a conclusão do processo de desestatização.

Movimentação ferroviária  
(TU milhões)



CAGR: 2,37%

Produção ferroviária  
(TKU bilhões)



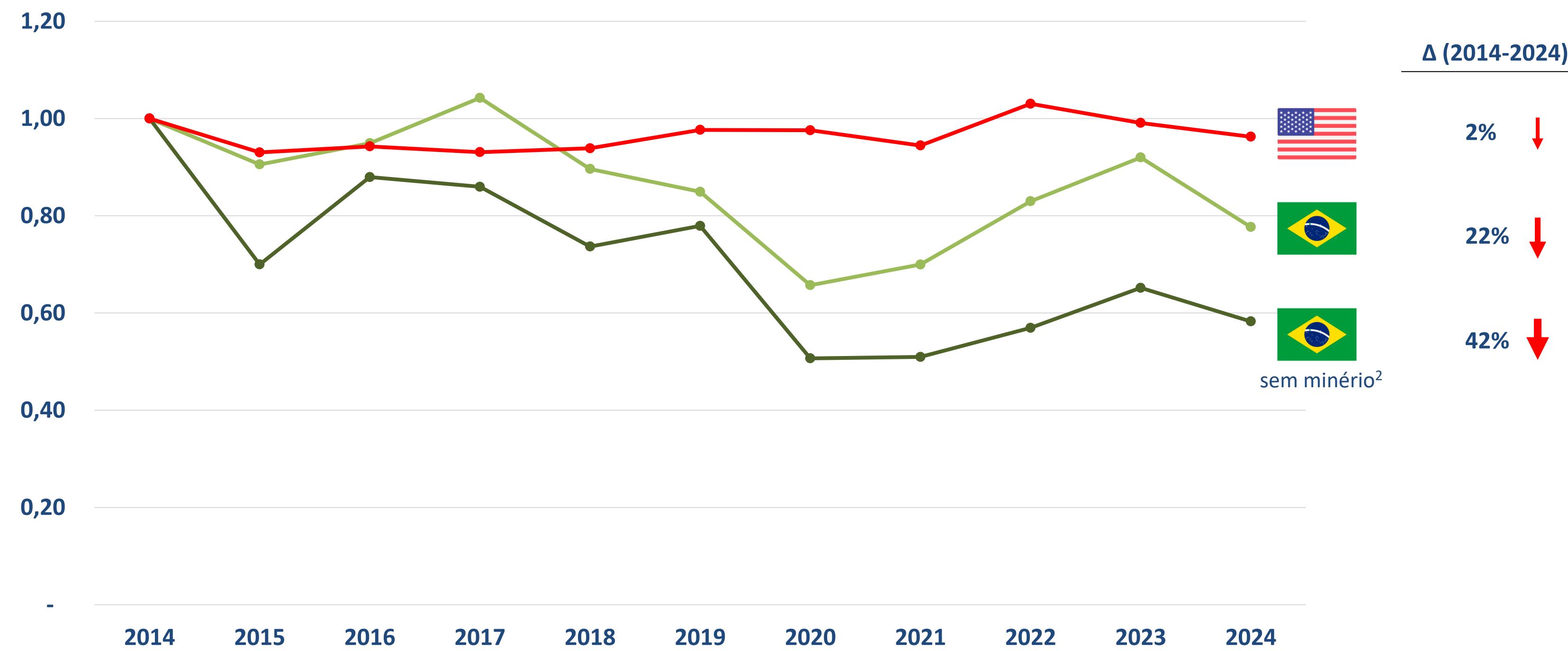
CAGR: 3,58%

# Queda no preço do transporte ferroviário no Brasil

O aumento na produtividade permitiu que os preços de transporte ferroviário fossem reduzidos nos últimos anos, quando comparados a outros países.

## Evolução das tarifas médias de transporte no Brasil e EUA

(ano base: 2014, em USD<sup>1</sup>)



Nota: <sup>1</sup>Tarifas no Brasil em reais (inclui tarifa de transporte e preço de operações), ajustadas com a cotação média do dólar. Todos os valores ajustados pela inflação em dólar (CPI, 2024).

<sup>2</sup>Exclui dados da EFC, EFVM e MRS.

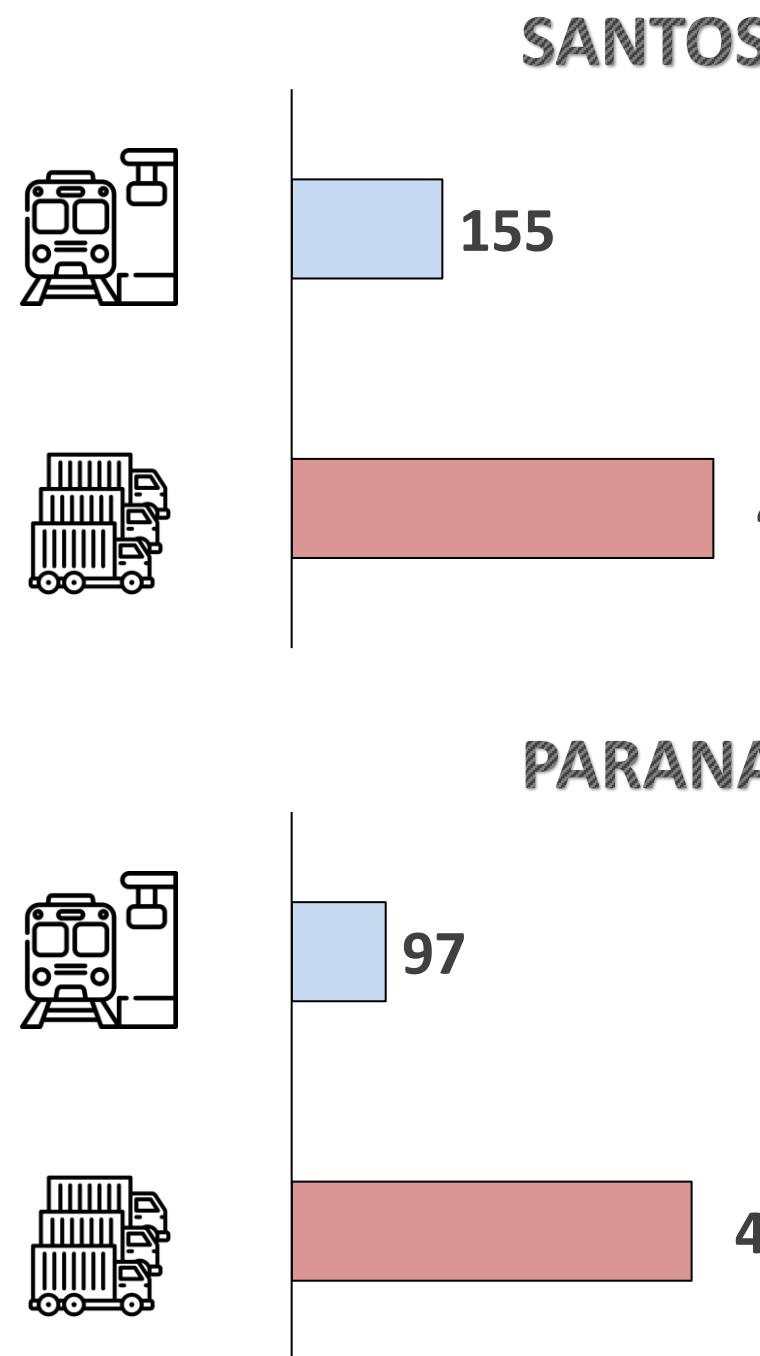
Fonte: Demonstrações Contábeis das concessionárias; Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (SAF/ANTT); Surface Transportation Board (STB); Análise ANTF.

# As ferrovias brasileiras trazem competitividade

O preço do frete ferroviário é muito inferior ao rodoviário e abaixo do praticado em outros países, demonstrando o potencial do transporte sobre trilhos para a redução do custo logístico do Brasil.

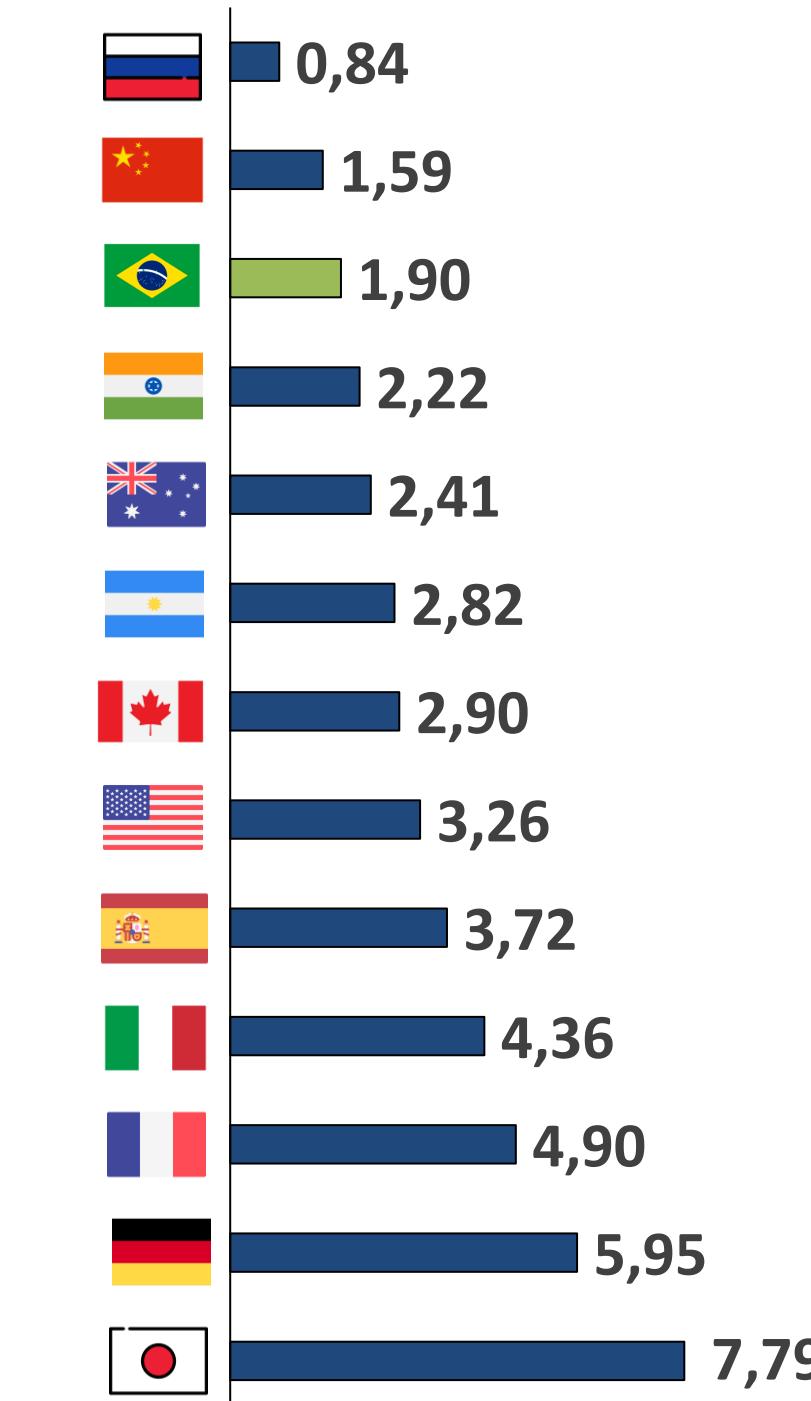
## Custo médio do transporte de grãos

(R\$/Ton, em 2023)



## Custo do frete ferroviário em países diversos

(US\$ cents/TKU, em 2023)



Fonte: Relatório de Tarifas e Preços da ANTT (2023) e Observatório Infra SA (dados do IMEA de 2023).

Nota: Custo ferroviário inclui tarifa de transporte e preço de operações.

Fonte: Relatório de Tarifas e Preços da ANTT (2023), Ministério de Economia Argentina, Aurizon e Railway Association of Canada (RAC).

Nota: Custo ferroviário inclui tarifa de transporte e preço de operações.

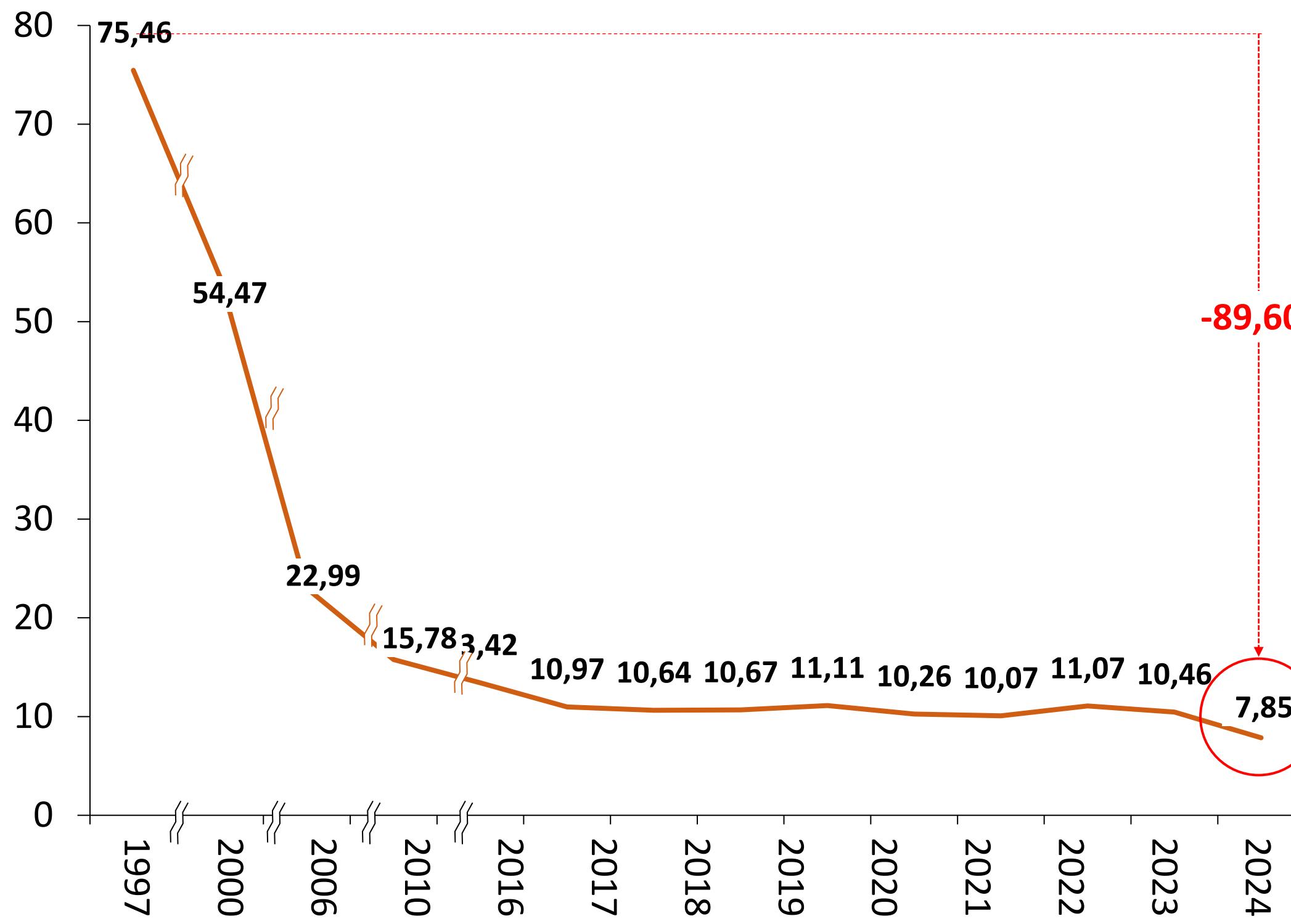


# As ferrovias brasileiras são seguras

Também é resultado dos investimentos das concessionárias a expressiva redução no índice de acidentes, que elevou o nível de segurança das ferrovias brasileiras para padrões internacionais.

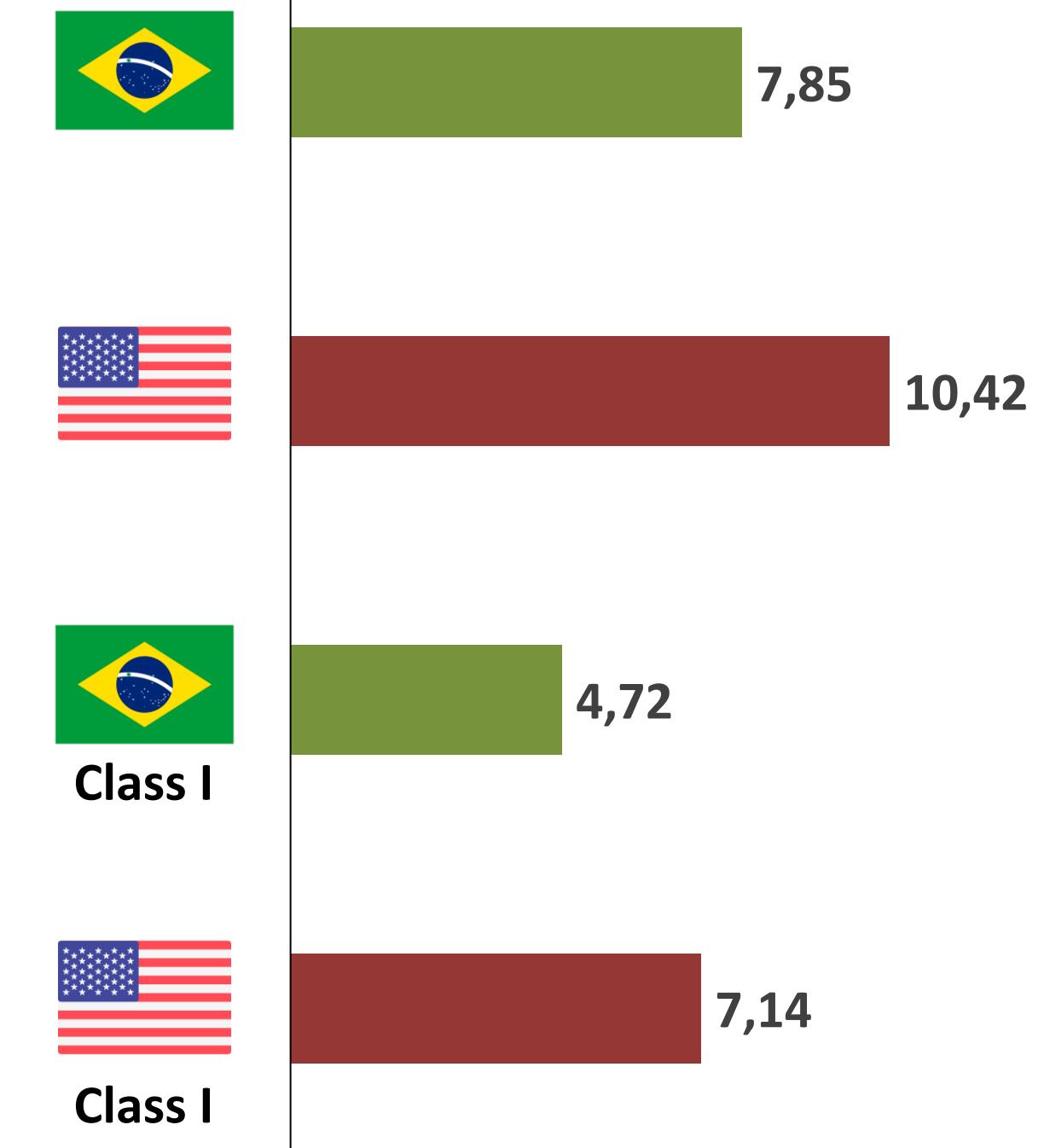
## Índice de Acidentes Ferroviários - IAF

(acidentes / milhão trem.km)



## Benchmarking internacional

(acidentes / milhão trem.km)



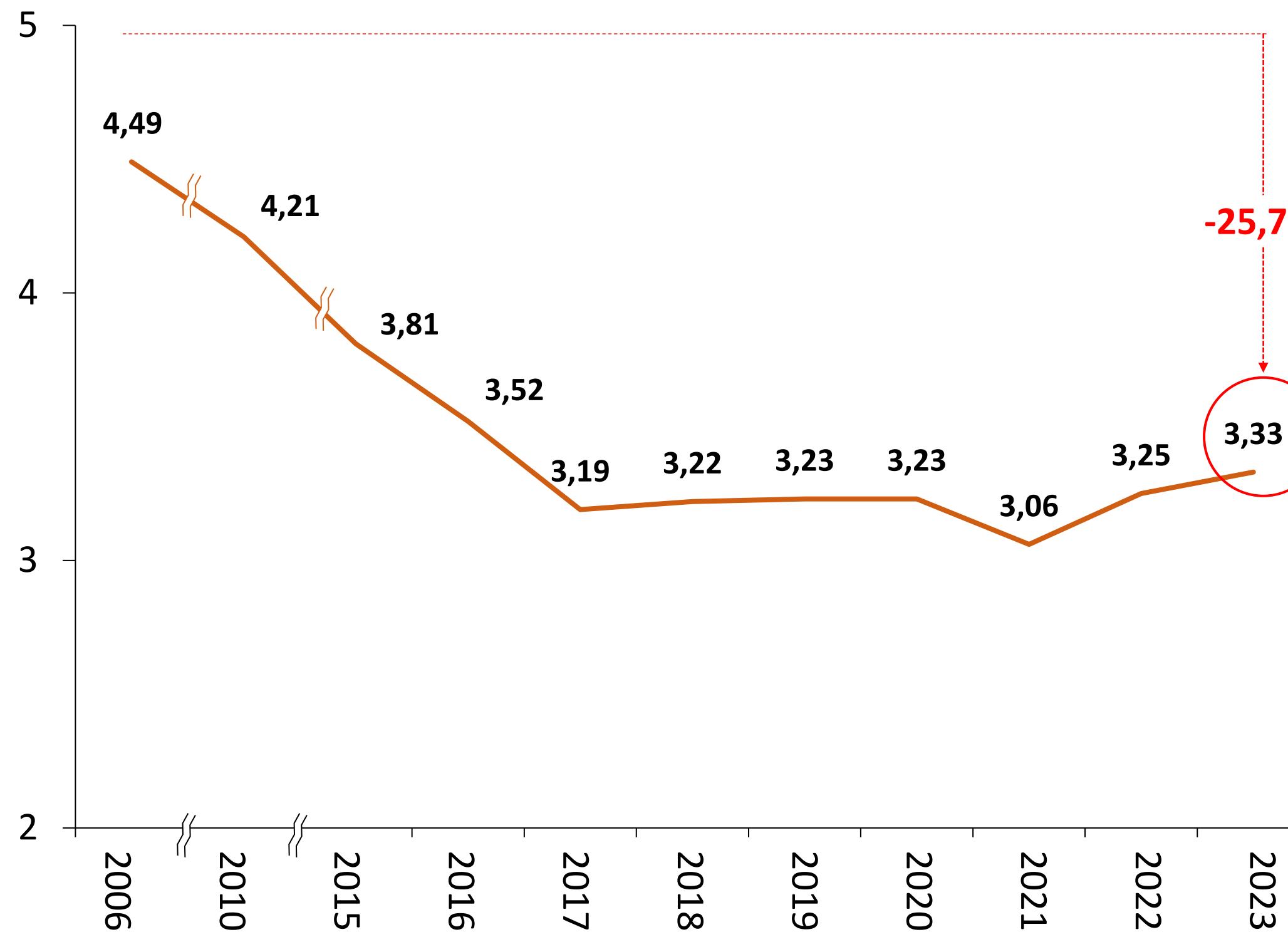


# As ferrovias brasileiras são eficientes

*Investimentos em novos equipamentos e tecnologias reduziram o consumo de combustível no transporte de carga por ferrovias, aumentando a sua eficiência e, por consequência, diminuindo a emissão de gases.*

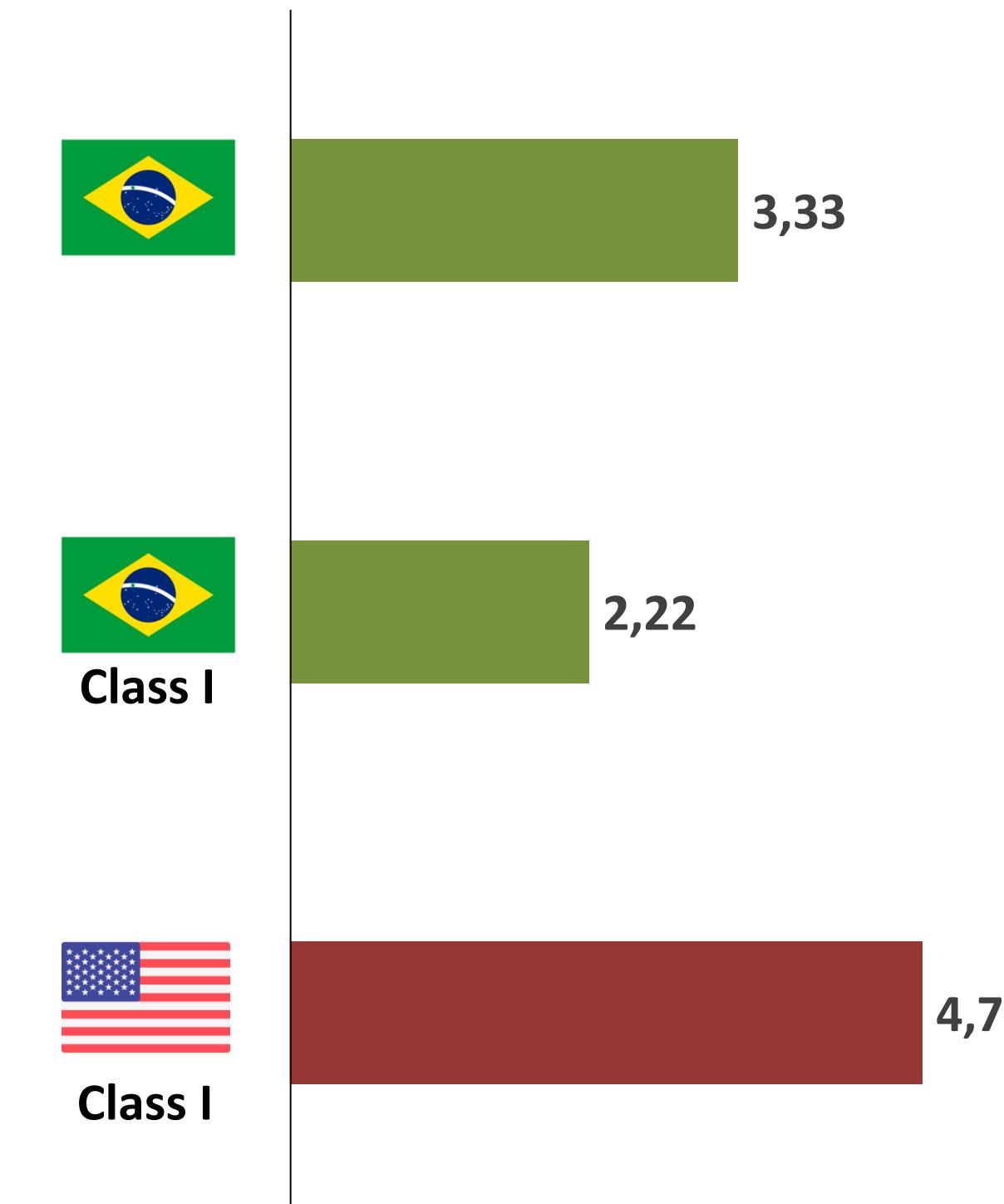
## Evolução do consumo de combustível

(litros / mil TKU)



## Benchmarking internacional

(litros / mil TKU)

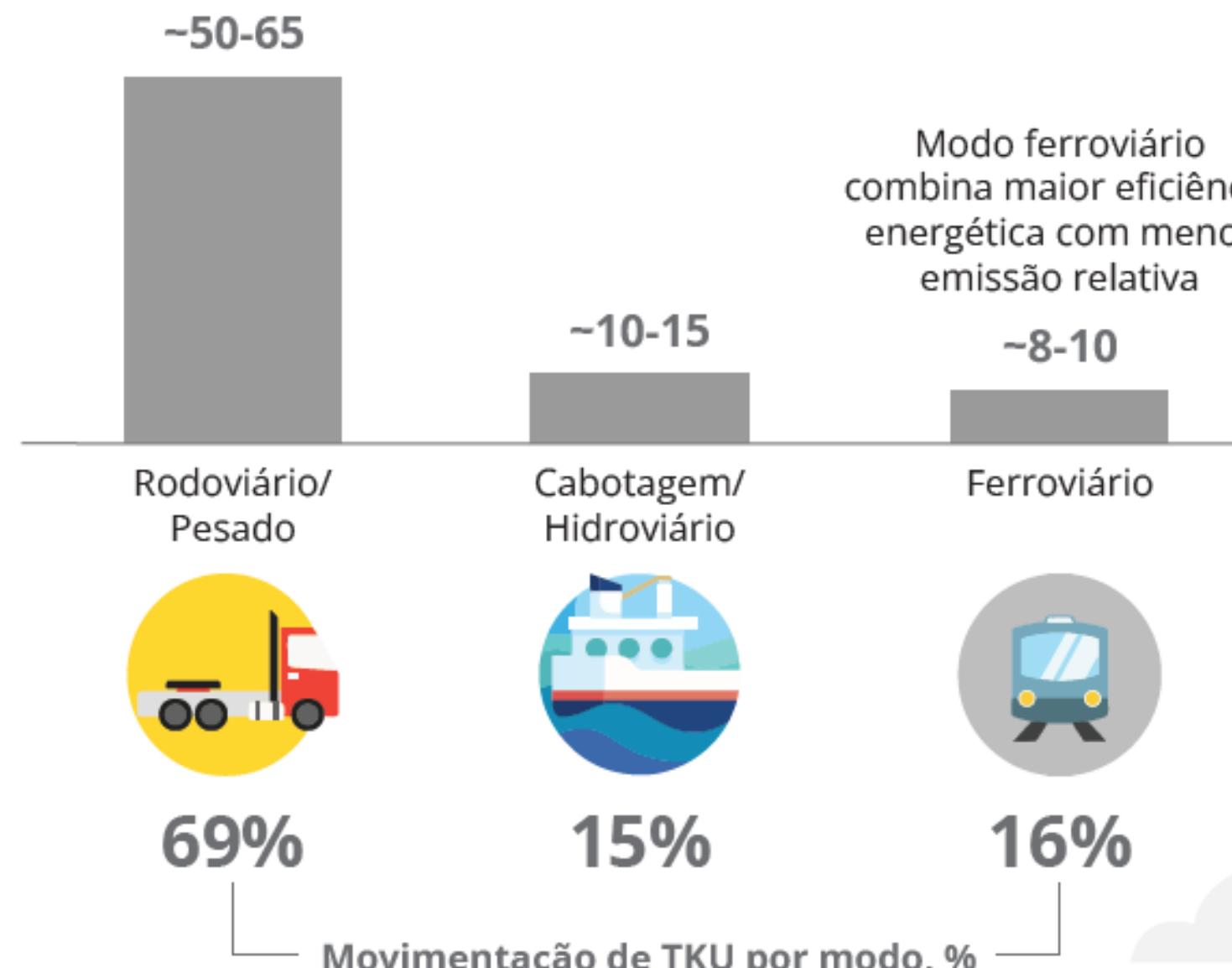


# Sustentabilidade inerente do transporte ferroviário

*Ferrovias movimentam grande volume de carga por longas distâncias, podendo contribuir de forma decisiva para a redução das emissões de CO<sub>2</sub> e no combate às mudanças climáticas.*

## EMISSÕES RELATIVAS POR MODO DE TRANSPORTE<sup>1</sup>

(gCO<sub>2</sub>e/TKU)



Modo ferroviário combina maior eficiência energética com menor emissão relativa

Matriz de transportes mais eficiente e mais rebalanceada, que explore o potencial de cada modo de forma integrada, é essencial para desenvolvimento socioeconômico do país.

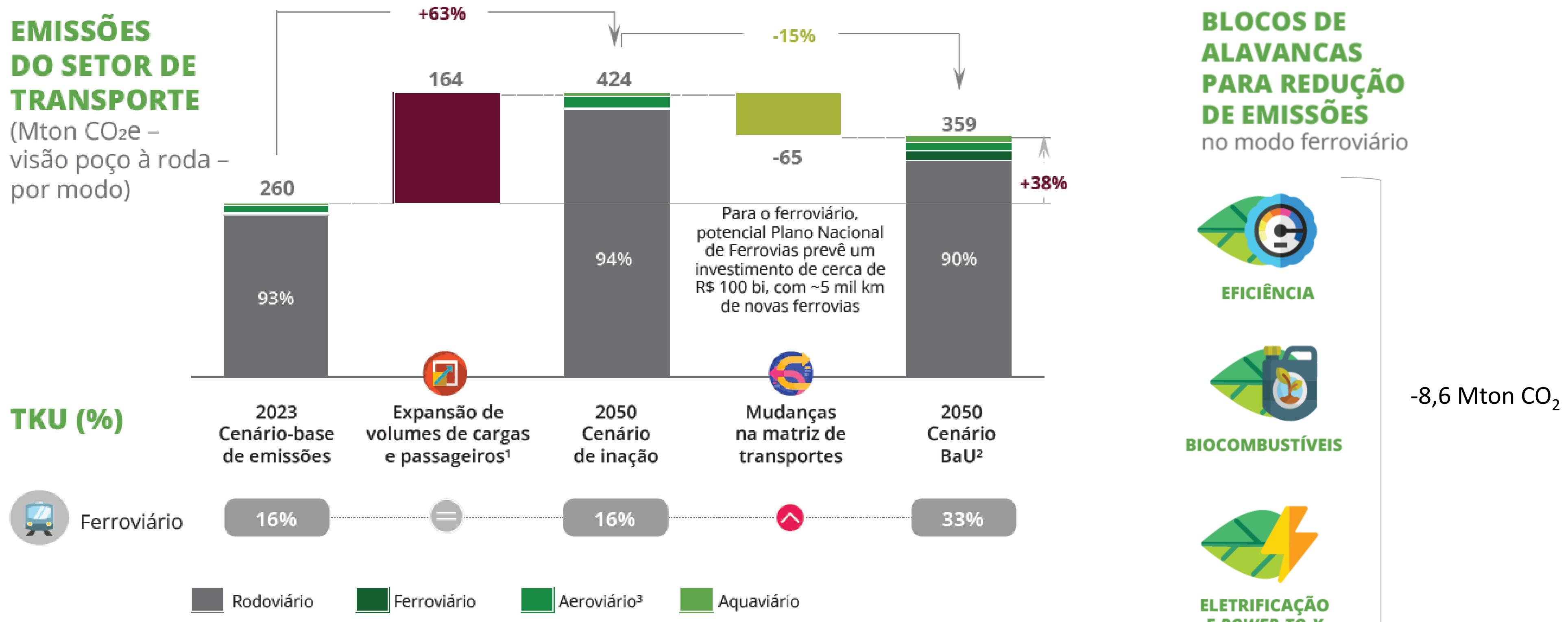
**1 composição ferroviária com 100 vagões retira mais de 200 caminhões bitrem das estradas**

**Para cada 1% de participação das ferrovias na matriz de transporte evita-se a emissão 2 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub>**

1. Restrito a transporte ferroviário de cargas; Três de passageiros/urbanos foram considerados em Mobilidade Urbana; Fontes: Baseado em dados da ANTF e SEEG 2022.

# Impacto da matriz de transporte na descarbonização

Aumentar a participação do transporte ferroviário de 16% para 33%, conforme previsto no PNL, significa evitar emissões de 65 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub>.

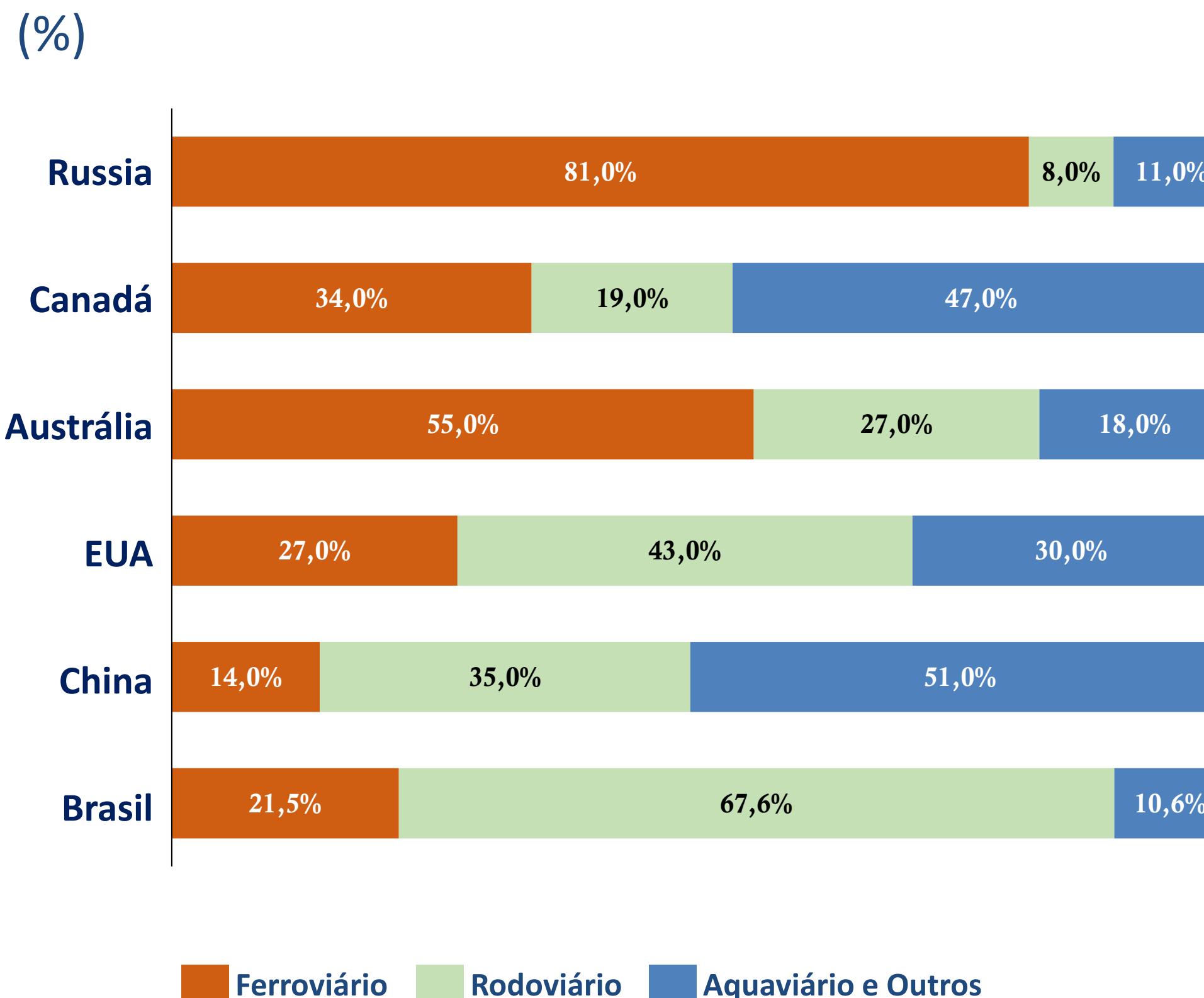


1. Aumento de emissões devido crescimento esperado da demanda de TKU e passageiros até 2050; 2. Business-as-usual; 3. Emissões do modo aéreo não estão relacionadas ao transporte de cargas, apenas ao de passageiros.

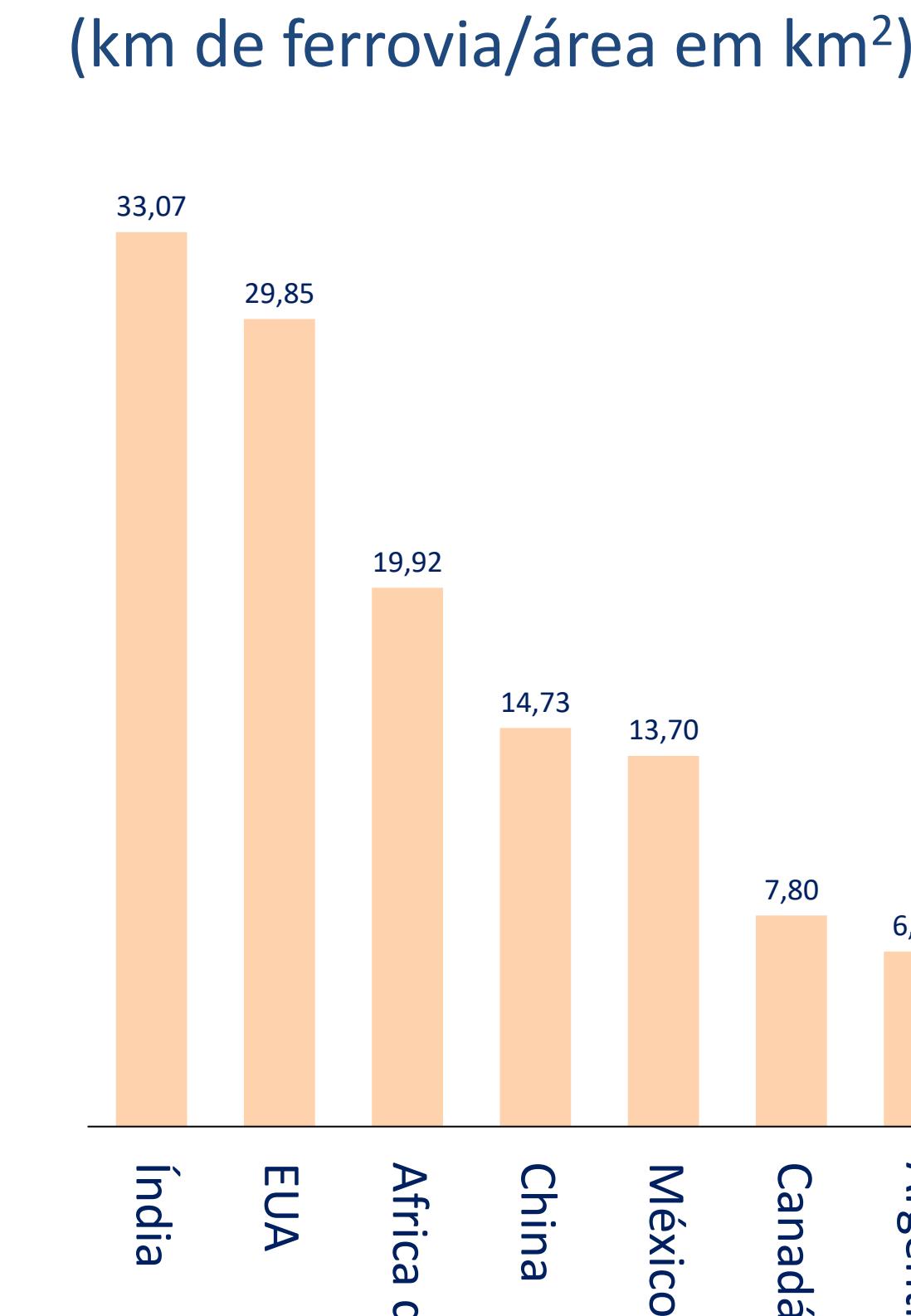
# Setor ferroviário no Brasil e no mundo

As ferrovias ampliaram a participação na matriz de transporte de cargas do Brasil que corresponde, hoje, a 21,5% de share, mas ainda há espaço para crescer.

## Matriz de transporte em diferentes países

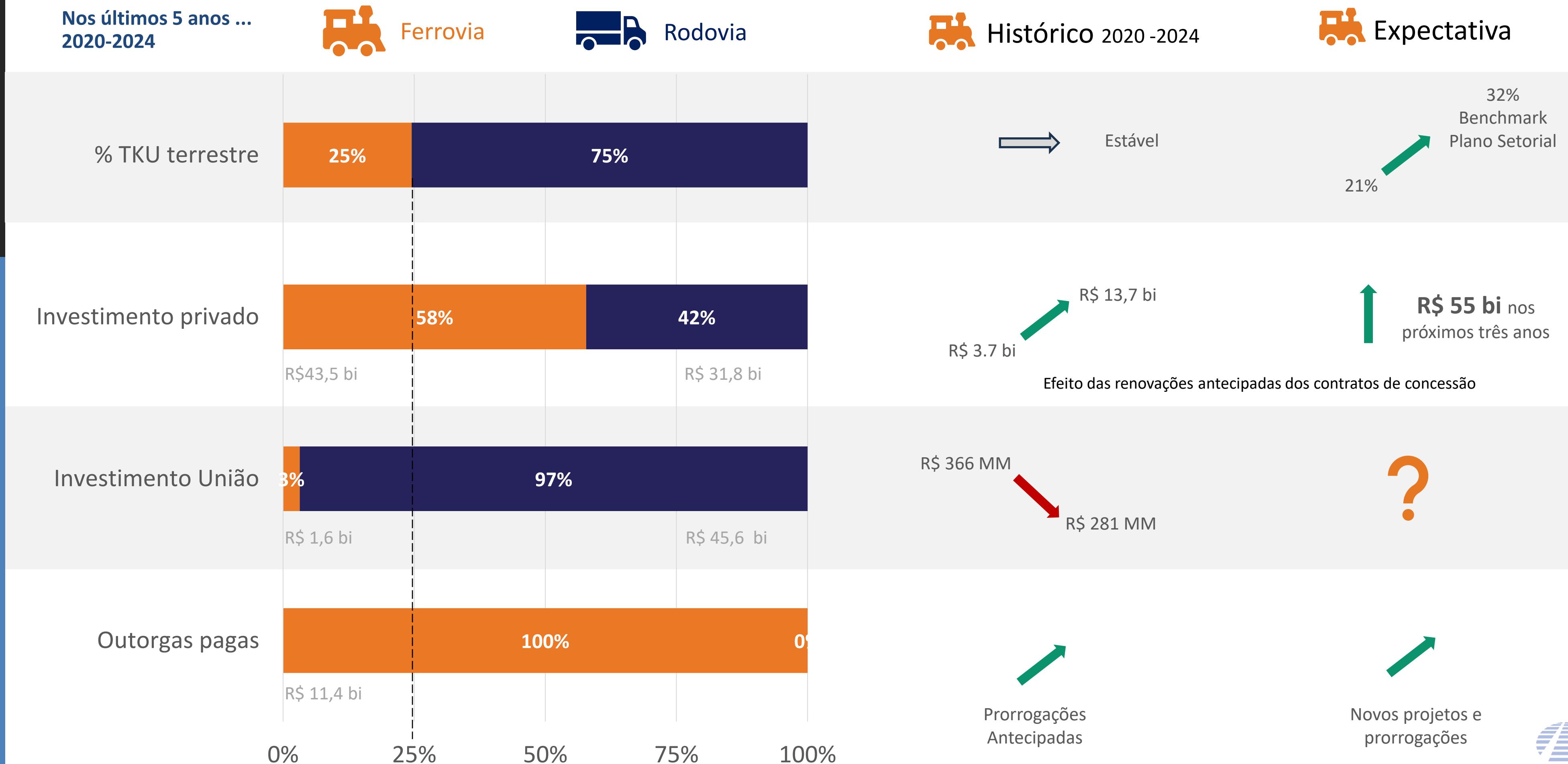


## Densidade da malha ferroviária



# Políticas Públicas para financiamento do setor

A transformação da matriz de transporte almejada não tem se refletido nas políticas públicas, como no orçamento público da União ou em outros incentivos específicos para o setor ferroviário.



# Financiamento do setor e a agenda de descarbonização

*Linhas de crédito disponíveis não diferenciam os setores rodoviário e ferroviário e, ao mesmo tempo, ferrovias foram excluídas das Políticas Públicas de financiamento voltadas para descarbonização.*



FINEM



Rodovia



Ferrovia

Custo<sup>1</sup>

$\approx \text{IPCA}^2 + 9,55\% \approx 16,41\%$

Prazo

Até 34 anos

- **Não há diferenciação** para o setor ferroviário
- Tendência de **alta da TLP** no curto prazo:
  - Idka (5 anos): IPCA + 7,45%
  - Custo BNDES:  $\approx \text{IPCA} + 10\%$

Fundo Clima



Rodovia



Ferrovia



Ferrovia  
Elétrica

$\approx 9\%^3$

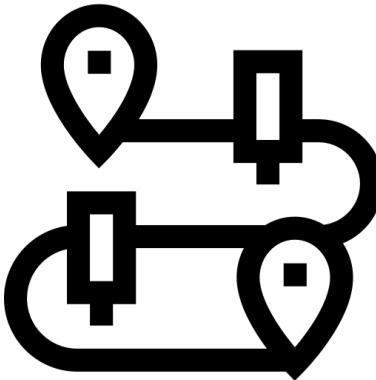
Até 25 anos

- O setor ferroviário pode **evitar emissões de cerca de 74 Mton CO<sub>2</sub>** até 2050.
- Ferrovias **não são elegíveis** ao Fundo Clima
  - PAR 2025 contempla apenas locomotivas híbridas, elétricas e biodiesel (B100)
  - Não contempla expansão e modernização da malha
- O Fundo Clima pode financiar **menos de 5% do potencial de descarbonização** das ferrovias.

(1) Considerado como a soma de TLP (valor vigente fev/2025), remuneração BNDES de 1,5%; e Tx de risco estimada de 1%; (2) IPCA implícito da curva de juros de 5 anos: 6,46% a.a. (Anbima, fev/2025); (3) O custo nominal do Fundo Clima é de 6,5% a.a.. Somada a remuneração do BNDES e taxa de risco, espera-se um custo nominal de 9% (algo como IPCA + 2,5% a.a., considerando a inflação implícita na curva de juros)

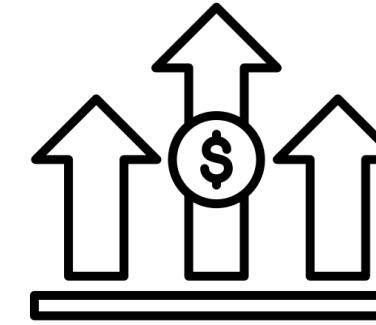
# Como ampliar o transporte ferroviário no Brasil?

O aumento na participação das ferrovias na matriz de transporte brasileira passa por vários fatores interdependentes e que demandam ações coordenadas dos atores públicos e privados.



## Planejamento com visão de longo prazo

- Plano Nacional de Logística e Plano Setorial de Ferrovias
- Carteira de projetos de qualidade
- Previsibilidade no cronograma de leilões



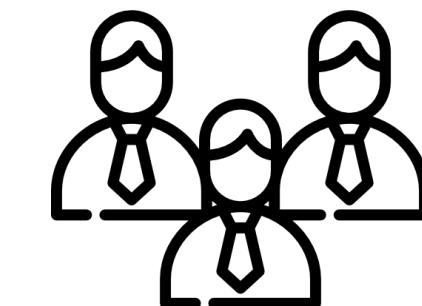
## Ampliação dos investimentos

- Mais recursos do OGU
- Destinação outorgas e indenizações para o setor
- Financiamento que privilegie externalidades positivas (ex.: Fundo Clima)
- Incentivos fiscais (ex.: Convenio ICMS 120/23)



## Segurança Jurídica e Incentivos

- Resolução de passivos (prorrogações e repactuações)
- Revisão regulatória com foco em + competitividade e - fardo regulatório
- Agenda legislativa: PL PPPs e Concessões, Reforma Tributária etc.



## Agências reguladoras fortes e autônomas

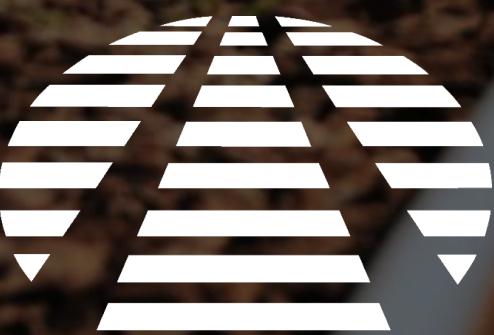
- Sustentabilidade financeira (ex.: uso de recursos vinculados)
- Diretoria técnica e independente
- Autonomia decisória das Agências



# O SETOR FERROVIÁRIO DE CARGAS NO BRASIL

Audiência Pública na  
Comissão de Viação e  
Transporte

26 de agosto de 2025



**ANTF**

Associação Nacional dos  
Transportadores Ferroviários

