

MAIO DE 2025

BOLETIM DE LOGÍSTICA

# DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS NO BRASIL: DESAFIOS E PERSPECTIVAS



 [infrasaoficial](#)  
 [infra.oficial](#)  
 [infra-oficial](#)  
 [infrasa.oficial](#)

 [observatorio@infrasa.gov.br](mailto:observatorio@infrasa.gov.br)  
 [institucional@infrasa.gov.br](mailto:institucional@infrasa.gov.br)  
 [www.ontl.infrasa.gov.br](http://www.ontl.infrasa.gov.br)  
 [www.infrasa.gov.br](http://www.infrasa.gov.br)

MAIO DE 2025

BOLETIM DE LOGÍSTICA

# DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS NO BRASIL: DESAFIOS E PERSPECTIVAS

## EQUIPE

---

### **PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA**

Luiz Inácio Lula da Silva

### **INFRA S.A.**

#### **DIRETOR-PRESIDENTE**

Jorge Luiz Macedo Bastos

#### **DIRETORA DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS**

Elisabeth Alves da Silva Braga

#### **DIRETOR DE EMPREENDIMENTOS**

André Luis Ludolfo da Silva

#### **DIRETOR DE PLANEJAMENTO**

Cristiano Della Giustina

#### **DIRETOR DE MERCADO E INOVAÇÃO**

Marcelo Vinaud Prado

#### **Observatório Nacional de Transporte e Logística – ONTL**

**Infra S.A.**

**Endereço:** SAUS, Quadra 01, Bloco G, Lotes 3 e 5, Asa Sul, Brasília - DF - 70.070-010

**E-mail:** [ontl@infrasa.gov.br](mailto:ontl@infrasa.gov.br) / [institucional@infrasa.gov.br](mailto:institucional@infrasa.gov.br)

**Site:** [www.infrasa.gov.br](http://www.infrasa.gov.br) / [www.ontl.infrasa.gov.br](http://www.ontl.infrasa.gov.br)

### **MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES**

José Renan Vasconcelos Calheiros Filho

#### **SUPERINTENDENTE DE INTELIGÊNCIA DE MERCADO**

Lilian de Alencar Pinto Campos

#### **GERENTE DE INOVAÇÃO**

Sirléa de Fátima Ferreira Leal Moura

#### **EQUIPE GEIN**

Breno Jose de Paula Toledo

Gabriela Camilotti Saint Martin

Nicolas Guimarães Ohofugi

Otávio Augusto Alves Pinto Viegas

Venina de Souza Olivera

#### **COLABORADORES**

Adriana Vanessa Mendes Moreira- Diagramação

Luana Praxedes Moura - Estagiária

Patrícia Bertozzi - Consultora PNUD



No Brasil, a infraestrutura ferroviária foi implantada no século XIX<sup>1</sup>, sendo majoritariamente financiada pelo setor privado, com o objetivo de escoar a produção agrícola e mineral dos estados para os portos marítimos. Em 1884, a rede de cerca de 5.700 quilômetros<sup>1</sup> atendia a 14 estados, com quase metade da extensão concentrada nos estados de São Paulo e Rio Janeiro, e o restante distribuído entre estado do Sul, Sudeste e Nordeste. Além do transporte de cargas, também eram ofertados alguns serviços de passageiros em percursos de média e longa distância.

Em 1905, a rede ferroviária alcançava aproximadamente 16.800 quilômetros<sup>1</sup>, abrangendo a quatro novos estados, incluindo regiões do Norte do país, com destaque para a rápida expansão da malha em Minas Gerais e no Rio Grande do Sul. Nesse período, o transporte ferroviário consolidou-se como principal meio de deslocamento de cargas e pessoas, impulsionado por expressivos investimentos dos setores público e privado. Em 1919, a rede atingia cerca de 28.100 quilômetros<sup>1</sup>, distribuída em 22 estados, com os primeiros trechos implantados em regiões interiores, distantes do litoral, como Amazonas, Mato Grosso e Goiás. Em 1960, a malha ferroviária atingiu seu auge, com mais de 38.300 quilômetros<sup>1</sup>, distribuídos entre 24 estados, com 42% da rede ferroviária concentrada nos estados de Minas Gerais, São Paulo e Rio Grande do Sul.

Com o avanço da urbanização desde o final do século XIX, o modo ferroviário passou a ser utilizado também no transporte coletivo urbano e suburbano, impulsionado por investimentos privados. Entre 1890 e 1920, os serviços de bonde expandiram-se pelas principais cidades brasileiras, contribuindo para a ocupação de áreas mais distantes dos centros urbanos.

Com a expansão da Segunda Guerra Mundial, a retração da economia global impactou diretamente a capacidade de investimento dos setores público e privado. Na retomada econômica da década de 1950, o Governo Federal adotou a estratégia de diversificação econômica, com foco na atração de investimento estrangeiro para o setor industrial. Nesse contexto, foi priorizada a implantação da indústria automobilística, acompanhada de robustos investimentos públicos para a expansão da infraestrutura rodoviária.

<sup>1</sup> IBGE, 1990. **Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988**. Disponível em: IBGE | Estatísticas do Século XX | Estatísticas Econômicas | Tabelas Setoriais | Transporte e Comunicação | Extensão da rede ferroviária em tráfego, segundo as unidades da federação - 1883-1977



Esse novo direcionamento de investimentos impulsionou o processo de declínio da ferrovia no Brasil. Para mitigar os impactos nos estados e assegurar a continuidade dos serviços, o poder público federal e estadual promoveu a estatização de trechos ferroviários e linhas de bonde anteriormente sob gestão privada. Apesar desses esforços, algumas ferrovias privadas continuaram operando de forma reduzida até a suspensão definitiva das atividades.

Em 1957, foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), empresa estatal encarregada da construção, manutenção e operação do sistema ferroviário federal, abrangendo os serviços de cargas e passageiros. Com a concentração dos investimentos em cargas e a escassez de recursos para passageiros, a maioria dos serviços de média e longa distância foi descontinuada, restando apenas algumas ligações urbanas e inter-regionais, que sofreram progressiva degradação da via permanente, material rodante e infraestrutura de apoio.

Em diversos estados, com apoio da União, governos estaduais passaram a implantar sistemas ferroviários urbanos e metropolitanos, suprimindo o déficit de investimentos federais. Em 1974 e 1979, foram iniciadas as operações do Metrô de São Paulo e do Metrô do Rio de Janeiro, respectivamente, sob administração de empresas de economia mista vinculadas aos governos estaduais. Em 1984, entrou em operação o trem urbano da Região Metropolitana de Porto Alegre, gerido pela Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (TRENSURB), subsidiária da RFFSA<sup>2</sup>.

Ainda em 1984, foi realizada a separação institucional entre os serviços de cargas e de passageiros. A RFFSA ficou responsável pela operação dos serviços de cargas, e foi criada por meio do Decreto-Lei nº 89.396 a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), sociedade de economia mista, incumbida pela operação e exploração comercial dos serviços de transporte ferroviário urbano e metropolitano em âmbito nacional. A transferência dos ativos e da gestão dos serviços ocorreu entre 1984 e 1988. Contudo, para os serviços de transporte ferroviário de passageiros de média e longa distância, não foi estabelecido a garantia de oferta de serviços pela RFFSA.

<sup>2</sup> BRASIL, 1980. **Decreto Federal nº 84.640 - Cria subsidiária destinada a implantar e operar serviço de trens urbanos na Região Metropolitana de Porto Alegre.** Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/atos/decretos/1980/d84640.html#:~:text=Autoriza%20a%20Re de%20Ferrovi%C3%A1ria%20Federal,Alegre%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AA ncias](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/atos/decretos/1980/d84640.html#:~:text=Autoriza%20a%20Re de%20Ferrovi%C3%A1ria%20Federal,Alegre%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AA ncias).

## ENQUADRAMENTO HISTÓRICO



Com o avanço da urbanização e as restrições orçamentárias do governo federal, foi sancionada, em 1990, a Lei nº 8.031, que instituiu o Programa Nacional de Desestatização. Desde a criação da RFFSA, os investimentos federais priorizaram as linhas de maior movimentação de minério. A escassez de recursos impossibilitou a renovação do material rodante e a modernização da infraestrutura, levando à degradação do desempenho operacional. Como resultado, a RFFSA foi incluída no Programa de Desestatização em 1992.

Entre 1996 e 1999, no primeiro ciclo de transferência de serviços ao setor privado, cerca de 25.600 quilômetros (75%) da malha ferroviária federal foram concedidos mediante Contratos de Concessão Comum, com prazo de 30 anos, prorrogáveis por igual período.

Paralelamente, alguns estados avançaram na implementação de sistemas urbanos para o transporte de passageiros. Em 1991, o Governo do Estado do Piauí, por meio da Companhia Metropolitana de Transportes Públicos (CMTP), iniciou a operação de um sistema de metrô na região metropolitana de Teresina, utilizando a infraestrutura da ferrovia existente e material rodante cedido pela RFFSA. Já em 1992, o Governo do Distrito Federal, iniciou as obras do Metrô-DF, paralisadas e retomadas em 1994, com o início de operação em 2001.

Em 1993, foi publicada a Lei nº 8.693, que formalizou a descentralização dos serviços de transporte ferroviário coletivo de passageiros, urbano e suburbano, da União para os Estados e Municípios, no âmbito do “Programa de Estadualização dos Sistemas de Trens Urbanos de Passageiros sobre Trilhos”. Nesse processo de descentralização, o planejamento e a operação dos sistemas ferroviários existentes sob jurisdição da CBTU foram transferidos para os governos dos estados da Bahia, do Ceará, do Rio de Janeiro e de São Paulo. Previam-se investimentos para requalificação dos sistemas e mecanismos de concessão ao setor privado. Os sistemas de Belo Horizonte, João Pessoa, Maceió, Natal e Recife permaneceram sob gestão da CBTU.



Nos anos seguintes, foram realizados novos investimentos em transporte ferroviário urbano e metropolitano, com expansão de sistemas de metrô e trem urbano e incorporação de novas tecnologias, como o VLT, mon trilho e *people mover*. Para o transporte ferroviário regional e inter-regional de passageiros, embora a malha concedida em operação em 2024 alcançasse cerca de 31.150 quilômetros<sup>3</sup>, as ações públicas limitaram-se a estudos de viabilidade e apenas duas concessionárias realizaram investimentos em serviços de longa distância.

Um marco importante foi registrado em 2024, com a licitação do Trem Intercidades Eixo Norte (TIC Norte), na ligação São Paulo-Jundiaí-Campinas, sob a modalidade de contrato de concessão patrocinada. O projeto representa um modelo pioneiro na retomada do transporte regional de passageiros, com potencial de replicabilidade em outras regiões do país, evidenciando o papel do modo ferroviário como indutor do desenvolvimento sustentável.

Este Boletim oferece uma visão evolutiva do transporte ferroviário de passageiros no Brasil, com a apresentação dos sistemas existentes, investimentos em curso, projetos em fase de estudo e exemplos bem-sucedidos de implantação.

<sup>3</sup>ANTT, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/concessoes-ferroviarias>

# CARACTERÍSTICAS DOS SISTEMAS FERROVIÁRIOS PARA PASSAGEIROS

O transporte ferroviário de passageiros pode ser implementado em diversos níveis de abrangência territorial, desde ligações urbanas até conexões internacionais, utilizando diferentes configurações de sistemas. Para cada tipologia, considera-se um conjunto de parâmetros técnicos, como o tipo de material rodante empregado, capacidade de transporte, sistemas de tração, sinalização e controle, velocidade comercial, frequência das viagens, entre outros.

Esses elementos, associados a características operacionais e contextuais, como interferência na malha urbana, traçado da via, técnicas construtivas, emissões de poluentes e custos de implantação e operação, contribuem para a definição do sistema mais apropriado às demandas de mobilidade e às especificidades do território.

## Sistemas para Transporte Ferroviário de Passageiros

Abrangência		Sistema	Capacidade (pass./veículo)	Nº carros/ composição	Capacidade (pass./hora/sentido)	Velocidade (km/h)	Distância Viagem (km)
 Urbano		People Mover	20 - 200	1 - 4	500 - 10.000	25 - 50	0,5 - 5
		VLT	250 - 1.000	1 - 8	2.800 - 13.200	25 - 70	5 - 25
		Monotrilho	600 - 1.000	1 - 6	15.000 - 30.000	50 - 90	8 - 25
		Metrô	1.000 - 1.800	4 - 8	40.000 - 80.000	50 - 90	10 - 35
 Curta Distância		Trem Metropolitano	1.500 - 2.500	6 - 12	40.000 - 80.000	50 - 90	15 - 60
Média Distância 		Trem Regional   Inter-regional	300 - 800	-	-	70 - 120	60 - 250
 Longa Distância		Trem Intercidades   Internacional	400 - 1.000	-	-	120 - 270	200 - 600
		Trem de Alta Velocidade	600 - 1.000	-	-	250 - 500	Acima de 400

Conforme previsto no art. 6º da Constituição Federal, o transporte é um direito fundamental do cidadão, garantindo o acesso a outros direitos sociais, como saúde, educação, trabalho e lazer. Dessa forma, deve-se assegurar que a tarifa cobrada por esse serviço seja módica. De acordo com o inciso XX do art. 21, cabe à União “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos”. Ainda estipula, em seu art. 30, que “*compete aos Municípios organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial*”, cabendo ao Poder Público a prestação desses serviços, diretamente ou indiretamente, por meio de permissões ou concessões.

A Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)<sup>5</sup>, que se configura como um instrumento da política de desenvolvimento urbano, conforme disposto no inciso XX do art. 21 e no art. 182 da Constituição Federal. Seu objetivo é garantir o acesso universal às cidades, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação da política de desenvolvimento urbano, por meio do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (SNMU). Este sistema permite a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas, definindo as atribuições da União, dos Estados e no que se refere ao transporte ferroviário de passageiros urbano, metropolitano e regional, a Política Nacional de Mobilidade Urbana define as atribuições de fomento, prestação e apoio para a Administração Pública, estando disponíveis os instrumentos para seu desenvolvimento e as atribuições para sua promoção.

<sup>4</sup> BRASIL, 1998. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)

<sup>5</sup> BRASIL, 2012. **Lei Federal nº 12.587 – Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)

Já no transporte ferroviário de passageiros de abrangência inter-regional e internacional, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) é o órgão responsável pela regulação e fiscalização dos serviços em nível federal. A Resolução nº 5.974, de 2022, estabelece diretrizes fundamentais para o setor, com o objetivo de assegurar os direitos e delimitar os deveres das partes envolvidas, incluindo o poder público, os operadores ferroviários e os usuários. A norma define duas categorias principais de serviço: a primeira corresponde ao transporte regular, que abrange linhas permanentes que conectam diferentes cidades e regiões; a segunda refere-se ao transporte não regular ou eventual, voltado à operação de trens com finalidade turística, histórico-cultural ou comemorativa. Em ambos os casos, a oferta do serviço está condicionada à obtenção de outorga prévia concedida pela ANTT.

## Principais Atribuições da Administração Pública pela Lei Federal nº 12.587

### Município

- I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano
- III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município

### Estado

- I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano
- II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e
- III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município

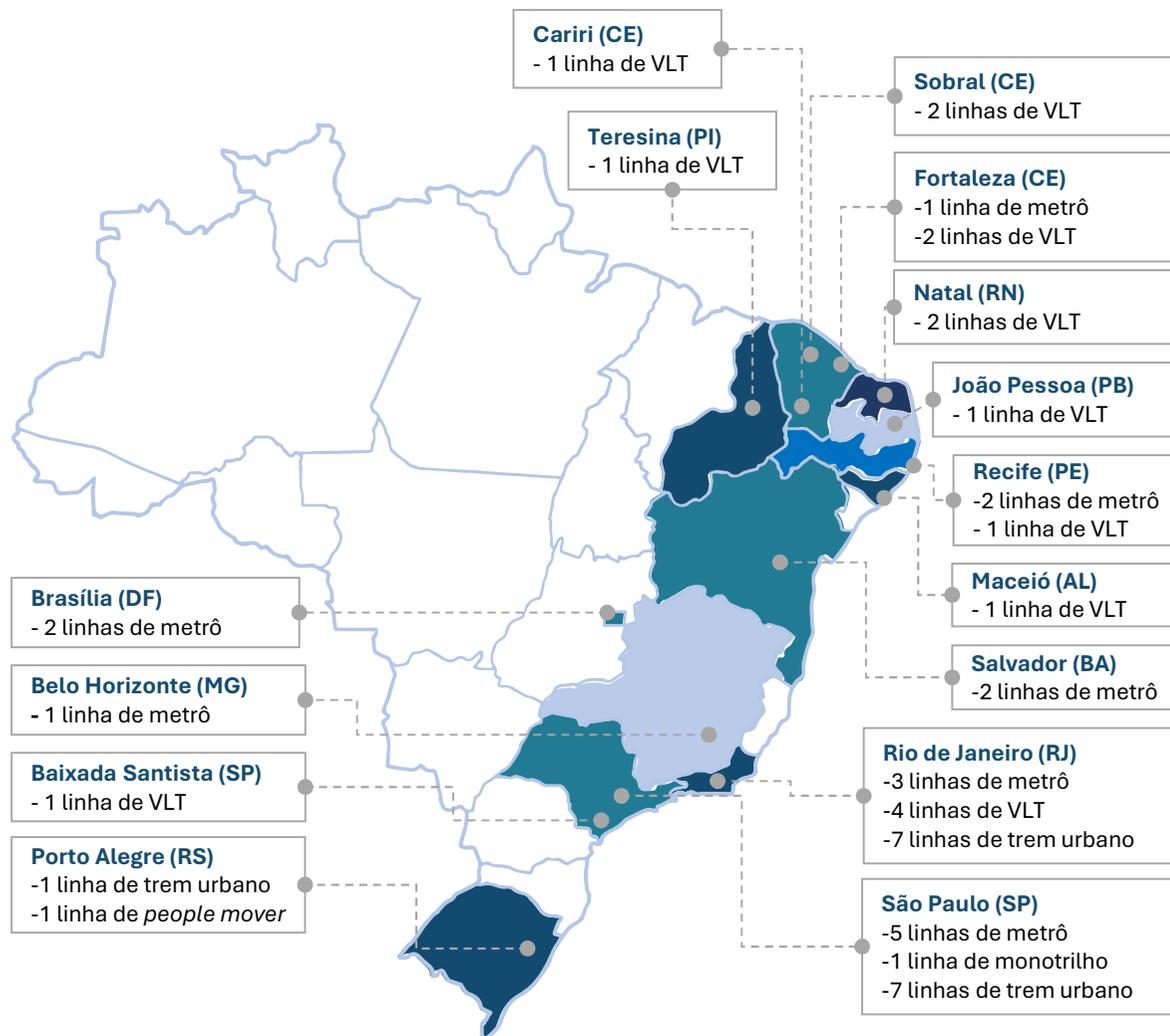
### União

- I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios
- IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas
- VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

Fonte: adaptado de Brasil, 2012. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)

Quando se analisa os serviços ferroviários de passageiros no Brasil, observa-se uma ampla oferta em serviços urbanos e de curta distância em operação em diversos estados e o Distrito Federal, muitos dos quais remontam à década de 1960. No âmbito das ligações de média distância, sob responsabilidade dos governos estaduais, vem sendo retomados projetos para reconectar aglomerações urbanas às capitais estaduais, como ocorre no estado de São Paulo. Já em nível federal, competente pelas ligações interestaduais e internacionais de média e longa distância, estão em curso estudos de viabilidade técnica e econômica para a implantação de serviços de passageiros, com base no aproveitamento da infraestrutura ferroviária existente para o transporte de cargas.

## Distribuição Geográfica de Serviços de Transporte Ferroviário de Passageiros Urbano e Metropolitano em 2024



Fonte: adaptado de ANP Trilhos, 2024. Disponível em: <https://anptrilhos.org.br/balanco-do-setor-2023/>

# SISTEMAS FERROVIÁRIOS EM OPERAÇÃO

## Panorama de Serviços de Transporte Ferroviário de Passageiros Urbanos e Metropolitanos no Brasil em 2024

Região	Serviço	Sistema	Extensão (km)	Estações (un)	Operador
AL   RM de Maceió <sup>6</sup>	Linha 1	VLT	34,4	15	Público   CBTU
BA   Salvador <sup>8</sup>	Linha 1	Metrô	17,1	10	Privado (PPP)   CCR Metrô Bahia
	Linha 2	Metrô	20,9	12	
CE   RM Fortaleza <sup>9</sup>	Linha Sul	Metrô	24,1	20	Público   Metrofor
	Linha Nordeste <sup>10</sup>	VLT	19,5	10	
	Linha Oeste	VLT	13,2	11	
CE   Sobral <sup>9</sup>	Linha Norte/Sul	VLT	13,9	12	Público   Metrofor
CE   Cariri <sup>9</sup>	Linha 1	VLT	13,6	9	Público   Metrofor
DF   Plano Piloto, Guará, Águas Claras, Taguatinga, Ceilândia e Samambaia <sup>11</sup>	Linha Verde	Metrô	33,5	23	Público   Metrô-DF
	Linha Laranja	Metrô	28,0	18	
MG   Belo Horizonte <sup>12</sup>	Linha 1	Metrô	28,1	19	Privado (PPP)   Metrô BH
PB   RM João Pessoa <sup>6</sup>	Cabedelo/S.Rita	VLT	30,0	13	Público   CBTU
PE   RM de Recife <sup>6</sup>	Linha Centro	Metrô	24,4	19	Público   CBTU/STU REC
	Linha Sul	Metrô	13,3	12	
	Linha Diesel	VLT	33	09	
PI   Teresina <sup>13</sup>	Linha 1	VLT	13,5	11	Público   CFLP
SP   São Paulo <sup>14</sup>	Linha 1	Metrô	20,0	23	Público   Metrô de São Paulo
	Linha 2	Metrô	14,7	14	
	Linha 3	Metrô	22,0	18	
	Linha 4	Metrô	12,8	11	Privado (PPP)   CCR ViaQuatro
	Linha 5	Metrô	20,1	17	Privado (PPP)   CCR ViaMobilidade
	Linha 15	Monotrilho	14,6	13	Público   Metrô de São Paulo
SP   RMSP <sup>15</sup>	Linha 7	Trem Urbano	62,7	19	Transição Público > Privado   CR2 Mobilidade
	Linha 8	Trem Urbano	41,6	22	Privado (PPP)   CCR ViaMobilidade
	Linha 9	Trem Urbano	37,3	20	
	Linha 10	Trem Urbano	38,0	14	Público   CPTM
	Linha 11	Trem Urbano	50,5	16	
	Linha 12	Trem Urbano	39,5	13	
	Linha 13	Trem Urbano	12,2	03	

<sup>6</sup> CBTU, 2024. Disponível em: <https://intranet.cbtu.gov.br/index.php/pt/sistemas-cbtu/maceio>

<sup>8</sup> CTB, 2024. Disponível em: <https://www.ba.gov.br/trilhos/>

<sup>9</sup> SENFRA/CE, 2024. Disponível em: <https://sin.seinfra.ce.gov.br/site-seinfra/site-obras/vltaeroporto/index.html>

<sup>10</sup> Em fase de operação assistida

<sup>11</sup> Metrô-DF, 2024. Disponível em: [https://metro.df.gov.br/?page\\_id=4832](https://metro.df.gov.br/?page_id=4832)

<sup>12</sup> MetrôBH, 2024. Disponível em: <https://www.metrobh.com.br/institucional/#trechos-em-operacao>

<sup>13</sup> Governo do Piauí, 2024. Disponível em: <https://www.pi.gov.br/>

<sup>14</sup> Metrô SP, 2024. Disponível em: <https://www.metro.sp.gov.br/sua-viagem/linhas-estacoes/>

<sup>15</sup> CPTM, 2024. Disponível em: <https://www.cptm.sp.gov.br/sua-viagem/Pages/sua-viagem.aspx>

# SISTEMAS FERROVIÁRIOS EM OPERAÇÃO

## Panorama de Serviços de Transporte Ferroviário de Passageiros Urbanos e Metropolitanos no Brasil em 2024

Região	Serviço	Sistema	Extensão (km)	Estações (un)	Operador
SP   São Vicente e Santos <sup>16</sup>	Linha 1	VLT	11,5	15	Privado (PPP)   Consórcio BR Mobilidade
RJ   Rio de Janeiro <sup>17 18</sup>	Linha 1	Metrô	16,5	20	Privado (Concessão Comum)   MetrôRio
	Linha 2	Metrô	30,0	26	
	Linha 4	Metrô	13,0	05	
	Linha 1	VLT	6,4	20	Privado (PPP)   VLT Carioca
	Linha 2	VLT	1,8	14	
	Linha 3	VLT	4,0	10	
	Linha 4	VLT	5,1	11 <sup>19</sup>	
RJ   RM RJ <sup>20</sup>	Santa Cruz/ Deodoro	Trem Urbano	54,75	35	Privado (Concessão Comum)   SuperVia
	Japeri	Trem Urbano	61,75	20	
	Saracuruna	Trem Urbano	34,02	20	
	Belford Roxo	Trem Urbano	27,70	19	
	Paracambi	Trem Urbano	8,26	03	
	Vila Inhomirim	Trem Urbano	15,35	08	
	Guapimirim	Trem Urbano	17,30	15	
RN   RM de Natal <sup>6</sup>	Linha Norte	VLT	38,5	13	Público   CBTU
	Linha Sul	VLT	19,4	11	
RS   Porto Alegre <sup>21</sup>	Aeroporto	People Mover	1	02	Público   Trensurb
RS   RM Porto Alegre <sup>22</sup>	Linha 1	Trem Urbano	43,8	22	

<sup>16</sup> EMTU SP, 2024. Disponível em: <https://www.emtu.sp.gov.br/emtu/itinerarios-e-tarifas/encontre-uma-linha/pelo-numero-da-linha.fss?numlinha=953&pag=buscanumero.htm>

<sup>17</sup> MetrôRio, 2024. Disponível em: <https://www.metrorio.com.br/#>

<sup>18</sup> VLT Carioca, 2024. Disponível em: <https://www.vltrio.com.br/#/>

<sup>19</sup> Compartilha todas as estações com as demais linhas

<sup>20</sup> Supervia, 2024. Disponível em: <https://www.supervia.com.br/pt-br/operacao-por-ramais-e-extensoes>

<sup>21</sup> Operação temporariamente suspensa pelo fechamento do aeroporto Salgado Filho

<sup>22</sup> Operação parcial pelos impactos dos eventos extremos no Rio Grande do Sul em abril de 2024

<sup>23</sup> ANP Trilhos, 2025. **Balanco do Setor Metroferroviário no Brasil 2024.** Disponível em: <https://anptrilhos.org.br/balanco-setor-2024/>

**Nota:** Não é recomendada a soma das extensões dos sistemas ou do número de estações, uma vez que muitos trechos possuem linhas e estações compartilhadas, o que pode acarretar duplicidade na contagem.

Quanto a movimentação de passageiros nos sistemas ferroviários urbanos e metropolitanos no Brasil, segundo a ANP Trilhos<sup>23</sup>, em 2024 foram transportados aproximadamente 2,57 bilhões de passageiros, representando um crescimento de 3,6% na demanda de viagens em comparação a 2023, embora ainda 21% abaixo do volume registrado em 2019, ano que apresentou o maior número absoluto de passageiros transportados. Em 2020, o setor foi fortemente impactado pelas restrições decorrentes da pandemia de Covid-19, especialmente devido ao perfil predominantemente pendular das viagens diárias (casa > trabalho/educação > casa). Mesmo após o fim das restrições, diversas atividades permaneceram em regime remoto, parte dos usuários passou a optar por modos individuais de transporte, e muitas famílias continuaram enfrentando limitações de renda decorrentes da retração econômica nacional.

## Evolução de Demanda de Passageiros no Transporte Ferroviário Metropolitano 2019 - 2024 Evolução dos passageiros transportados nos sistemas urbanos sobre trilhos, em bilhões (Brasil, 2015-2024)



Fonte: ANP Trilhos, 2025. **Balanco do Setor 2024**. Disponível em: <https://anptrilhos.org.br/balanco-setor-2024/>

<sup>23</sup> ANP Trilhos, 2025. **Balanco do Setor 202**. Disponível em: Disponível em: <https://anptrilhos.org.br/balanco-setor-2024/>



Foto: Arquivo Vale

### Serviços de Transporte Ferroviário de Passageiros de Média e Longa Distância no Brasil

Para os serviços de média e longa distância, a rede ferroviária foi concedida à iniciativa privada a partir da década de 1990, com um modelo estruturado para o transporte de cargas. Como consequência, o foco das operações permanece voltado à movimentação de cargas, embora haja previsão regulatória que permita às concessionárias a oferta de serviços regulares de passageiros. As exceções são dois sistemas regulares de transporte ferroviário de passageiros operados pela concessionária Vale – Estrada de Ferro Carajás (EFC) e Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). Ambos utilizam a mesma via permanente, locomotivas e infraestrutura de apoio, com exceção dos vagões de passageiros, que são específicos.

O primeiro serviço regular de passageiros oferecidos pela empresa Vale refere-se à ligação inter-regional entre São Luís (MA) e Parauapebas (PA) – Estrada de Ferro Carajás (EFC), cuja operação teve início em 1986. Após quase quatro décadas, o serviço se consolidou como um dos principais meios de transporte da região, sendo uma alternativa e acessível para os deslocamentos entre os estados do Maranhão e Pará. Em 2024, o serviço transportou aproximadamente 423 mil passageiros, registrando seu maior volume desde o início das operações<sup>24</sup>. A operação inter-regional conta com carros executivos, econômicos e vagão restaurante, e ao longo dos anos, a concessionária tem investido sistematicamente na modernização do material rodante. Em 2015, foram entregues novos carros de passageiros equipados com ar-condicionado, sistema de som, monitores de vídeo, sistema de entretenimento, tomadas elétricas individuais, *display* informativo, sensores de fumaça, câmeras de segurança e portas automáticas, além de vagão adaptado para pessoas com mobilidade reduzida.

<sup>24</sup> Vale – EFC, 2025. Disponível em: <https://saladeimprensa.vale.com/w/transporte-de-passageiros-pela-estrada-de-ferro-carajas-alcanca-recorde-em-2024>

# SISTEMAS FERROVIÁRIOS EM OPERAÇÃO

## Serviços de Transporte Ferroviário de Passageiros Inter-regional Operados pela Vale EFC

### Concessão Vale EFC | Inter-regional

São Luís/MA – Parauapebas/PA

892 quilômetros

10 estações

3 dias semana/sentido | 1 viagem/sentido

16 horas de viagem/sentido



Classe Executiva  
(Até 5 vagões)

Especial  
Lanchonete  
Restaurante

Classe Econômica  
(Até 13 vagões)

Na concessão da Vale - Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), destaca-se o serviço inter-regional de passageiros que liga Belo Horizonte (MG) à Estação Pedro Nolasco (ES). O percurso abrange trechos sob responsabilidade da própria EFVM, bem como segmentos da malha operada pela Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), que concedeu direito de passagem ao trem de passageiros da Vale, possibilitando a operação regular do serviço desde 2006. Além disso, a EFVM mantém um serviço regional entre os municípios mineiros de Itabira e Nova Era, operado em ramal integrante do trecho concedido à Vale. Somados, os dois serviços transportaram aproximadamente 845 mil passageiros<sup>25</sup> em 2024.



Fonte: Vale – EFC, 2024. Disponível em: <https://vale.com/pt/trem-de-passageiros>

# SISTEMAS FERROVIÁRIOS EM OPERAÇÃO

## Serviços de Transporte Ferroviário de Passageiros Regionais e Inter-regionais operados pela Vale EFMV

### Concessão Vale EFMV | Regional

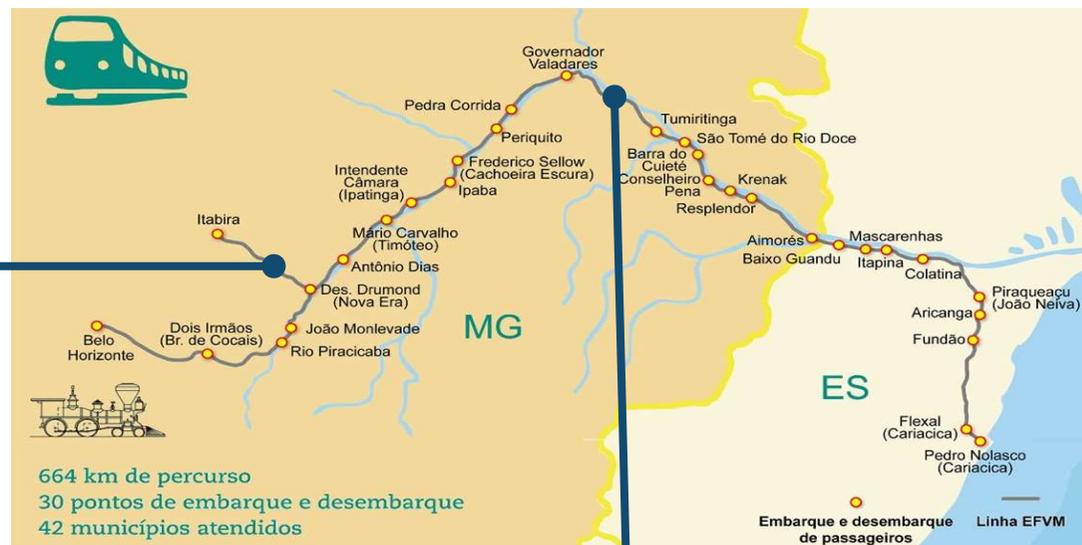
Itabira/MG – Nova Era/MG

50 quilômetros

2 estações

7 dias semana | 1 viagem/sentido

1 hora de viagem/sentido

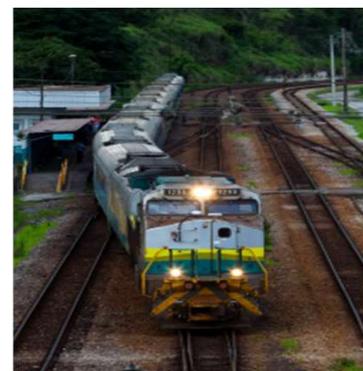


Classe Executiva  
(Até 5 vagões)

Especial  
Lancheonete  
Restaurante

Classe Econômica  
(Até 13 vagões)

Os serviços de trem turístico, de caráter não regular e voltados à preservação do patrimônio histórico ferroviário, complementam a oferta de transporte ferroviário de passageiros no Brasil. As viagens ocorrem predominantemente em finais de semana e feriados, com frequência média de uma a duas viagens por sentido. Na maioria dos casos, a operação é delegada para empresas privadas ou organizações da sociedade civil de interesse público, que utilizam a infraestrutura ferroviária estadual ou trechos concedidos à iniciativa privada pela União.



### Concessão Vale EFMV | Inter-regional

Belo Horizonte/MG – Pedro Nolasco/ES

622 quilômetros

30 estações

7 dias semana | 1 viagem/sentido

13 horas de viagem/sentido

Fonte: Vale – EFMV, 2024. Disponível em: <https://vale.com/pt/trem-de-passageiros>

# SISTEMAS FERROVIÁRIOS EM OPERAÇÃO

## Panorama de Sistemas de Transporte Ferroviário de Passageiros no Brasil em 2024

Sistema	Quantidade	Extensão (km)		
	Linhas (un.)	Urbano e Curta Distância	Média Distância	Longa Distância
People Mover	1	0,80		
VLT	16	275,40		
Monotrilho	1	14,50		
Metrô	16	310,8		
Trem Metropolitano	15	536,00		
Trem Regional	1		50,00	
Trem Inter-regional	2	0	0	1.556,00

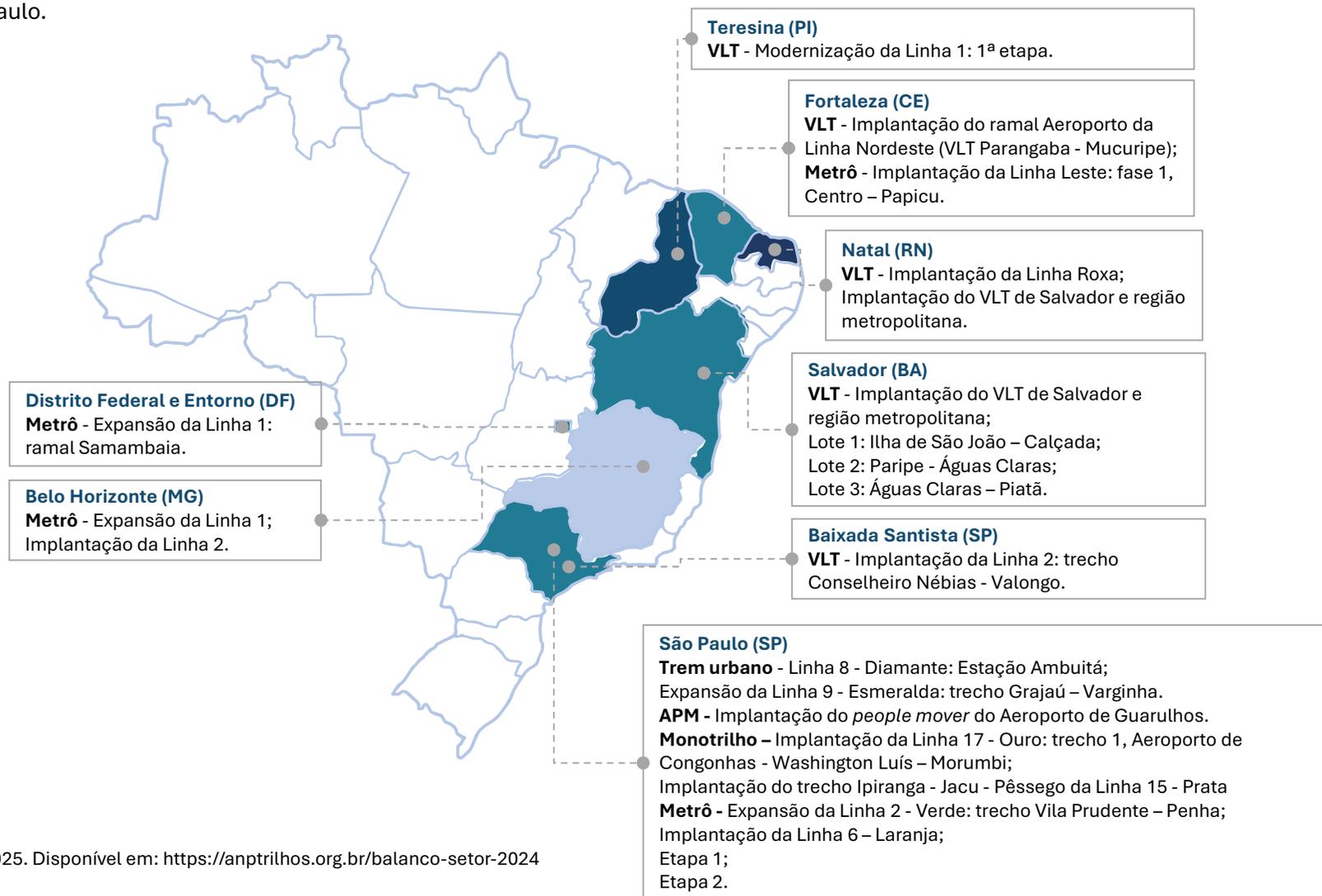
Fonte: Elaboração própria

# INVESTIMENTOS EM SISTEMAS FERROVIÁRIOS DE PASSAGEIROS NO BRASIL

## Obras em Andamento

Em 2024, estavam em execução e/ou contratadas a implantação e expansão de 21 projetos da rede urbana de transportes sobre trilhos no Brasil, distribuídos nos estados da Bahia, Ceará, Distrito Federal, Minas Gerais, Piauí, Rio Grande do Norte e São Paulo.

## Obras para implantação e/ou expansão da rede urbana de transportes sobre trilhos no Brasil em execução e/ou contratadas até 31/12/2024



Fonte: adaptado de ANP Trilhos, 2025. Disponível em: <https://anptrilhos.org.br/balanco-setor-2024>

O Estado de São Paulo concentra a maior parte das obras de implantação e/ou expansão, com dez obras em andamento, sendo cinco de implantação de sistemas e cinco de expansão de sistemas existentes, com investimentos tanto do setor público quanto do privado. Este volume de obras é fruto da adoção de novos modelos de negócio para investimento em transportes adotado pelo estado. Em 2002, o Metrô de São Paulo inovou ao adotar um modelo de negócios para a Linha 4, tanto em termos da obra civil, quanto da operação do novo serviço ferroviário de passageiros. Foi celebrado um Contrato Administrativo do tipo “chave na mão” (*turn key*) para a obra civil, no qual a empresa executora ficou responsável pela construção, gerenciamento e fiscalização de forma autônoma, cabendo ao estado de São Paulo o pagamento dos serviços por um valor pré-fixado. Para a operação, foi celebrado, em 2006, o primeiro Contrato de Concessão Patrocinada no Brasil, com escopo a exploração da operação dos serviços de transportes de passageiros da Linha 4, com investimentos da concessionária ao longo de 30 anos em sistemas de comunicação e sinalização, aquisição de material rodante, operação do sistema e manutenção. Segundo o balanço do setor metroferroviário de 2024, da ANP Trilhos, a expansão da Linha 9 foi concluída e entregue em cerimônia realizada em 27 de janeiro de 2025. Outras obras em andamento devem ser entregues gradualmente, com destaque para a conclusão da Linha 6, prevista para 2029. Nos estados do Nordeste, como Ceará, Paraíba, Piauí, Rio Grande do Norte, estão em expansão sistemas existentes e em implantação de novos sistemas, todos com investimento do setor público. Para o Estado da Bahia, o Governo do Estado autorizou o início das obras de implantação do 1º trecho do VLT, que foi adjudicado a um consórcio de empresas através de uma licitação comum de contrato administrativo, com recursos públicos. A entrega e a abertura para operação comercial dos sistemas estão previstas ocorrer gradualmente entre o 2º semestre de 2024 e o final de 2026.

Em Minas Gerais, o Grupo Comporte, que assinou em março de 2023 o contrato de concessão comum de 30 anos do Metrô de BH, iniciou em 2024 a obra de revitalização de uma das dezenove estações da Linha 1, com previsão de término em 2026, e deu início à construção da Linha 2, com previsão de pleno funcionamento em 2029. Os investimentos estão sendo realizados pelo setor público e o privado.

Das obras em andamento, a maioria tem como executor e financiador a Administração Pública, mesmo em serviços de transportes concedidos à iniciativa privada, dado à necessidade de investimentos substanciais na infraestrutura dos sistemas nos primeiros anos de execução do projeto. A implantação e as melhorias exigem aportes em estrutura de via permanente, edificações de estações, pátios de manutenção, centro de controle operacional, material rodante, sistemas de sinalização e comunicação, que representam os investimentos em CAPEX. Para garantir a atratividade do negócio para a iniciativa privada, a administração pública apoia o projeto com alocação direta de recursos do orçamento, criação de linhas de financiamento de bancos públicos, promoção de colaboração com agências multilaterais de desenvolvimento, oferta de incentivos fiscais e regulamentação do mercado de capitais para emissão de debêntures ou títulos para captação de recursos, a fim de garantir o aporte necessário à execução.

# INVESTIMENTOS EM SISTEMAS FERROVIÁRIOS DE PASSAGEIROS NO BRASIL

## Obras em Transporte Ferroviário de Passageiros em Áreas Urbanas e Metropolitanas em 2024

Região	Obra	Linha / Ramal	Sistema	Extensão (km)	Estações (un)	Operador	Executor   Financiador
<b>BA   RM Salvador</b> <sup>26</sup>	Substituição serviço ex-CBTU	Calçada – Ilha de São João	VLT	16,66	17	Privado	Público   Público
<b>CE   Fortaleza</b> <sup>27</sup>	Nova linha	Linha Leste	VLT	7,3	05	Público	Público   Público
	Extensão linha	Ramal Aeroporto	VLT	2,4	02	Público	
<b>SP   São Paulo</b>	Expansão estação	Linha 1 <sup>28</sup>	Metrô	NA	01	Público	Público   Público
	Extensão linha	Linha 2 <sup>28</sup>	Metrô	8,0	08	Público	Público   Público
	Expansão estação	Linha 5 <sup>29</sup>	Metrô	NA	01	Privado	Público   Público
	Nova linha	Linha 6 <sup>30</sup>	Metrô	15,3	15	Privado	Privado   Público
	Nova estação	Linha 9 <sup>29</sup>	Trem urbano	N.A.	01	Privado	Público   Público
	Extensão linha	Linha 15 <sup>28</sup>	Monotrilho	4,5	03	Público	Público   Público
	Nova linha	Linha 17 <sup>28</sup>	Monotrilho	6,7	08	Privado	Público   Público
	Nova linha	Ligação Linha 13 – Aeroporto GRU <sup>31</sup>	People Mover	2,7	04	Privado (GruAirport)	Público   Privado (GruAirport)
<b>SP   Santos</b> <sup>32</sup>	Nova linha	Valongo	VLT	8,0	12	Privado	Público   Público
<b>PI   Teresina</b> <sup>33</sup>	Duplicação linha, modernização estações e construção CCO	Linha 1	VLT	13,5	5	Público	Público   Público
<b>MG   Belo Horizonte</b> <sup>34</sup>	Nova linha	Linha 2	Metrô	10,5	7	Privado	Público   Público
	Revitalizar estação	Linha 1	Metrô	N.A.	1	Privado	Privado   Público
<b>PB   RM João Pessoa</b> <sup>35</sup>	Revitalizar estação	Linha 1	Trem Urbano	N.A.	4	Público	Público   Público
<b>RN   RM Natal</b> <sup>35</sup>	Nova linha	Linha Roxa	Trem Urbano	4,1	3	Público	Público   Público

<sup>26</sup> CTB, 2024. Disponível em: <https://www.ba.gov.br/trilhos/>

<sup>27</sup> SENFRA/CE, 2024. Disponível em: <https://sin.seinfra.ce.gov.br/site-seinfra/site-obras/vltaeroporto/index.html>

<sup>28</sup> Metrô SP, 2024. Relatório de Expansão, Obra e Modernização. Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/>

<sup>29</sup> ViaMobilidade, 2024. Disponível em: <https://www.viamobilidade.com.br/voce/noticias/viamobilidade-e-viaquatro-investem-r-525-milhoes-em-obras-de-melhoria-em-suas-estacoes-de-trens-e-metros-em-sp-101179>

<sup>30</sup> Linhauni, 2024. Disponível em: <https://www.linhauni.com.br/linha-6-laranja>

<sup>31</sup> AeroGru, 2024. Disponível em: <https://www.aerogru.com.br/>

<sup>32</sup> EMTU/SP, 2024. Disponível em: <https://www.emtu.sp.gov.br/emtu/empreendimentos/empreendimentos/vlt-da-baixada-santista-veiculo-leve-sobre-trilhos/obras-do-vlt.fss>

<sup>33</sup> Governo do Piauí, 2024. Disponível em: <https://www.pi.gov.br/noticia/com-investimentos-de-r-193-milhoes-governo-do-estado-executa-obras-de-modernizacao-do-metro-de-teresina-1>

<sup>34</sup> MetrôBH, 2024. Disponível em: <https://www.metrobh.com.br/obras/>

<sup>35</sup> CBTU, 2024. Disponível em: <https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/>



## Estado de Alagoas

Para o sistema ferroviário de passageiros na Região Metropolitana de Maceió, operado pela CBTU, estão em desenvolvimento os estudos técnicos para desestatização do ativo da CBTU, com previsão de licitação no 1º trimestre de 2026, com leilão a ocorrer no 2º trimestre de 2026.

### Projeto de Transporte Ferroviário de Passageiros no Estado de Alagoas em 2024

Estudo	Serviço	Sistema	Extensão (km)	Estações (un)	Situação
Concessão Sistema	2 linhas	Trem urbano e VLT	34,5	15	Iniciado   Estruturador BNDES

### Estado da Bahia



O Estado da Bahia tem trabalhado para restabelecer e modernizar o tradicional sistema ferroviário de passageiros, conhecido como Trem do Subúrbio, que operou por 160 anos, ligando o bairro do Comércio à Ilha de São João, na Região Metropolitana de Salvador. Em 1996, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) assumiu a operação do sistema até 2005, quando a gestão foi transferida para a Companhia de Transportes de Salvador (CTS). No entanto, a falta de investimentos adequados resultou na degradação do serviço.

Em 2013, a administração passou para o Governo do Estado, que, no ano seguinte, iniciou estudos para substituir o sistema por um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), posteriormente alterado para um monotrilho. Em 2019, foi assinado um contrato de concessão com a *Skyrail* Bahia para implantação do novo sistema, mas, em 2021, o trem metropolitano foi desativado e substituído por ônibus, enquanto o projeto do monotrilho ainda se encontrava em fase preliminar de estudos.

Em 2023, o Governo do Estado decidiu romper o contrato assinado com a concessionária *Skyrail* Bahia devido a impasses nas negociações para o reequilíbrio econômico do contrato e à previsão do Tribunal de Contas do Estado da Bahia (TCE/BA) de declarar sua ilegalidade. No mesmo ano, foi lançado um novo edital de licitação para contratar, por meio de concessão comum, empresas responsáveis pela construção do sistema de VLT. O projeto prevê duas linhas (Laranja e Verde), com aproximadamente 23,3 quilômetros de extensão, 25 estações e implantação dividida em três lotes.

Quanto ao sistema de metrô, O Governo do Estado desenvolve um anteprojeto para a extensão da Linha 1, denominada “Expansão Sul”, com o novo trecho subterrâneo entre a Lapa até o Campo Grande. Os recursos para essa expansão estão previstos no Novo Programa de Aceleração do Crescimento (NovoPac), há tratativas jurídicas para a incorporação desse trecho à atual concessão do Metrô da Bahia, administrado pela Concessionária CCR Metrô Bahia.

## Estado da Bahia



Em abril de 2024, a Companhia de Transportes do Estado da Bahia (CTB) divulgou o resultado da avaliação das propostas apresentadas pelos consórcios concorrentes para implantação do VLT de Salvador e Região Metropolitana. As obras do Lote 01 já foram iniciadas, enquanto as dos Lotes 02 e 03 estão previstas para começar em 2025. A operação plena do Lote 01 está programada para 2027, e a dos Lotes 02 e 03, para 2028.

### Projeto de Transporte Ferroviário de Passageiros no Estado da Bahia em 2024

Região	Estudo	Serviço	Sistema	Extensão (km)	Estações (un)	Situação
RMS – Região Metropolitana de Salvador	Construção	Paripe – Águas Claras	VLT	9,20	08	Projeto e licenciamento em andamento
		Águas Claras - Piatã	VLT	10,52	09	
Salvador	Extensão	Linha 1 (Sul)	Metrô	5,00	02.	Projeto em andamento

Fonte: CTB, 2024. Disponível em: <https://www.ba.gov.br/trilhos/846/licitacoes-2023>

## Distrito Federal



Em 2022 o Metrô-DF lançou o edital de licitação para a expansão da Linha 1 no ramal Samambaia, com a assinatura do contrato. Os projetos estão em desenvolvimento pelo consórcio contratado.

### Projetos de Transporte Ferroviário de Passageiros no Distrito Federal em 2024

Estudo	Serviço	Sistema	Extensão (km)	Estações (un)	Situação
Expansão	Linha 1	Metrô	3,6	2	Início das obras

Fonte: Metrô-DF, 2025.

Disponível em: <https://metro.df.gov.br/?p=70915>

## Estado de Minas Gerais



No processo de desestatização de ativos do estado, o Governo de Minas Gerais instituiu, por meio da Lei Estadual nº 24.313, de 28 de abril de 2023, a Subsecretaria de Concessões e Parcerias (SUBPP) como unidade central responsável pelos projetos e contratos de concessões e parcerias do governo.

Especificamente para o transporte ferroviário de passageiros, o governo estadual, em parceria com a União, por meio do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), desenvolveu estudos para a concessão do serviço público de transporte metroviário de passageiros na Região Metropolitana de Belo Horizonte, anteriormente operado pelo estado em conjunto com a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU). O escopo do projeto inclui a modernização e a ampliação da Linha 1 existente, além da conclusão das obras da Linha 2, que foram iniciadas no ano de 1998 e paralisadas em 2004.

Em março de 2023, o Grupo Comporte venceu o leilão do contrato de concessão comum por 30 anos, abrangendo a melhoria, ampliação, construção e operação do sistema. Para a Linha 1, que conecta Belo Horizonte a Contagem, com extensão de 28,1 quilômetros e 19 estações, está prevista a revitalização das estações, com conclusão programada para 2026. Além disso, será construída uma nova estação, Novo Eldorado, que acrescentará 1,6 quilômetro à linha, também com entrega prevista para 2026. As obras de revitalização das demais estações começaram em 2024, com a estação Lagoinha sendo a primeira a receber melhorias, juntamente com o pátio de manutenção São Gabriel.

Quanto à Linha 2, as obras foram retomadas em 2024, e sua conclusão está prevista para 2029. O projeto contempla a construção de 10,5 quilômetros de trilhos, expandindo significativamente a rede metroviária da região.

### Projetos de Transporte Ferroviário de Passageiros no Estado de Minas Gerais em 2024

Estudo	Serviço	Sistema	Extensão (km)	Estações (un)	Situação
Revitalizar estação	Linha 1	Metrô	N.A.	18	Em revisão de projeto

Fonte: MetrôBH, 2024. Disponível em: <https://www.metrobh.com.br/obras/>

## Estado de Paraíba



O sistema ferroviário de passageiros na Região Metropolitana de João Pessoa, operado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), está em processo de desestatização. Os estudos técnicos para licitação do ativo estão sendo desenvolvidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). A previsão é que o edital de licitação seja lançado no primeiro trimestre de 2026, com o leilão previsto para o segundo bimestre do mesmo ano.

Paralelamente, a CBTU está em fase de contratação do projeto para a implantação de quatro novas estações ferroviárias.

### Projetos de Transporte Ferroviário de Passageiros no Estado da Paraíba em 2024

Estudo	Serviço	Sistema	Extensão (km)	Estações (un)	Situação
Concessão Sistema	1 linha	VLT	30,0	12	Iniciado   Estruturador BNDES
Construção	Novas estações	Trem urbano	N.A.	4	Projeto em contratação pela CBTU

Fonte: CBTU, 2024. Disponível em: <https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/>

## Estado de Paraná



Para a Região Metropolitana de Curitiba, está em fase de desenvolvimento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a substituição do sistema *Bus Rapid Transit* (BRT) do eixo Boqueirão pelo sistema VLT, com a ligação do centro da cidade de Curitiba ao Terminal Boqueirão. Adicionalmente está previsto estender o serviço até o Aeroporto Afonso Pena, em São José dos Pinhais. A previsão é que o edital de licitação de uma concessão patrocinada seja lançado no 2º trimestre de 2025, com leilão no 3º trimestre de 2025.

### Projetos de Transporte Ferroviário de Passageiros no Estado do Paraná em 2024

Estudo	Serviço	Sistema	Extensão (km)	Estações (un)	Situação
Reconversão e Concessão Sistema	Curitiba - Aeroporto	VLT	23,3	25	Iniciado   Estruturador BNDES

Fonte: BNDES, 2024. Disponível em: <https://hubdeprojetos.bndes.gov.br/pt/projetos/nossos-projetos?setor=mobilidade-urbana/>



Na Região Metropolitana de Recife, o sistema ferroviário de passageiros operado pela CBTU, está em projeto para desestatização com os estudos técnicos em desenvolvimento pelo BNDES. A previsão é que o edital de licitação seja lançado no quarto trimestre de 2025, com leilão no segundo trimestre de 2026.

## Projetos de Transporte Ferroviário de Passageiros no Estado de Pernambuco em 2024

Estudo	Serviço	Sistema	Extensão (km)	Estações (un)	Situação
Concessão Sistema	3 linhas	Trem urbano	71,5	36	Iniciado   Estruturador BNDES

Fonte: BNDES, 2024. Disponível em: <https://hubdeprojetos.bndes.gov.br/pt/projetos/nossos-projetos?setor=mobilidade-urbana/>



## Estado do Rio Grande do Sul

Para o sistema ferroviário de passageiros operado pela TRENURB na Região Metropolitana de Porto Alegre, está em projeto para desestatização com os estudos técnicos em desenvolvimento pelo BNDES. A previsão é que o edital de licitação seja lançado no primeiro trimestre de 2026, com leilão no segundo trimestre de 2026.

### Projetos de Transporte Ferroviário de Passageiros no Estado do Rio Grande do Sul em 2024

Estudo	Serviço	Sistema	Extensão (km)	Estações (un)	Situação
Concessão Sistema	1 linha	Trem urbano	43,8	22	Iniciado   Estruturador BNDES

Fonte: BNDES, 2024. Disponível em: <https://hubdeprojetos.bndes.gov.br/pt/projetos/nossos-projetos?setor=mobilidade-urbana/>

## Estado do Rio Grande do Norte



O sistema ferroviário de passageiros operado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), na Região Metropolitana de Natal também está em fase de estudos técnicos para desestatização do ativo, com desenvolvimento realizado pelo BNDES. Para este sistema, a previsão é que o edital de licitação seja lançado no primeiro trimestre de 2026, com leilão no segundo trimestre de 2026. Entretanto, está em fase de contratação pela CBTU o projeto para a execução de implantação de novas quatro estações ferroviárias.

### Projetos de Transporte Ferroviário de Passageiros no Estado do Rio Grande do Norte em 2024

Estudo	Serviço	Sistema	Extensão (km)	Estações (un)	Situação
Concessão Sistema	2 linhas	Trem urbano	57,9	24	Iniciado   Estruturador BNDES
Construção	Novas estações	Trem urbano	N.A.	4	Projeto em contratação pela CBTU

Fontes: BNDES, 2024. Disponível em: <https://hubdeprojetos.bndes.gov.br/pt/projetos/nossos-projetos?setor=mobilidade-urbana/>

CBTU, 2024. Disponível em: <https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/>



## Estado do Rio de Janeiro

A prefeitura do Rio de Janeiro anunciou, em 2022, o início dos estudos de viabilidade para substituir o existente sistema *Bus Rapid Transit* (BRT) dos corredores Transoeste e Transcarioca pelo sistema de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). O sistema BRT foi inaugurado em 2012, com as onze empresas de ônibus agrupadas em três consórcios (Intersul, Internorte e Transcarioca), que operavam as linhas de ônibus no município e passaram a operar o novo sistema por meio do contrato de concessão comum. O corredor Transoeste começou a operar em 2012, e o Transcarioca, em 2014.

No entanto, após poucos anos de operação, diversos problemas surgiram, como subdimensionamento da demanda, evasão de pagamento de tarifa e piora da segurança pública. Entre 2017 e 2020, 56 estações foram fechadas e 316 veículos foram retirados de circulação. Em fevereiro de 2022, a prefeitura publicou um decreto que declarou a caducidade do contrato de concessão, transferindo a gestão e manutenção de frotas, estações e terminais para o município. Foi criada a Companhia Municipal de Transportes Coletivos (Mobi-Rio) para assumir a operação.

Os estudos técnicos estão em andamento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), com a previsão de lançamento do edital de licitação no segundo trimestre de 2025 e o leilão no terceiro trimestre de 2025 para ambos os corredores.

## Projetos de Transporte Ferroviário de Passageiros no Estado do Rio de Janeiro em 2024

Estudo	Serviço	Sistema	Extensão (km)	Estações (un)	Situação
Reconversão e Concessão Sistema	2 linhas BRT (Transcarioca e Transoeste)	VLT	46,0	N.A.	Iniciado   Estruturador BNDES

### Estado de São Paulo



O Estado de São Paulo tem promovido continuamente novas infraestruturas e melhorias de serviços de transporte de passageiros sobre trilhos, além de avançar no processo de desestatização de empresas metroferroviárias controladas pelo estado. Ao longo de anos, os investimentos se concentraram em serviços urbanos e de curta distância, como o trem metropolitano, com aportes diretos do Estado e concessões patrocinadas. Desde 2012, também foi desenvolvido o projeto de implantação de serviços entre as principais cidades da Região Metropolitana de São Paulo e a capital, denominado de Trem Intercidades (TIC). O objetivo é retomar as ligações ferroviárias de passageiros, com alto desempenho em termos de velocidade e conforto, para concorrer com o modo rodoviário.

Em 2023, foi criada a Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI), com foco na atração investimentos e na geração de oportunidades de emprego e renda para o Estado de São Paulo. O principal programa da secretaria é o Programa de Parcerias de Investimentos do Estado de São Paulo (PPI-SP), que abrange projetos prioritários de infraestrutura, com uma carteira atual de 24 projetos e estimativas de investimentos superiores a R\$ 470 bilhões nos próximos anos. Para o setor de transporte, a SPI também é responsável pelo programa SP nos Trilhos.

O programa SP nos Trilhos reúne 40 projetos de investimento em transporte ferroviário para atender passageiros e cargas, com ligações urbanas, metropolitanas e regionais, totalizando um investimento previsto de R\$ 194 bilhões. Dentro deste programa, um projeto foi leiloado em 2024, e outros nove projetos já foram qualificados para o desenvolvimento de estudos para concessão, incluindo serviços regionais, o TIC, além de VLTs, trens metropolitanos e metrô.

Além do programa do Governo do Estado de São Paulo, a abranger diversos municípios, a Prefeitura Municipal de São Paulo está em fase de chamamento público para um Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) para implantação de duas linhas de VLT.



Estado de São Paulo

## Projetos de Transporte Ferroviário de Passageiros no Estado de São Paulo em 2024

Região	Estudo	Serviço	Sistema	Extensão (km)	Estações (un)	Situação
SP   RMSP <sup>36</sup>	Concessão e extensão	Linha 11, 12 e 13 CPTM	Trem urbano	126,0	29	Edital Licitação   Estruturador IFC
	Concessão e construção	Linha 10 CPTM e futura linha 14	Trem urbano	70,0	27	Iniciado EVTEA   Estruturador IFC
	Concessão e construção	Linha 19	Metrô	15,8	15	Iniciado EVTEA   Estruturador IFC
	Concessão e construção	Linha 20	Metrô	30,2	24	Iniciado EVTEA   Estruturador IFC
SP   São Paulo	Concessão e construção	Linha 16 <sup>36</sup>	Metrô	32,0	16	Chamamento Público PMI GESP
	Concessão e construção	2 linhas centro <sup>37</sup>	VLT	12,7	26	Chamamento Público PMI PMSP
SP   Sorocaba <sup>36</sup>	Concessão e construção	Sorocaba – TIC Oeste	VLT	25,0	13	Qualificado para execução EVTEA
SP   RMC <sup>36</sup>	Concessão e construção	Campinas – Viracopos	VLT	22,4	18	Qualificado para execução EVTEA
SP   Estado <sup>36</sup>	Concessão e construção	Trem Intercidades Eixo Oeste	Trem regional	100,0	04	Iniciado EVTEA   Estruturador IFC
	Concessão e construção	Trem Intercidades Eixo Leste	Trem regional	80 - 130	N.A.	Qualificado para execução EVTEA
	Concessão e construção	Trem Intercidades Eixo Sul	Trem regional	80 - 130	N.A.	Qualificado
	Concessão e construção	Trem Intercidades S.J. dos Campos – Taubaté	Trem regional	N.A.	N.A.	Em pré-viabilidade
	Concessão e construção	Trem Intercidades Sorocaba-Campinas-Ribeirão Preto	Trem regional	N.A.	N.A.	Em pré-viabilidade
	Concessão e construção	Trem Intercidades Campinas-Araraquara	Trem regional	N.A.	N.A.	Em pré-viabilidade

<sup>36</sup> SPI, 2024. Disponível em: <https://www.parceriaseminvestimentos.sp.gov.br/projetos-qualificados/#todos>

<sup>37</sup> PMSP, 2024. Disponível em: [https://capital.sp.gov.br/web/governo/desestatizacao\\_projetos/veiculo\\_leve\\_sobre\\_trilho](https://capital.sp.gov.br/web/governo/desestatizacao_projetos/veiculo_leve_sobre_trilho)

## Governo Federal

O Governo Federal tem promovido a expansão do transporte ferroviário de passageiros em diversas frentes, que engloba ações de desestatização de ativos, a prorrogação antecipada de concessões ferroviárias com investimentos para melhoria de infraestrutura compartilhada entre cargas e passageiros, além do apoio a diversos projetos através de estruturação de estudos técnicos e financiamento, incluindo o aprimoramento regulatório.

O processo de desestatização das empresas metroferroviárias controladas pelo governo federal avançou após a recomendação do Conselho de Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI), expressa por meio da Resolução CPPI nº 60, de 08.05.2019. Essa resolução deu origem ao Decreto nº 9.999, de 03 de setembro de 2019, que qualificou a CBTU e a TRENURB no Programa de Parcerias de Investimentos, com vistas à desestatização mediante inclusão no Programa Nacional de Desestatização (PND).

A Resolução CPPI nº 102/2019, autorizou o BNDES a ser o estruturador, contratando consultores para desenvolver os estudos técnicos necessários à concessão do serviço público de transporte ferroviário de passageiros. O lote da CBTU do Metrô de Belo Horizonte foi o primeiro a ser finalizado, com leilão realizado em 2022. Atualmente, estão em andamento os estudos técnicos para os sistemas de João Pessoa, Maceió, Natal e Recife, e seguindo o modelo de negócio do Metrô de Belo Horizonte. Os leilões para esses sistemas estão previstos para 2026. O grande desafio é garantir a viabilidade econômico-financeira para tornar os ativos atrativos para a iniciativa privada, sem exigir robusto aporte de recursos públicos federais e estaduais e que se garanta a modicidade tarifária. Os sistemas da CBTU aplicam a tarifa social, com subsídios do Governo Federal para a operação.

Na vertente da prorrogação antecipada dos contratos de concessões ferroviárias federais sob tutela da ANTT, prevista na Lei nº 13.448 de 5 de junho de 2017, o Governo Federal estabeleceu diretrizes para prorrogação e relicitação de contratos de concessão. As concessões da EFVM, EFC, MRS Logística e Rumo Malha Paulista foram qualificadas pelo Decreto nº 9.059, de 25 de maio de 2017. Com a prorrogação dos contratos por mais 30 anos, espera-se o cumprimento de exigências como investimentos em segurança e aumento de capacidade, com uma parte da outorga destinada a investimentos de interesse público, como novos investimentos na malha ou em outras intervenções ferroviárias, por meio do conceito de investimentos cruzados. Para o transporte ferroviário de passageiros, foram previstos novos investimentos para interoperabilidade, visando diminuir conflitos de circulação entre cargas e passageiros, como segregação de via permanente, para além de investimento cruzado, como a construção de novas estações em sistemas existentes, dentre outros, a melhorar o desempenho operacional e de segurança do serviço de passageiros. O Termo Aditivo de prorrogação antecipada já foi assinado pela ANTT com as concessionárias EFVM (2020), EFC (2020), MRS Logística (2022) e Rumo Malha Paulista (2020).

Em 2024, o Governo Federal publicou a Portaria nº 532, de 05 de junho de 2024, com novas diretrizes para a prorrogação antecipada das concessões ferroviárias, com intuito de assegurar o princípio da vantajosidade da prorrogação ao invés da relicitação do ativo. A determina que os estudos de pré-viabilidade considerem a otimização da malha ferroviária, a avaliação de riscos específicos, a vedação à indenização antecipada de ativos não amortizados ou depreciados, além de investimentos para mitigar conflitos urbanos e resolver processos judiciais, administrativos e arbitrais. A portaria também autoriza o Ministério dos Transportes a emitir diretrizes para adequação de normas regulatórias aplicáveis aos projetos de concessão ferroviária, incluindo aspectos como disponibilidade, interoperabilidade, revisão da tarifa máxima e reversibilidade de bens e ativos. O processo de renovação antecipada da FCA está sendo retomado, e os estudos técnicos previamente desenvolvidos serão ajustados às novas diretrizes, que também serão aplicados aos estudos das concessionárias da Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), Ferrovia Tereza Cristina (FTC), Rumo Malha Oeste e Rumo Malha Sul. A INFRA S.A. é responsável pelos estudos técnicos em andamento para a renovação antecipada.

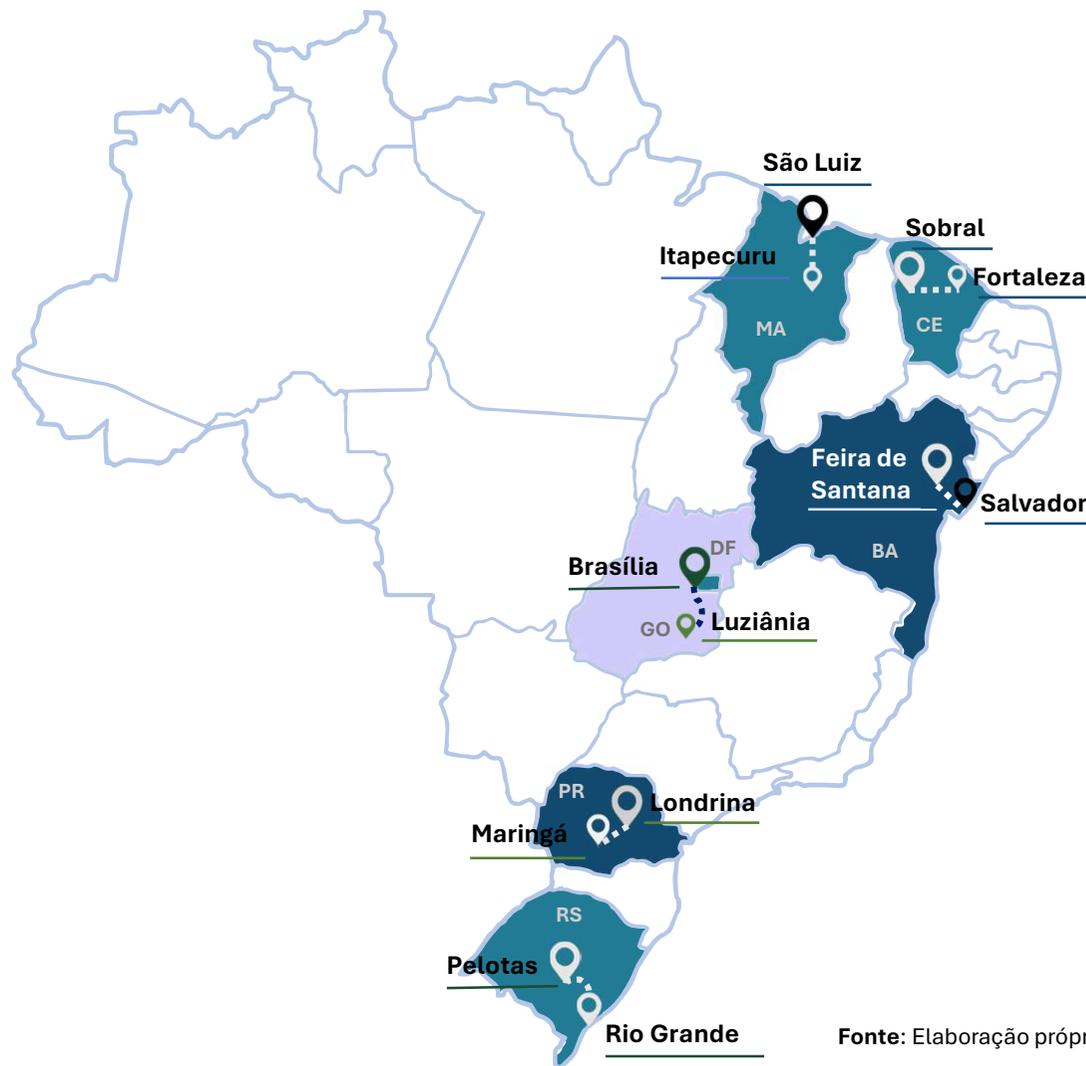
# PROJETOS EM ANDAMENTO

## Governo Federal

Além disso, o Ministério dos Transportes, por meio da Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários (SNTF), iniciou a realização de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para a implantação e exploração de transporte ferroviário de passageiros em seis ligações regionais e inter-regionais, selecionadas da malha das concessionárias ferroviárias federais. As ligações incluem os trechos entre Brasília/DF – Luziânia/GO, Rio Grande/RS – Pelotas/RS, Londrina/PR – Maringá/PR, Salvador/BA – Feira de Santana/BA, Fortaleza/CE – Sobral/CE e São Luís/MA – Itapecuru Mirim/MA.

Ligação	Extensão (km)	Trecho Concedido
Brasília/DF – Luziânia/GO	62,00	Concessionária FCA
Pelotas/RS – Rio Grande/RS	64,00	Concessionária Rumo Malha Sul
Londrina/PR – Maringá/PR	133,00	Concessionária Rumo Malha Sul
Salvador/BA – Feira de Santana/BA	107,00	Concessionária FCA
São Luís/MA – Itapecuru Mirim/MA	116,00	Parcial da FTL
Fortaleza/CE – Sobral/CE	240,00	Parcial da FTL

## Estudos em Desenvolvimento para Transporte Ferroviário de Passageiros Regional do Governo Federal



Fonte: Elaboração própria.

O Trem Intercidades (TIC) de Campinas faz parte de um programa do Governo do Estado de São Paulo, com o objetivo de retomar as ligações regionais ferroviárias de passageiros, oferecendo um padrão de serviço de alto desempenho, com foco em velocidade e conforto, para competir com o modo rodoviário. O projeto teve início em 2012, prevendo-se três linhas de ligação regional, entre as principais cidades de regiões metropolitana do estado com a capital paulista, com padrão de serviço de alto desempenho de velocidade e conforto.

## Mapa do Projeto de Trem Intercidades Norte

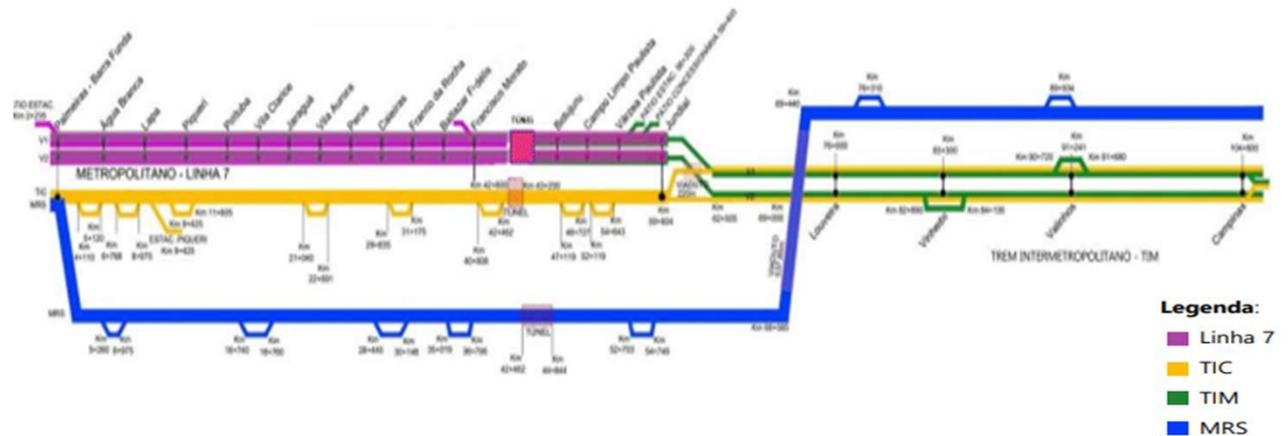


Fonte: Governo do Estado de São Paulo, 2024. Disponível em: <https://www.parceriasinvestimentos.sp.gov.br/projeto-qualificado/tic-eixo-norte/>

Em 2024, o Estado de São Paulo deu um passo importante na concretização desse projeto, com o leilão do Trem Intercidades, Eixo Norte, que fará a ligação entre os municípios de São Paulo e Campinas. Esse projeto será desenvolvido por meio de uma concessão de parceria público-privada (PPP), com um contrato de 30 anos e uma taxa interna de retorno (TIR) de 9,2%.

O projeto prevê implantação de dois tipos de serviços: um trem expresso de média velocidade (TIC) e um trem intermetropolitano (TIM), além da requalificação do trem urbano da Linha 7-Rubi da CPTM. A extensão total do trajeto será de aproximadamente 101 quilômetros entre Campinas e São Paulo. Atualmente, a Linha 7 da CPTM opera de forma compartilhada com o trem de cargas da MRS Logística, sendo previsto a construção de uma via dedicada para a movimentação de cargas.

## Mapa do Projeto de Trem Intercidades Norte



Fonte: Governo do Estado de São Paulo, 2024. Disponível em: <https://www.parceriasinvestimentos.sp.gov.br/projeto-qualificado/tic-eixo-norte/>

## Principais Características dos Serviços Ferroviários

Serviço	Extensão (km)	Nº Estações (und)	Velocidade Comercial (km/h)	Frequência hora pico (min)	Capacidade	Tarifa Máxima (R\$)
TIC – SP   Campinas	101	3	95	15	860 sentados	64,00
TIM – Jundiaí   Campinas	44	5	80	15	2.048 sentados+em pé	14,05
Linha 7 – SP   Jundiaí	57	17	56	3,5	2.048 sentados+em pé	4,40

O investimento previsto é de R\$13,48 bilhões considerando as vias permanentes, o material rodante, CAPEX socioambiental, as desapropriações, os reassentamentos, dentre outros custos para a implantação do TIM e TIC. O aporte público corresponde a R\$ 8,5 bilhões, tendo o Governo do Estado de São Paulo assegurado 75% deste aporte em uma linha de crédito com o BNDES.

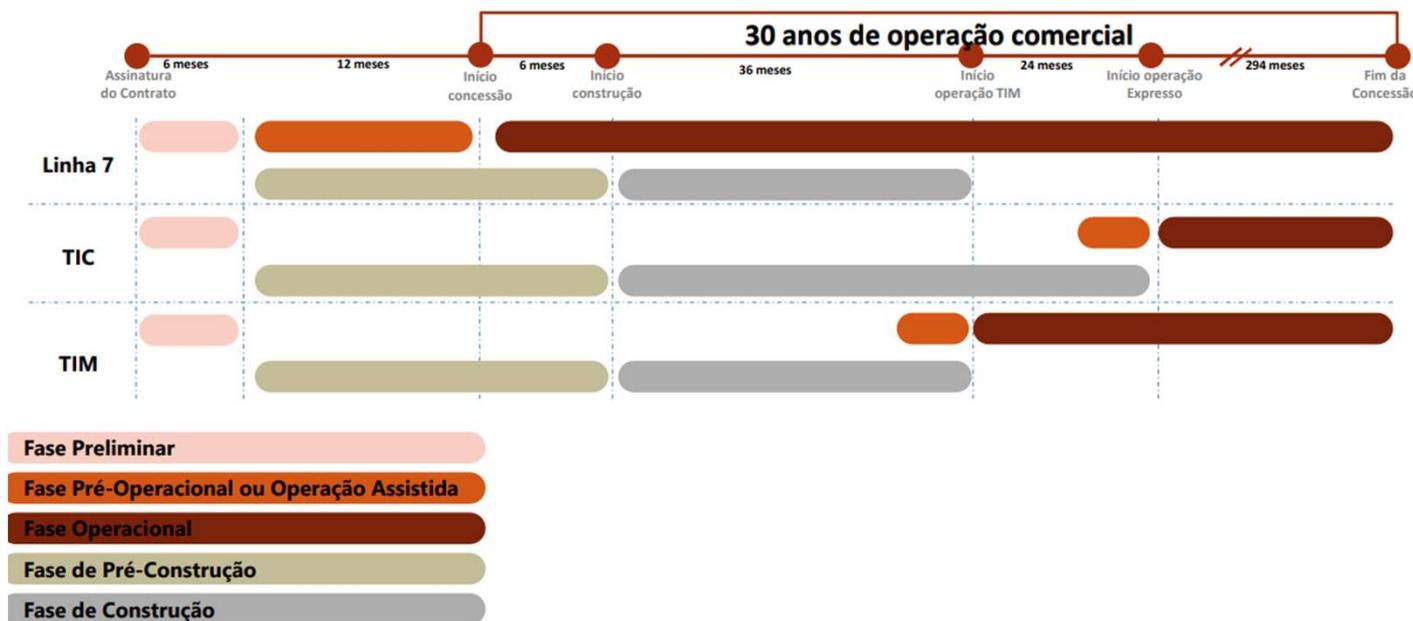
Fonte: Governo do Estado de São Paulo, 2024. Disponível em: <https://www.parceriasinvestimentos.sp.gov.br/projeto-qualificado/tic-eixo-norte/>

## Principais Investimentos de Implantação dos Serviços Ferroviários

Tópico	Montante (R\$) Bilhões	Abrangência
Material Rodante	2.535	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aquisição de 15 trens para o TIC</li> <li>Aquisição de 7 trens para o TIM</li> <li>Readequação de 30 trens da atual frota da Linha 7</li> </ul>
Via permanente	2.940	<ul style="list-style-type: none"> <li>Construção e adequação de 430 quilômetros de via</li> <li>Implantação de AMVs</li> </ul>
Sistemas	3.683	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implantação de sistema de sinalização e comunicação ETCS Nível 2 e rádio tetra</li> <li>Alimentação por rede aérea e implantação e adequação de 8 subestações de energia</li> </ul>
Instalações operacionais	2.597	<ul style="list-style-type: none"> <li>Novas estações para os serviços TIC e TIM, incluindo estações de integração na Lapa e Água Branca</li> <li>Adequação das estações da Linha 7</li> </ul>
Obras de arte especiais	776	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implantação de pontes e viadutos</li> <li>Implantação do novo túnel de Botujuru</li> <li>Implantação e melhoria de sistema de drenagem</li> </ul>
Acesso e segurança	257	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adequação de acessibilidade</li> <li>Implantação e adequação de passarelas</li> <li>Vedação de faixa de domínio</li> </ul>

Fonte: Governo do Estado de São Paulo, 2024. Disponível em: <https://www.parceriasinvestimentos.sp.gov.br/projeto-qualificado/tic-eixo-norte/>

## Cronograma de Operação do Trem Intercidades Norte



Fonte: Governo do Estado de São Paulo, 2024. Disponível em: <https://www.parceriaseminvestimentos.sp.gov.br/projeto-qualificado/tic-eixo-norte/>

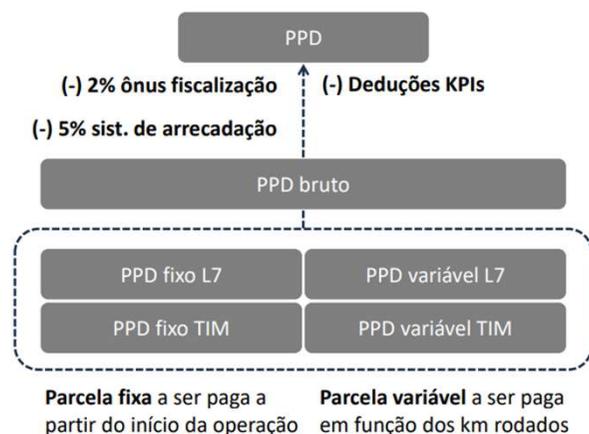
O leilão do TIC Norte ocorreu em fevereiro de 2024, e a assinatura do contrato ocorreu em maio de 2024, entre o Governo do Estado de São Paulo e o Grupo C2 Mobilidade sobre Trilhos. A partir dessa assinatura, deu-se início a fase preliminar do projeto, prevista decorrer até o final de 2024. Durante essa fase, a concessionária tem obrigação de apresentar o modelo de financiamento, o plano de desapropriação e reassentamento, além do plano de transição operacional entre ela e a CPTM para a Linha 7, o que deverá ocorrer ao longo de 2025, com a etapa de operação assistida. A operação comercial na Linha 7 tem início já a partir de 2026, quando também entra em vigor o prazo efetivo de 30 anos de concessão propriamente dita.

A pré-construção dos três empreendimentos do TIC Eixo Norte tem prazo previsto até junho de 2026, com o início efetivo das obras, em até dois anos a partir da assinatura do contrato de concessão. O prazo previsto para as obras da Linha 7 e do TIM é de três anos, tendo como prazo previsto de conclusão junho de 2029. As obras do TIC devem durar cinco anos, com previsão de início da operação seria a partir do segundo semestre de 2032. Ao longo desta etapa de obras ocorrem a condução das desapropriações e a execução do Plano de Investimentos, conforme previsto contratualmente.

Para o TIM, a estimativa é o início dos testes de operação ocorram no último trimestre de 2029, para que a operação comercial tenha início a partir de 2030. No TIC, com prazo mais longo, essa operação está prevista para o final de 2031, e a operação comercial efetiva deve iniciar em 2032.

A concessionária será remunerada pelo pagamento por disponibilidade (PPD), referente à operação e manutenção dos serviços da Linha 7. A remuneração será baseada na disponibilidade e qualidade dos serviços prestados, com o cumprimento de indicadores (KPIs). Caso os serviços ofertados estejam aquém do fixado no plano operacional, haverá deduções. Existe um período de carência de 12 meses para a avaliação de desempenho, para que os resultados de medição sejam considerados nos cálculos dos coeficientes de mensuração de desempenho (CMD). Foram definidos dois conjuntos de indicadores, a ser aplicado a cada um dos serviços e avaliado mensalmente, em que o primeiro é o de desempenho operacional (IQS) e que compõem 60% do CMD e o segundo é o de manutenção (IQM), com 40% de contribuição na composição do CMD. O CMD será responsável pela redução da remuneração da concessionária, relativa ao valor do PPD e da receita tarifária do Serviço Expresso, no limite máximo de 10%.

## Estrutura do Pagamento por Disponibilidade



**Fonte:** Governo do Estado de São Paulo, 2024. Disponível em <https://www.parceriasinvestimentos.sp.gov.br/projeto-qualificado/tic-eixo-norte/>

## Indicadores de Desempenho Associados ao PPD

	LINHA 7	TIM	EXPRESSO
<b>Indicadores de desempenho operacional (IQS)</b>			
Tempo médio de percurso	✓	✓	
Pontualidade			✓
Ocupação em horários de pico	✓	✓	
Cumprimento da oferta programada	✓	✓	✓
Acidentes com passageiros na linha	✓	✓	✓
Incidentes	✓	✓	✓
Reclamações gerais da linha	✓	✓	✓
<b>Indicadores de manutenção (IQM)</b>			
Disponibilidade técnica de trens	✓	✓	✓
Confiabilidade de material rodante	✓	✓	✓
Disponibilidade de equipamentos nas estações	✓	✓	✓
Disponibilidade dos sistemas da linha	✓	✓	✓

**Fonte:** Governo do Estado de São Paulo, 2024. Disponível em: <https://www.parceriasinvestimentos.sp.gov.br/projeto-qualificado/tic-eixo-norte/>

## A Dinâmica Populacional e o Transporte Sustentável

A concentração da população em áreas urbanas é um dos grandes desafios para a garantir o desenvolvimento sustentável, sendo o setor de transportes um dos pilares essenciais para a movimentação de pessoas e cargas, além de desempenhar um papel fundamental na geração de valor agregado a produtos e serviços.

Os sistemas de transporte ferroviário de alta capacidade, tanto para passageiros quanto para cargas, têm um papel significativo na transformação urbana e regional. A implantação de novos sistemas e as melhorias nos existentes devem ocorrer sob uma ótica multidisciplinar, tanto pela perspectiva de conexões com outros meios de transportes, como pela perspectiva de planejamento territorial e ambiental, a partir da garantia da mobilidade e acessibilidade de pessoas e cargas, da redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE) e da resiliência a eventos extremos.

Essa abordagem multidisciplinar exige um planejamento de longo prazo para a formulação de políticas públicas, não circunscritas a uma esfera da Administração Pública nem a ciclos de mandatos governamentais. O primeiro passo para a adoção de medidas assertivas e eficazes no setor de transportes é compreender a dinâmica e a organização de pessoas e cargas dentro do território.

O *Relatório Mundial das Cidades de 2022*<sup>38</sup>, do Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (*UN-Habitat*), apontou que, em 2020, 56% da população mundial vivia em áreas urbanas. A projeção para 2035 é que esse percentual atinja 63%, o que representa um acréscimo de cerca de 2,2 bilhões de pessoas vivendo em centros urbanos, impulsionado principalmente pela migração de populações de áreas rurais dos países africanos e asiáticos.

Nos países da América Latina, em 2020, aproximadamente 80% da população residia em áreas urbanas, com previsão de atingir 84% em 2035. No ranking das 20 maiores megacidades mundiais desse ano, estavam incluídas São Paulo, Cidade do México, Buenos Aires e Rio de Janeiro, que, juntas, concentravam 17% da população urbana mundial<sup>38</sup>.

Apesar da extensão territorial do Brasil, em 2020, aproximadamente 87% da população vivia em centros urbanos, com a previsão de atingir 90% em 2035, uma das maiores concentrações urbanas do mundo. No início do século XX, a política pública brasileira incentivou a implementação de serviços ferroviários de passageiros e cargas em quase todos os estados, mas a região costeira entre São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Bahia sempre se destacou como grande polo de investimentos econômicos, culturais e sociais. Esse eixo experimentou um intenso processo de conurbação a partir da década de 1960. Mesmo com a política de interiorização do país, com a transferência da capital federal para Brasília e a expansão da malha rodoviária, a faixa litorânea continuou sendo a principal região de atração populacional e econômica.

Os municípios de São Paulo e do Rio de Janeiro consolidaram-se como metrópoles e, mesmo após 60 anos, mantêm-se atrativos. No entanto, o crescimento populacional nessas cidades tem apresentado estagnação, com um aumento do interesse para outros municípios do Sul, Centro-oeste e Nordeste, principalmente depois da pandemia de Covid 19. Segundo os dados do *Censo 2022*<sup>39</sup> divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), entre os 5.570 municípios brasileiros, 41 possuem população superior a 500.000 habitantes.

<sup>38</sup> UN Habitat, 2022. *World Cities Report 2022*, Nairobi. Disponível em [https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/06/wcr\\_2022.pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/06/wcr_2022.pdf)

<sup>39</sup> IBGE, 2023. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/mapas.html?localidade=&recorte=N33>

# DESAFIOS E OPORTUNIDADES PARA EXPANSÃO DA REDE FERROVIÁRIA DE PASSAGEIROS NO BRASIL

## A Dinâmica Populacional e o Transporte Sustentável

### População Residente por Concentrações Urbanas em 2022



Fonte: IBGE, 2022. Disponível em:  
<https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/mapas.html?localidade=&recorte=N33>

### Municípios Brasileiros com População acima de 500.000 Habitantes em 2022

UF	MUNICÍPIO
SP	São Paulo, Guarulhos, Campinas, S.B.Campo, Santo André, Osasco, Sorocaba, Ribeirão Preto, S.J.Campos
RJ	Rio de Janeiro, São Gonçalo, Duque de Caxias, Nova Iguaçu
DF	Brasília
CE	Fortaleza
BA	Salvador, Feira de Santana
MG	Belo Horizonte, Uberlândia, Contagem, Juiz de Fora
AM	Manaus
PR	Curitiba, Londrina
PE	Recife, Jaboatão dos Guararapes
GO	Goiânia, Aparecida de Goiânia
RS	Porto Alegre
PA	Belém
MA	São Luiz
AL	Maceió
MS	Campo Grande
PI	Teresina
PB	João Pessoa
RN	Natal
MT	Cuiabá
SC	Joinville, Florianópolis
SE	Aracaju
ES	Serra

Fonte: IBGE, 2023. Disponível em:  
<https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/mapas.html?localidade=&recorte=N33>

## A Dinâmica Populacional e o Transporte Sustentável

Com o atual panorama de concentração de pessoas nas capitais e nos municípios em seu entorno, novas aglomerações urbanas estão se formando no Nordeste, Norte e Sul do Brasil. A perspectiva para o Brasil nas próximas três décadas é de continuidade dos movimentos migratórios em busca de oportunidades nas áreas urbanas, especialmente ao longo de corredores que conectam as capitais.

O desenvolvimento dessas novas concentrações urbanas precisa incorporar a sustentabilidade a longo prazo, para não incorrer em erros do passado. Este é o segundo passo, pois, embora as cidades de países em desenvolvimento, como o Brasil, tenham avançado consideravelmente nos últimos 20 anos em termos de infraestrutura e acesso a bens e serviços, a desigualdade de renda, a limitação da oferta rede de transportes, a falta de acesso ao saneamento, a concentração de polos educacionais e culturais e da localização de empregos são apenas alguns exemplos que evidenciam o longo caminho para a conquista de uma cidade sustentável, e que o desenvolvimento do setor de transporte é fundamental para garantir o acesso a bens e serviços.

É essencial que as políticas públicas sejam orientadas para abordagens integradas, reunindo as partes interessadas em torno de objetivos compartilhados. Como apresentado pelas Nações Unidas no documento *Sustainable Transport, Sustainable Development*, o desenvolvimento urbano e a promoção do transporte coletivo devem ocorrer simultaneamente, a fim de assegurar serviços que atendam aos novos padrões de mobilidade, utilizando ferramentas e tecnologias, modelos de negócios ajustados às vulnerabilidades social, econômica e ambiental, além de garantir fontes de financiamento para melhoria e implantação de sistemas e garantir a participação da sociedade civil. Este o terceiro passo.

Ainda segundo o documento, as soluções sustentáveis de transportes são multimodais, pois se permite desenhar a rede de transportes para aproveitar as vantagens dos diferentes modos de forma otimizada, sendo este o quarto passo. Por fim, o quinto passo é a definição de ações que atendam às metas dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).

Em um panorama global, o documento *Sustainable Transport, Sustainable Development*<sup>40</sup> identificou que as ações adotadas por diversos países na última década para atingir a sustentabilidade do setor de transportes foram insuficientes.

<sup>40</sup> United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2021. **Sustainable transport, sustainable development**. Interagency report for Second Global Sustainable Transport Conference, Beijing. Disponível em: [https://sdgs.un.org/sites/default/files/2021-10/Transportation%20Report%202021\\_FullReport\\_Digital.pdf](https://sdgs.un.org/sites/default/files/2021-10/Transportation%20Report%202021_FullReport_Digital.pdf).

## A Dinâmica Populacional e o Transporte Sustentável



Somente 50% da população urbana do mundo tem acesso ao transporte coletivo

O setor de transporte é responsável por cerca de 25% das emissões diretas de CO<sub>2</sub> devido o uso de combustíveis fósseis



A meta global de redução de mortes em sinistros de trânsito no ciclo 2010/2020 não foi cumprida, sendo a principal causa de morte entre jovens de 15 a 29 anos

As vulnerabilidades são distribuídas de forma desigual entre países e grupos populacionais. Os países em desenvolvimento são dependentes do transporte coletivo, no entanto o investimento em infraestrutura é insuficiente, a capacidade limitada, o desempenho é baixo e o risco é maior as mudanças climáticas e eventos climáticos extremos.

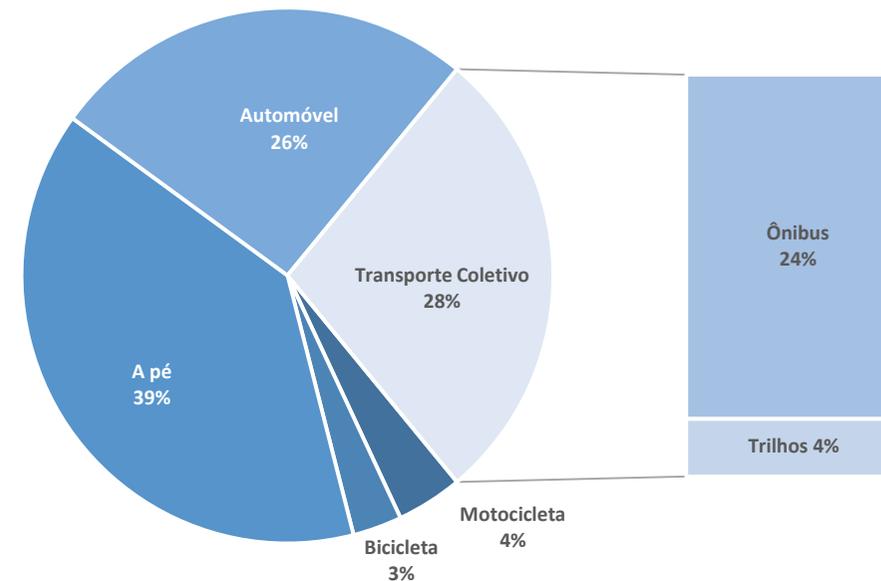


## A Dinâmica Populacional e o Transporte Sustentável

No Brasil, segundo dados da Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC)<sup>41</sup> do IBGE para 2020, cerca de 30% dos municípios eram atendidos por transporte coletivo por ônibus através de linhas municipais. Quanto ao atendimento por linhas de ônibus intermunicipais, 81% dos municípios dispunham de pelo menos uma linha, sendo que 43% dessas linhas realizavam deslocamentos entre bairros, distritos e localidades dentro do mesmo município. No caso do transporte coletivo ferroviário, apenas 0,36% dos municípios tinham ao menos um serviço de VLT, monotrilho ou metrô, enquanto 1,63% dos municípios tinham ao menos um serviço de trem urbano.

Segundo a Associação Nacional de Transporte Público (ANTP), em 2018, a matriz de viagens por transporte coletivo de passageiros para municípios com mais de 60.000 habitantes era predominantemente baseada no modo ônibus, utilizando veículos de baixa e média capacidade. Esses serviços, ao longo dos anos, se mostraram ineficientes e incapazes de suprir as crescentes necessidades da população, especialmente nas áreas urbanas. Já as viagens por modos de alta capacidade, como trem e metrô, são extremamente limitadas, sendo que parte dos sistemas existentes ainda utiliza infraestrutura remanescente do antigo sistema da RFFSA.

Matriz de Viagens por Transporte Coletivo de Passageiros em 2018



Fonte: ANTP, 2020. Disponível em: <https://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacoes-da-mobilidade--simob--2018.pdf>

<sup>41</sup> IBGE, 2021. Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC) 2020. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/df/brasil/pesquisa/1/94413?ano=2020>

## O TRANSPORTE FERROVIÁRIO COMO VETOR DE DESENVOLVIMENTO DO TERRITÓRIO



Foto: anprilhos.org.br

O transporte ferroviário sempre desempenhou um papel fundamental no desenvolvimento do território, especialmente em países com grandes dimensões territoriais. Mundialmente, diversas políticas públicas, com apoio do setor privado, têm reconhecido o transporte ferroviário como um vetor sustentável para o desenvolvimento territorial, especialmente em áreas de conurbação urbana, o que também foi compreendido pelo Brasil no início do século XX.

Para o Brasil, que precisa superar muitos desafios para ampliar as soluções sustentáveis de transportes, tanto para passageiros quanto para cargas, foi realizado um exercício para identificar os principais corredores de desenvolvimento urbano por região, com concentrações urbanas que, em 2022, já possuíam população superior a 100.000 habitantes. Poucos desses corredores possuem sistema ferroviário de passageiros em operação. Outros já têm estudos em desenvolvimento ou estão na fase final de preparação de material para edital, mas, para a maioria, há um grande potencial de serviços a ser explorado, d uma vez que a infraestrutura ferroviária já está disponível e concedida, embora seja voltada para a movimentação de cargas.

# O TRANSPORTE FERROVIÁRIO COMO VETOR DE DESENVOLVIMENTO DO TERRITÓRIO

## Principais Corredores de Desenvolvimento Urbano no Norte do Brasil e Potenciais para Serviços Ferroviários de Passageiros

### CORREDOR NORTE



LIGAÇÃO	INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA
<b>Belém/PA - Marabá/PA - Parauapebas/PA</b>	Operação entre Marabá e Parauapebas (cargas e passageiros) Concessão Vale - EFC
<b>Belém/PA - Castanhal/PA - Bragança/PA</b>	Não
<b>Manaus/MA - Boa Vista/RR</b>	Não
<b>Porto Velho/RO - Rio Branco/AC</b>	Desativada Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM)
<b>Palmas/TO - Araguaína/TO - Imperatriz/MA - Açailândia/MA - São Luís/MA</b>	Em operação (cargas) Concessionárias FNS   Vale - EFC   FTL

Fonte: adaptado de IBGE, 2024. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/apps/pgi/#/mapa/>

# O TRANSPORTE FERROVIÁRIO COMO VETOR DE DESENVOLVIMENTO DO TERRITÓRIO

## Principais Corredores de Desenvolvimento Urbano no Norte do Brasil e Potenciais para Serviços Ferroviários de Passageiros

### CORREDOR NORDESTE



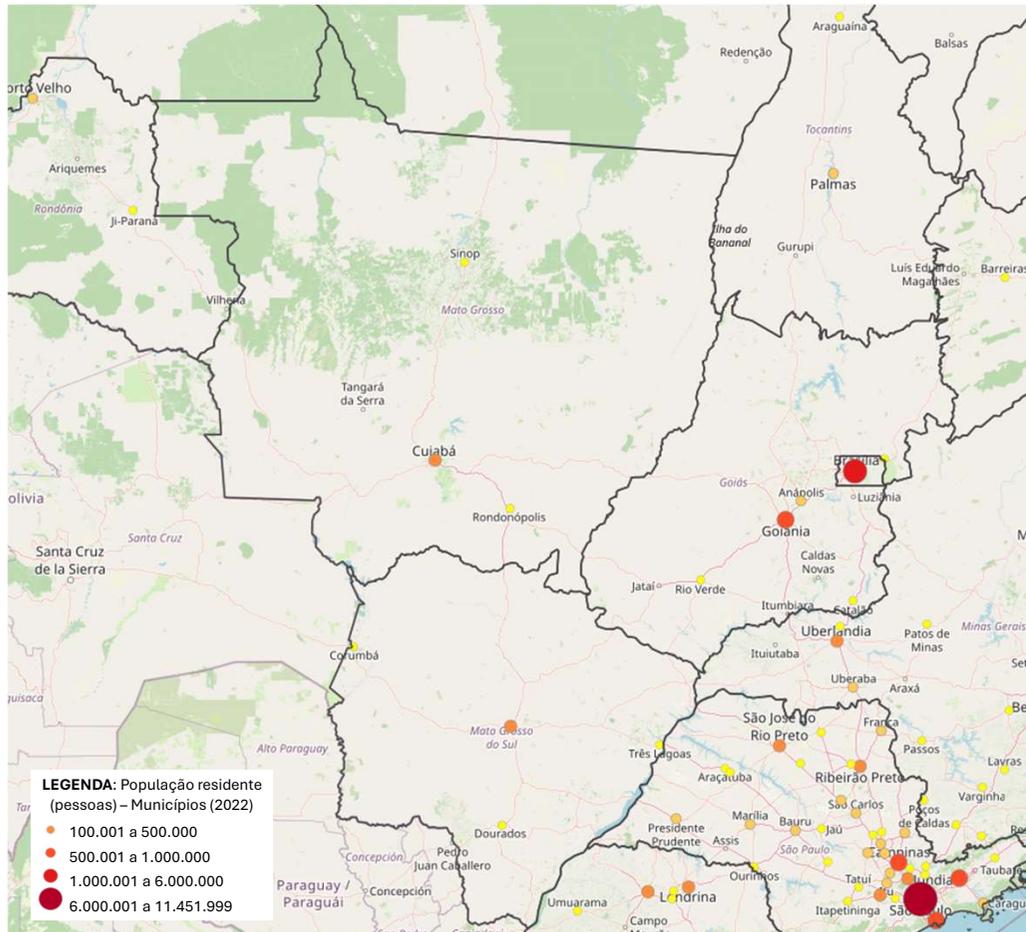
LIGAÇÃO	INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA
São Luís/MA – Teresina/PI	Em operação (cargas) Concessionária FTL
Fortaleza/CE – Sobral/CE – Teresina/PI	Em operação (cargas) Concessionária FTL
Fortaleza/CE – Juazeiro do Norte/CE	Interrompida Concessionária FTL
Fortaleza/CE – Mossoró/RN - Natal/RN	Interrompida Concessionária FTL
João Pessoa/PB – Campina Grande/PB – Juazeiro do Norte/CE	Interrompida Concessionária FTL
Recife/PE – Caruaru/PE	Interrompida Concessionária FTL
Salvador/BA – Aracaju/SE – Maceió/AL – Recife/PE – João Pessoa/PB - Natal /RN	Em operação (cargas) FCA e Interrompida FTL Concessionárias FCA   FTL
Salvador/BA – Petrolina/PE	Em operação (cargas) Concessionária FCA
Salvador/BA – Vitória da Conquista/BA	Não

Fonte: adaptado de IBGE, 2024. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/apps/pgi/#/mapa/>

# O TRANSPORTE FERROVIÁRIO COMO VETOR DE DESENVOLVIMENTO DO TERRITÓRIO

## Principais Corredores de Desenvolvimento Urbano no Norte do Brasil e Potenciais para Serviços Ferroviários de Passageiros

### CORREDOR CENTRO OESTE



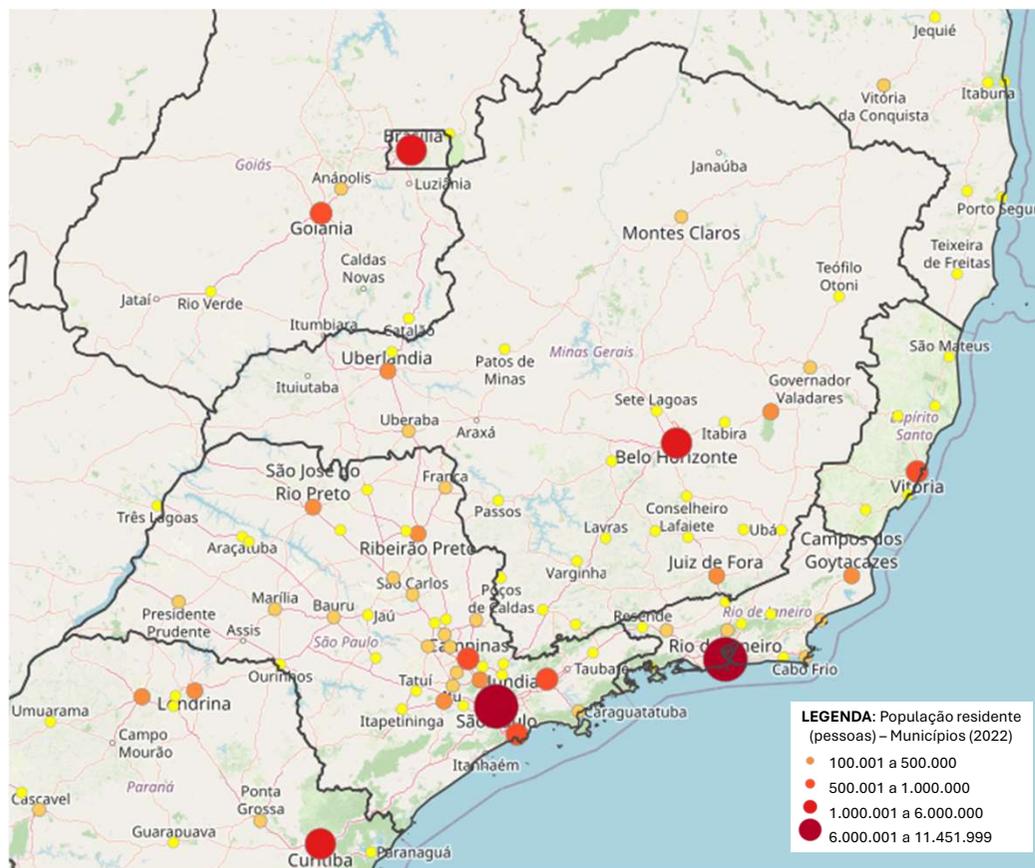
LIGAÇÃO	INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA
<b>Brasília/DF – Anápolis/GO – Goiânia/GO</b>	Não para ligação direta. Em operação (cargas) ligação indireta Concessionária FCA
<b>Goiânia/GO – Uberlândia/MG – Uberaba/MG</b>	Em operação (cargas) Concessionária FCA
<b>Campo Grande/MS – Rondonópolis/MT - Cuiabá/MT</b>	Em construção o trecho de Rondonópolis – Cuiabá (cargas) Ferrovia estadual

Fonte: adaptado de IBGE, 2024. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/apps/pgi/#/mapa/>

# O TRANSPORTE FERROVIÁRIO COMO VETOR DE DESENVOLVIMENTO DO TERRITÓRIO

## Principais Corredores de Desenvolvimento Urbano no Norte do Brasil e Potenciais para Serviços Ferroviários de Passageiros

### CORREDOR SUDESTE



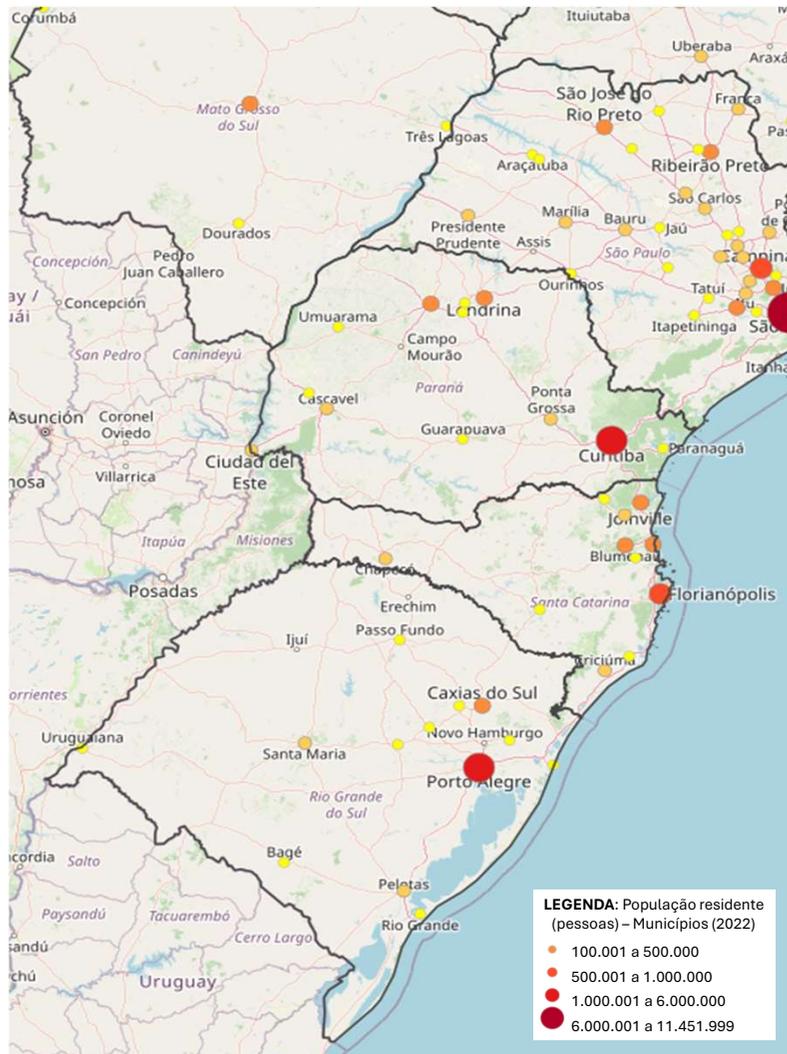
Fonte: adaptado de IBGE, 2024. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/apps/pgi/#/mapa/>

LIGAÇÃO	INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA
Rio de Janeiro/RJ – Campo os Goytacazes/RJ - Vitória/ES	Não para ligação direta. Em operação (cargas) ligação indireta Concessionárias MRS   FCA
Rio de Janeiro/RJ – Juiz de Fora/MG - Belo Horizonte/MG	Em operação (cargas) Concessionárias MRS   FCA
Rio de Janeiro/RJ – Volta Redonda/RJ – São José dos Campos/SP – São Paulo/SP	Em operação (cargas) Concessionária MRS
Santos/SP – São Paulo/SP – Jundiaí/SP – Campinas/SP – Mogi-Guaçu/SP - Ribeirão Preto/SP – Uberaba/MG – Uberlândia/MG	Em operação (cargas e passageiros) Concessionárias MRS   FCA e CPTM (passageiros)
Campinas/SP – Americana/SP – Limeira/SP – São Carlos/SP – Araraquara/SP – São José do Rio Preto/SP	Em operação (cargas) Concessionária RMP
São Paulo/SP – Sorocaba/SP – Presidente Prudente/SP	Em operação (cargas) Concessionária RMP
São Paulo/SP – Curitiba/PR	Não
Belo Horizonte/MG – Vitória/ES	Em operação (cargas e passageiros) Concessionária EFMV

# O TRANSPORTE FERROVIÁRIO COMO VETOR DE DESENVOLVIMENTO DO TERRITÓRIO

## Principais Corredores de Desenvolvimento Urbano no Norte do Brasil e Potenciais para Serviços Ferroviários de Passageiros

### CORREDOR SUL



LIGAÇÃO	INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA
Curitiba/PR – Joinville/SC – Itajaí/SC – Florianópolis/SC	Não
Paranaguá/PR - Curitiba/PR – Ponta Grossa/PR – Londrina/PR – Maringá/PR	Em operação (cargas) Concessionária RMS
Curitiba/PR – Cascavel/PR – Foz do Iguaçu	Parcial em operação (cargas) Concessionária RMS e Ferroeste
Maringá/PR – Londrina/PR – Ourinhos/SP	Em operação (cargas) Concessionária RMS
São Francisco do Sul/SC - Joinville/SC – Jaraguá do Sul/SC	Em operação (cargas) Concessionária RMS
Itajaí/SC – Blumenau/SC	Não
Florianópolis/SC – Porto Alegre/RS	Não
Porto Alegre/RS – Caxias do Sul/RS	Não
Porto Alegre/RS – Santa Maria/RS	Em operação (cargas) Concessionária RMS
Porto Alegre/RS – Pelotas/RS – Rio Grande/RS	Não para ligação direta. Em operação (cargas) ligação indireta Concessionária RMS

Fonte: adaptado de IBGE, 2024. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/apps/pgi/#/mapa/>

# BENEFÍCIOS DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS



## ACESSIBILIDADE E INCLUSÃO SOCIAL

Promove a participação de toda a sociedade, diminuindo barreiras físicas, permitindo o acesso a atividades e com tarifas acessíveis



## INTEGRAÇÃO ENTRE POLÍTICAS PÚBLICAS

A política de transporte de passageiro sobre trilhos deve ser integrada as políticas de mobilidade e acessibilidade, habitação, educação e de meio ambiente, em nível urbano e regional



## PROMOTOR DE DESENVOLVIMENTO

Possibilita a revitalização e reconversão de áreas, impulsionando economicamente regiões, com criação de moradias, geração de emprego e renda com comércio e serviços.



## DESENVOLVIMENTO IMOBILIÁRIO

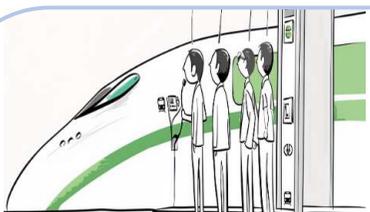
Possibilita a expansão de negócios imobiliários, com habitação, comércio, indústria, lazer.



## SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL

Proporciona o uso de energia elétrica e outras limpas, com menor emissão de gases de efeito estufa.

# BENEFÍCIOS DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS



## CAPACIDADE DE TRANSPORTE e REDUÇÃO DE TEMPO DE VIAGEM

Permite o transporte de passageiros em massa, variando de 10 mil a 80 mil passageiros por hora/sentido.



## REDUÇÃO DE ACIDENTES E SEUS CUSTOS

Com sistemas automáticos e monitoramento contínuo e atuado, melhora a segurança na circulação de pessoas e bens. Indiretamente a redução de sinistralidade causa menos impacto no sistema de saúde e de segurança social



## AUMENTO DE CAPACIDADE VIÁRIA

Migração de pessoas e cargas, com menor uso de infraestrutura rodoviária, principalmente de médio e longo curso, reduzindo congestionamento e necessidade ampliação de capacidade.



## INOVAÇÃO TECNOLÓGICA

Possibilita o uso de novas tecnologias e melhoria contínua de material rodante, desempenho operacional, relacionamento com o usuário e segurança. Fortalece a conexão entre sistemas de transportes, gestão urbana e meio ambiente.



## PROMOÇÃO DE PRÁTICAS SUSTENTÁVEIS

Desenvolvimento de objetivos de serviços alinhadas as práticas ESG (ambiente, sociedade e governança), a promover o convívio social e a sustentabilidade de uma economia verde.

O setor de transportes desempenha papel estratégico na sociedade contemporânea, ultrapassando o conceito tradicional de promover acessibilidade e mobilidade, tornando-se um indutor do desenvolvimento econômico e das interações sociais em escala local, regional e nacional.

Desde a década de 1980, com a crise econômica e a consequente restrição orçamentária para investimentos públicos em infraestrutura, observaram-se os primeiros movimentos de desestatização do transporte ferroviário de passageiros no Brasil. Ao longo dos anos, ficou evidente que as reformas institucionais, os marcos regulatórios e os modelos de negócios voltados à atração de investimentos privados não foram suficientes para compensar a histórica ausência de investimentos públicos no setor, resultando em abandonos ou subutilização de trechos ferroviários, conflitos em áreas urbanas, deterioração da via permanente e dos ativos operacionais, baixo desempenho dos serviços, restrições de circulação e inviabilização de serviços regulares de passageiros.

No que se refere ao transporte ferroviário urbano e metropolitano, muitos sistemas ainda são operados por estatais ou empresas de economia mista, mas observa-se um avanço nas iniciativas de desestatização, com adoção de modelos diversos de concessão — comum ou patrocinada — para transferência ou implantação de ativos junto à iniciativa privada.

Em 2024, dezessete empresas operavam sistemas ferroviários de passageiros nos estados do Alagoas, Bahia, Ceará, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Minas Gerais, Pará, Paraíba, Piauí, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro e São Paulo, sendo sete operadores públicos e dez privados, com predominância dos serviços urbanos e metropolitanos.

No tocante a expansão dos sistemas de transporte ferroviário de passageiros, os projetos continuam com enfoque o urbano e metropolitano, com processos de desestatização ainda por decorrer. No entanto, o Estado de São Paulo tem avançado nos estudos de viabilidade e estruturação de modelo de negócio para a implantação de sistemas regionais, com o Trem Intercidades. Em 2024, foi realizada a primeira licitação do Eixo Norte, que ligará a capital paulista a Campinas.

Na esfera federal, o Ministério dos Transportes, por meio da Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários (SNTF), estabeleceu a realização estudos de viabilidade para a implantação e exploração de transporte ferroviário de passageiros em seis ligações regionais e inter-regionais, selecionadas da malha atual das concessionárias ferroviárias federais.

O objetivo deste Boletim foi oferecer uma visão propositiva, reconhecendo que a implantação de sistemas de transporte ferroviário de passageiros é tecnicamente complexa, institucionalmente desafiadora e financeiramente exigente, exigindo, portanto, ações coordenadas entre o poder público e a iniciativa privada para garantir sua viabilidade e sustentabilidade.



-  [infrasaoficial](#)
-  [infra.oficial](#)
-  [infra-oficial](#)
-  [infrasa.oficial](#)

-  [observatório@infrasa.gov.br](mailto:observatorio@infrasa.gov.br)
-  [institucional@infrasa.gov.br](mailto:institucional@infrasa.gov.br)
-  [www.ontl.infrasa.gov.br](http://www.ontl.infrasa.gov.br)
-  [www.infrasa.gov.br](http://www.infrasa.gov.br)