

Panorama Logístico do Estado do Rio de Janeiro



Potencialidades,
Competitividade e
Perspectivas do
Transporte

EQUIPE

INFRA S/A.

Diretor-Presidente

JORGE LUIZ MACEDO BASTOS

Diretora de Administração e Finanças

ELISABETH BRAGA

Diretor de Mercado e Inovação

MARCELO VINAUD

Diretor de Planejamento

CRISTIANO DELLA GIUSTINA

Diretor de Empreendimentos

ANDRÉ LUÍS LUDOLFO DA SILVA

Superintendente de Inteligência de Mercado

LILIAN DE ALENCAR PINTO CAMPOS

Gerentes da Superintendência de Inteligência de Mercado

JOANA MARIA HABBEMA SOLEDADE

SIRLÉA DE FATIMA FERREIRA LEAL
MOURA

FRANCISCO XAVIER DA SILVA NUNES

Equipe SUINM

ANA FLAVIA ARAUJO SANTANA

BRUNO DE JESUS VIANA

CARLOS RAFAEL DOS SANTOS RAPOSO

CARLOS ALBERTO GOMES MESQUITA

DENIS FERREIRA DOS SANTOS

DIOGO CASTRO DOS SANTOS

EZEQUIEL GOMES FERREIRA

GABRIELA CAMILOTTI SAINT MARTIN

IANA BELLI REIS SILVA

MARCELLO MACHILAS REZENDE QUEIROZ

NATHÁLIA CASTELO BRANCO ALMEIDA

NICOLAS GUIMARÃES OHOFUGI

PAULO MÁRCIO FERNANDO JESUS BATISTA

ROBERTO MOREIRA CARDOSO DE OLIVEIRA

THAYS DE OLIVEIRA COELHO

VENINA DE SOUZA OLIVEIRA

Estagiários

LUANA PRAXEDES MOURA

MARIANA BANDEIRA DA GAMA

ALEXANDRE OLIVEIRA BARBOSA

PRISCILLA DOS SANTOS COSTA

Introdução

O Estado do Rio de Janeiro ocupa posição central na logística nacional, combinando uma estrutura econômica fortemente ancorada no setor energético com uma rede portuária de alta capacidade operacional. Detentor do segundo maior PIB brasileiro, o Rio concentra 87% da produção de petróleo nacional, além de expressiva capacidade de refino, geração de energia e movimentação portuária, fatores que moldam sua dinâmica logística e influenciam diretamente os fluxos de transporte em todo o território brasileiro.

Essa vocação energética e portuária se reflete na estrutura de circulação de cargas: os portos de Itaguaí, Rio de Janeiro, Angra dos Reis e São João da Barra (Açu) formam um dos maiores complexos exportadores do país, sobretudo de minério de ferro, petróleo bruto, combustíveis, siderurgia e contêineres. A malha ferroviária, operada principalmente pela MRS e, em menor trecho, pela FCA, conecta o Rio de Janeiro aos polos produtivos de São Paulo e Minas Gerais, garantindo o escoamento do minério, o abastecimento industrial e a ligação direta aos terminais da Baía de Sepetiba e do Porto do Rio de Janeiro.

Apesar de sua relevância econômica e geográfica, o estado enfrenta gargalos logísticos históricos associados à dependência rodoviária, limitações na capacidade de expansão ferroviária e desafios urbanos que impactam a circulação de cargas. A modernização dos corredores logísticos, a ampliação da intermodalidade e os investimentos em portos, ferrovias e dutos tornam-se, portanto, fatores determinantes para sustentar o crescimento econômico do estado e aumentar sua competitividade nos contextos nacional e internacional.

Este panorama busca apoiar o debate público e o planejamento estratégico, apresentando uma análise integrada da infraestrutura de transportes do Rio de Janeiro e seus principais desafios, oportunidades e projetos estruturantes.



Perfil Produtivo

Inserido na região Sudeste, principal centro econômico, industrial e energético do país, o estado do Rio de Janeiro se destaca por uma estrutura produtiva fortemente orientada para as atividades minerais, energéticas e portuárias, que o posicionam como um dos pilares estratégicos do sistema produtivo nacional. Detentor do segundo maior PIB do Brasil (11,4%), o Rio de Janeiro tem sua base econômica marcada pela elevada participação da indústria extrativa, responsável por 42,4% do VAB industrial estadual, percentual muito superior à média nacional.

O setor petrolífero é o eixo central da economia fluminense. O estado responde por 87% da produção de petróleo do país, desempenhando papel essencial no abastecimento energético nacional e suprindo refinarias em diversos estados. Além disso, o Rio participa com 13% da produção brasileira de derivados de petróleo, atividade que se articula com o refino, a petroquímica, a geração de energia e a ampla rede portuária instalada, principalmente, ao longo da Baía de Guanabara e da Baía de Sepetiba.

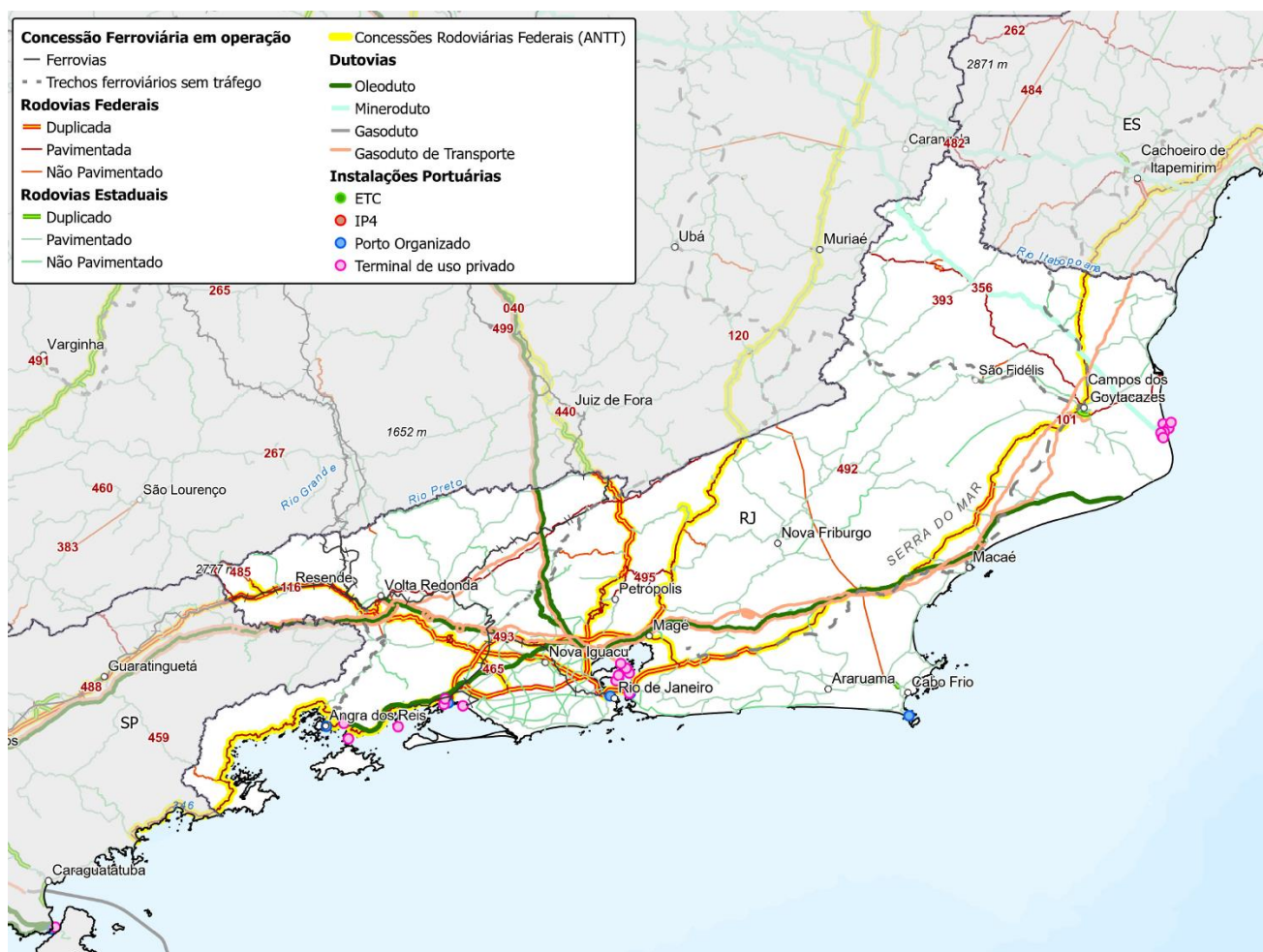
Essa forte especialização se reflete também na pauta exportadora: em 2024, o Rio de Janeiro exportou US\$ 45,77 bilhões FOB, sendo o segundo maior exportador, em valor, do Brasil. O óleo bruto de petróleo é o principal produto, representando 79% das exportações do estado.

Apesar da predominância dos segmentos extrativo e energético, o estado também abriga atividades complementares de construção civil, indústria naval, siderurgia, metalurgia e serviços de alta complexidade, todas fortemente apoiadas em sua infraestrutura logística, portuária, dutoviária e ferroviária em expansão, além do modo rodoviário, que permanece predominante na distribuição interna de produtos e cargas gerais.

Escoamento da Produção

O escoamento da produção é distribuído por uma malha multimodal, que integra rodovias, ferrovias, dutovias e portos em um sistema que conecta os principais polos produtivos internamente no país e ao mercado internacional. O estado é estruturado por eixos rodoviários estratégicos, como a BR-101 (litorânea), BR-116 (Via Dutra), BR-040 e BR-493, que articulam o território ao Espírito Santo, São Paulo e Minas Gerais, além de funcionarem como corredores de acesso aos complexos portuários. No modo ferroviário, destacam-se a MRS Logística, responsável pela ligação Minas–Rio–São Paulo e pelo escoamento de minério e cargas industriais para o Complexo Portuário de Itaguaí e do Rio de Janeiro, e o trecho ativo da FCA entre Minas Gerais e Barra Mansa/Volta Redonda. A infraestrutura dutoviária complementa o sistema ao conectar terminais marítimos, refinarias e bases de distribuição, assegurando o fluxo de petróleo, derivados e gás natural. No litoral, a cabotagem reforça a integração logística do estado, ampliando o alcance das rotas nacionais de contêineres e petróleo. Essa combinação de modais sustenta os corredores logísticos que convergem para os portos do estado, Itaguaí, Rio de Janeiro-Niterói, Angra dos Reis e São João da Barra (Açu).

Mapa multimodal do Rio de Janeiro



Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Escoamento da Produção

Fluxos de cargas rodoviária e marítima

- **Eixo litorâneo (marítimo e rodoviário):** O maior fluxo do estado (41,8–80,7 milhões t) acompanha a costa e conecta portos como Açu, Itaguaí e Rio de Janeiro. É impulsionado principalmente pela exportação de petróleo e minério de ferro e pela importação de diversos produtos.
- **Região metropolitana e Vale do Paraíba:** Forte concentração de cargas em torno de Duque de Caxias e ao longo da Via Dutra até Barra Mansa, devido ao peso industrial e de consumo da região e à presença das principais rodovias que ligam o Rio a São Paulo.
- **Norte fluminense:** Campos e Macaé apresentam fluxo elevado ligado ao setor de petróleo e gás, incluindo transporte de equipamentos, suprimentos e petróleo bruto.
- **Conexões com Minas Gerais:** Rotas que ligam o norte fluminense a Juiz de Fora e Barbacena exibem fluxos intermediários a baixos, importantes para o escoamento agrícola e industrial mineiro rumo aos portos do Rio.

Fluxos de cargas rodoviária e marítima no Rio de Janeiro



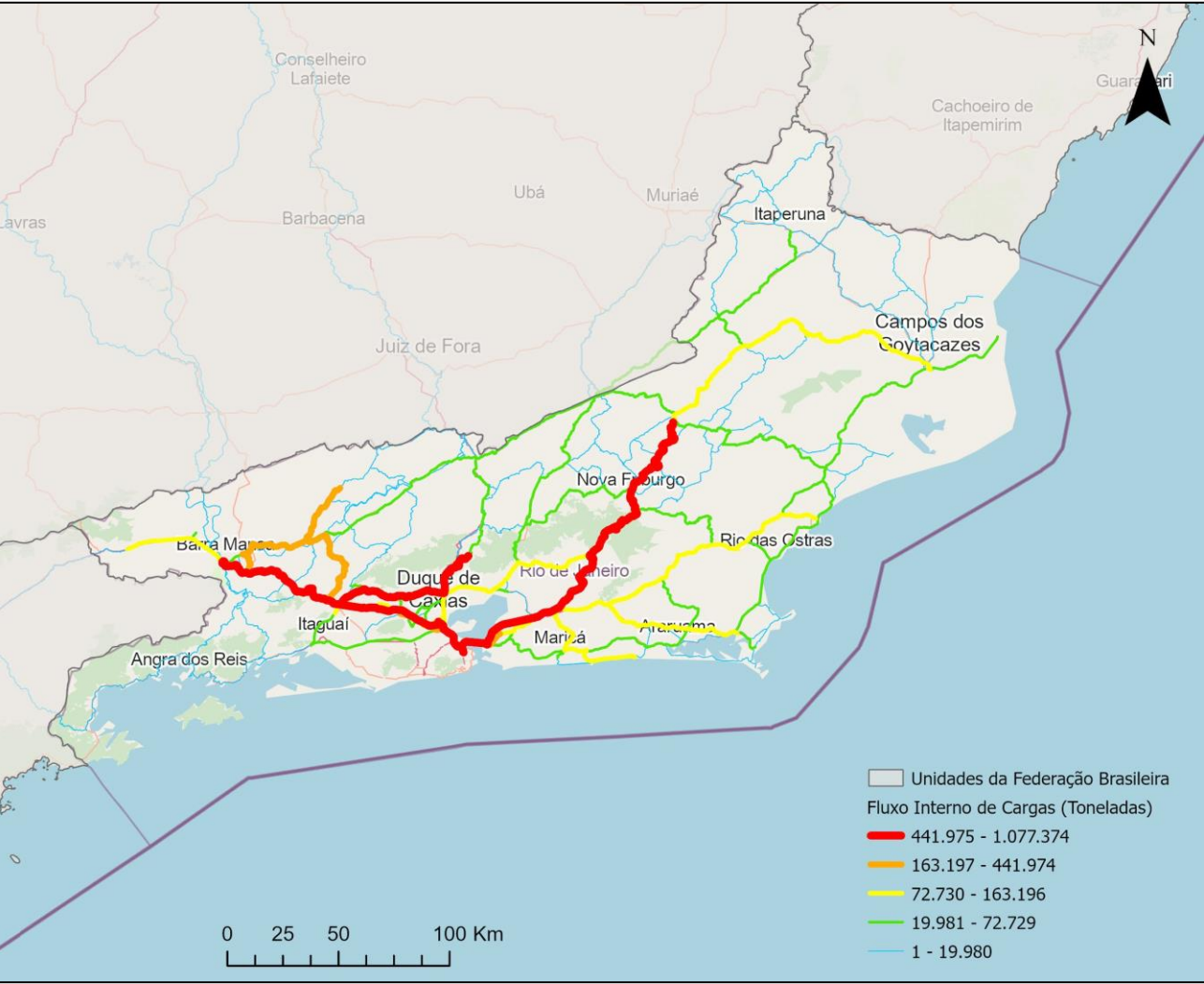
Fonte: PNL 2050. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Escoamento da Produção

Os fluxos internos de cargas no estado do Rio são marcados pela forte integração entre polos industriais, centros de consumo e áreas de produção estratégica. A rota destacada entre a Baixada Fluminense, especialmente Duque de Caxias, o Vale do Paraíba, importante polo industrial, e a Região Serrana, reconhecida pelo setor de confecções, sintetiza uma das dinâmicas da logística estadual. Essa predominância evidencia o papel do transporte interno na distribuição de combustíveis e no escoamento de produtos industrializados, refletindo o funcionamento das principais artérias econômicas que sustentam a atividade produtiva e o abastecimento local.

Ressalta-se que o mapa apresenta a alocação dos fluxos apenas no modo rodoviário, o que pode sub-representar outros modos relevantes, como a cabotagem utilizada para o abastecimento de cidades litorâneas no próprio estado. Esse elemento sugere que o modelo captura partes do núcleo logístico do estado, mas não contempla integralmente a diversidade e a complexidade das cadeias logísticas fluminenses.

Estudo de rotas de cargas no Rio de Janeiro



Fonte: PNL 2050. Elaboração: ONTL/Infra S.A.



Escoamento da Produção

Fluxos de cargas ferroviária

O mapa a seguir mostra o cenário-base de carregamento de exportação do minério de ferro, elaborado pelo PNL 2050.

No caso do estado do Rio de Janeiro, o principal fluxo é pelo modo ferroviário (MRS Logística), entre Minas Gerais e o Complexo Portuário de Itaguaí. Este fluxo encontra-se mais detalhado no capítulo de infraestrutura ferroviária.

Fluxos de cargas ferroviária de minério de ferro



Fonte: PNL 2050.

Infraestrutura Rodoviária

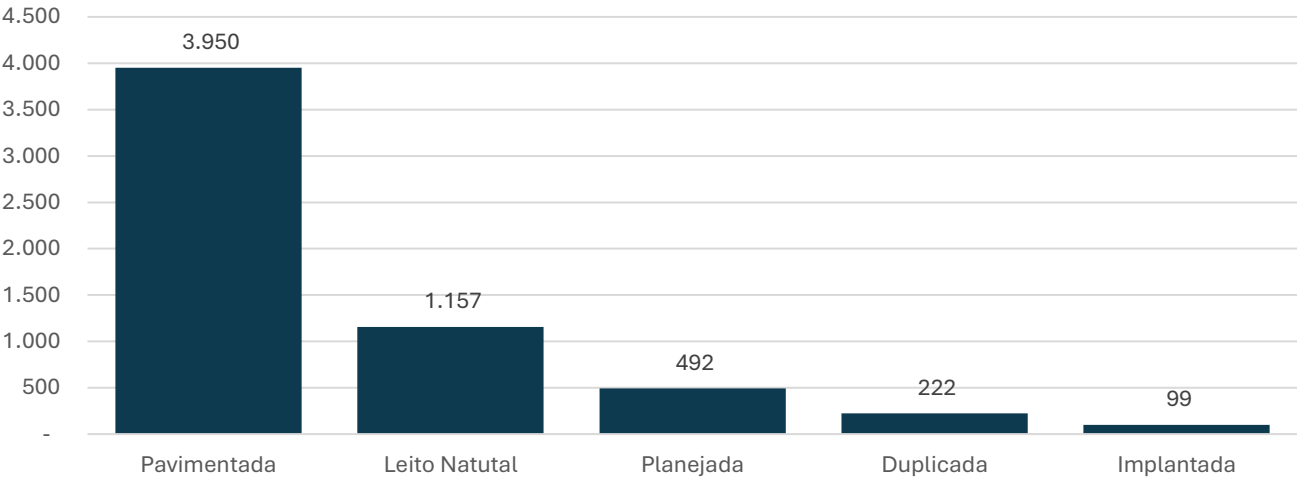
Rodovias estaduais e federais

Segundo o Panorama das Estradas Vicinais do Brasil, elaborado pela Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) em parceria com o ESALQ-LOG, o estado do Rio de Janeiro conta com aproximadamente 33 mil quilômetros de estradas vicinais, sendo cerca de 8,8 mil quilômetros classificados como vias terciárias.

No âmbito estadual, dados do Departamento de Estradas de Rodagem do Rio de Janeiro (DER-RJ) indicam a existência de mais de 5,4 mil quilômetros de rodovias já implantadas, além de quase 500 quilômetros de trechos planejados para compor a malha estadual.

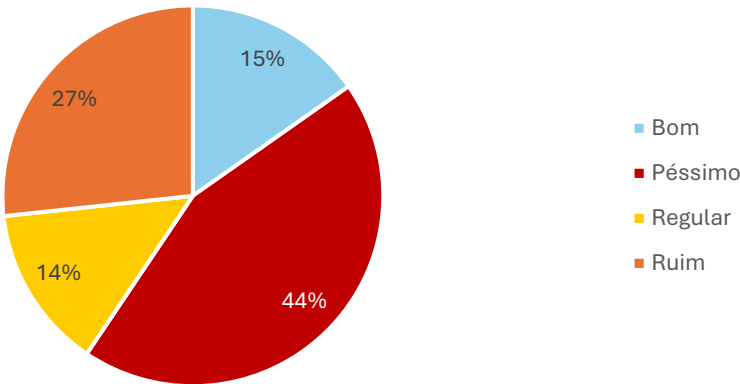
Já no sistema federal, conforme o Sistema Nacional de Viação (SNV), o Rio de Janeiro possui cerca de 2,7 mil quilômetros de rodovias federais em seu território.

Situação da Rede Estadual (2024)



Fonte: Departamento de Estradas de Rodagem do Rio de Janeiro (DER-RJ), 2024. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Índice de condição da malha estadual (2024)



Fonte: Departamento de Estradas de Rodagem do Rio de Janeiro (DER-RJ), 2025. Metodologia: DNIT.
Elaboração: ONTL/Infra S.A.



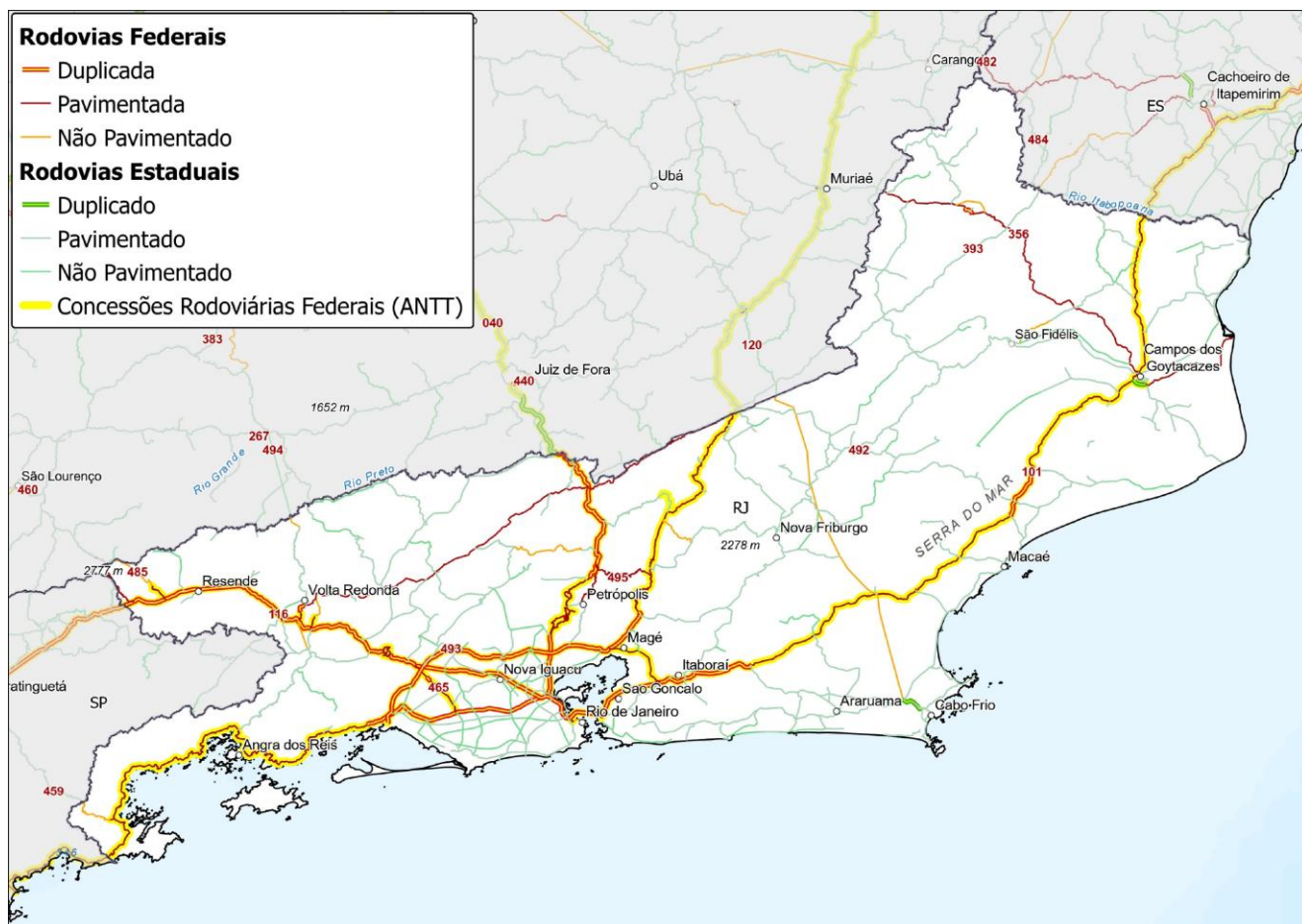
Infraestrutura Rodoviária

Rodovias estaduais e federais

O Rio de Janeiro possui rodovias de vital importância. A **BR-116 (Via Dutra)** é o principal eixo econômico do país, conectando as metrópoles do Rio e de São Paulo e sustentando grande parte do fluxo industrial do Sudeste. A **BR-101** contempla todo o litoral fluminense, importante para o turismo e acesso ao Espírito Santo e demais regiões litorâneas do estado. Já a **BR-040** conecta o Rio à Região Serrana e a Minas Gerais (MG), funcionando como corredor interestadual estruturante, enquanto a **BR-493 (Arco Metropolitano)** desvia o tráfego pesado do núcleo urbano, integrando polos logísticos e o Porto de Itaguaí. A **BR-393**, por sua vez, liga Volta Redonda a MG e atende a logística da indústria siderúrgica com o Vale do Paraíba fluminense.

Entre as rodovias estaduais, destacam-se corredores que estruturam o turismo e a integração regional. A **RJ-106 (Amaral Peixoto)** e a **RJ-124 (ViaLagos)** são eixos essenciais de acesso à Região dos Lagos, atendendo áreas turísticas como Saquarema, Cabo Frio e Arraial do Cabo. Já a **RJ-116** integra a região metropolitana à Serra e ao norte fluminense, desempenhando papel central no deslocamento de passageiros e mercadorias para cidades como Nova Friburgo e Itaperuna. Complementando essas ligações, a **RJ-140** articula os principais municípios da península da Região dos Lagos, facilitando o fluxo turístico e a mobilidade local.

Infraestrutura das rodovias federais



Fonte: DNIT, 2025. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Malha rodoviária concedida do Rio de Janeiro

O Rio de Janeiro possui um arranjo composto por grandes contratos federais de concessão, com participação crescente de operadores privados em trechos estratégicos da BR-101, BR-116, BR-040 e vias estruturantes do entorno metropolitano. As concessões vigentes representam os principais eixos de integração logística do estado, conectando áreas densamente urbanizadas, polos industriais e regiões de fronteira interestadual. Recentemente, algumas concessões como a Rodovia do Aço (BR-393) e a antiga gestão da BR-040 pela CON CER, foram encerradas ou rescindidas, retornando temporariamente à administração federal até a estruturação de novos contratos.

Além do sistema federal, o Rio de Janeiro conta com concessões estaduais que desempenham papel nos corredores de acesso à Região Serrana e à Costa do Sol. A Rota 116, responsável por 140,4 km das RJ-116 e RJ-104, e a CCR ViaLagos, que administra a RJ-124, são contratos que complementam a malha federal e contribuem para a melhoria da fluidez, segurança e manutenção das rodovias estaduais. Somam-se a isso projetos em modelagem que buscam ampliar a presença de parcerias público-privadas no estado, indicando uma tendência de fortalecimento do modelo concessório para sustentar investimentos na infraestrutura de transporte no Rio de Janeiro.

Concessões rodoviárias vigentes no Rio de Janeiro

Jurisdição	Concessionária	Rodovia(s)	Extensão do trecho concedido
Federal	CCR RioSP	BR-116 / BR-101 (RJ-SP)	625,80 km
	Autopista Fluminense (Grupo Arteris)	BR-101/RJ (trecho norte — divisa ES → Niterói)	322,10 km
	EcoRioMinas (EcoRodovias)	BR-116 / BR-465 / BR-493 (RJ/MG)	726,90 km
	Ecovias Ponte (EcoRodovias)	BR-101/RJ (Ponte Rio-Niterói)	13,20 km
	Elovias (Nova Estrada Real)	BR-040 / BR-495 (MG/RJ)	218,90 km
Estadual	Rota 116	RJ-116 e RJ-104	140,40 km
	CCR ViaLagos	RJ-124	57,00 km

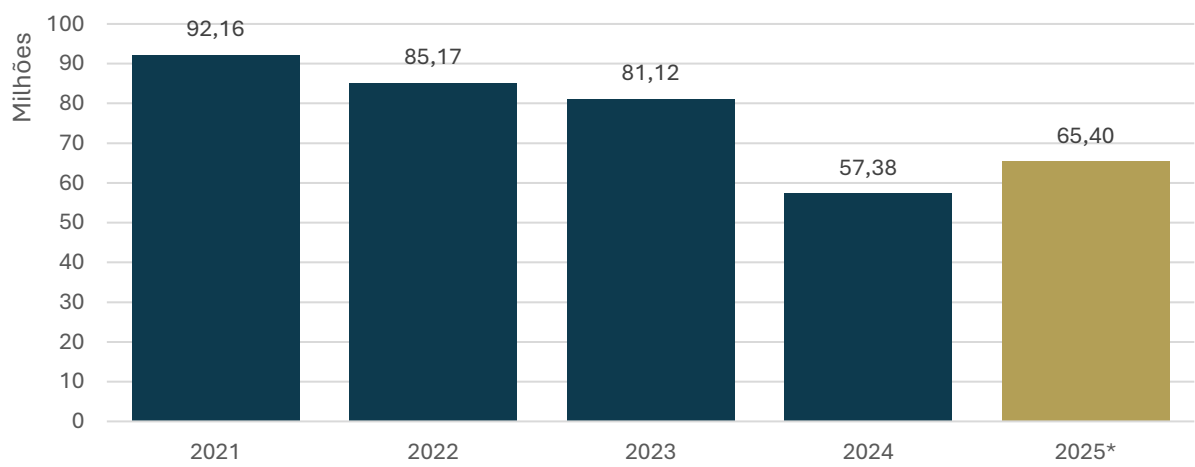
Fonte: Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (AGETRANSP) e ANTT. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Investimentos públicos 2025

Os investimentos previstos pelo Novo PAC para rodovias no estado do Rio de Janeiro abrangem três frentes principais: obras de manutenção e restauração da malha viária existente, investimentos vinculados aos contratos em vigor de concessões rodoviárias, e estudos e modelagens voltados para novas concessões. Um dos exemplos é a Autopista Fluminense, cujo contrato foi renovado com um novo acordo que estima aproximadamente R\$ 10,18 bilhões em investimentos, incluindo 49 km de duplicações e 52 km de faixas adicionais e outros.

Paralelamente, outras iniciativas relevantes estão no rol de investimentos, como o processo de remodelação da concessão da BR-393 no RJ e as obras planejadas para a BR-116/BR-101 (Via Dutra) no Vale do Paraíba, cujos valores estimados giram em torno de R\$ 15 bilhões.

Investimentos em manutenção rodoviária no Rio de Janeiro



Fonte: SIGA Brasil, 2025. Valores corrigidos pelo IPCA na data base de outubro de 2025. *Dados até outubro de 2025.

O gráfico mostra a evolução dos investimentos do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) em manutenção rodoviária no estado do Rio de Janeiro entre 2021 e 2025, mostrando um comportamento relativamente consistente ao longo do período, com variações compatíveis com a dinâmica anual de execução orçamentária e programas de investimentos em concessões. Os valores de 2021 a 2024 se mantêm em patamares próximos, enquanto o montante registrado para 2025 ainda parcial, contabilizado apenas até outubro já supera R\$ 65 milhões, com a tendência de crescimento até o fechamento do exercício e a continuidade dos esforços de conservação da malha federal no estado.

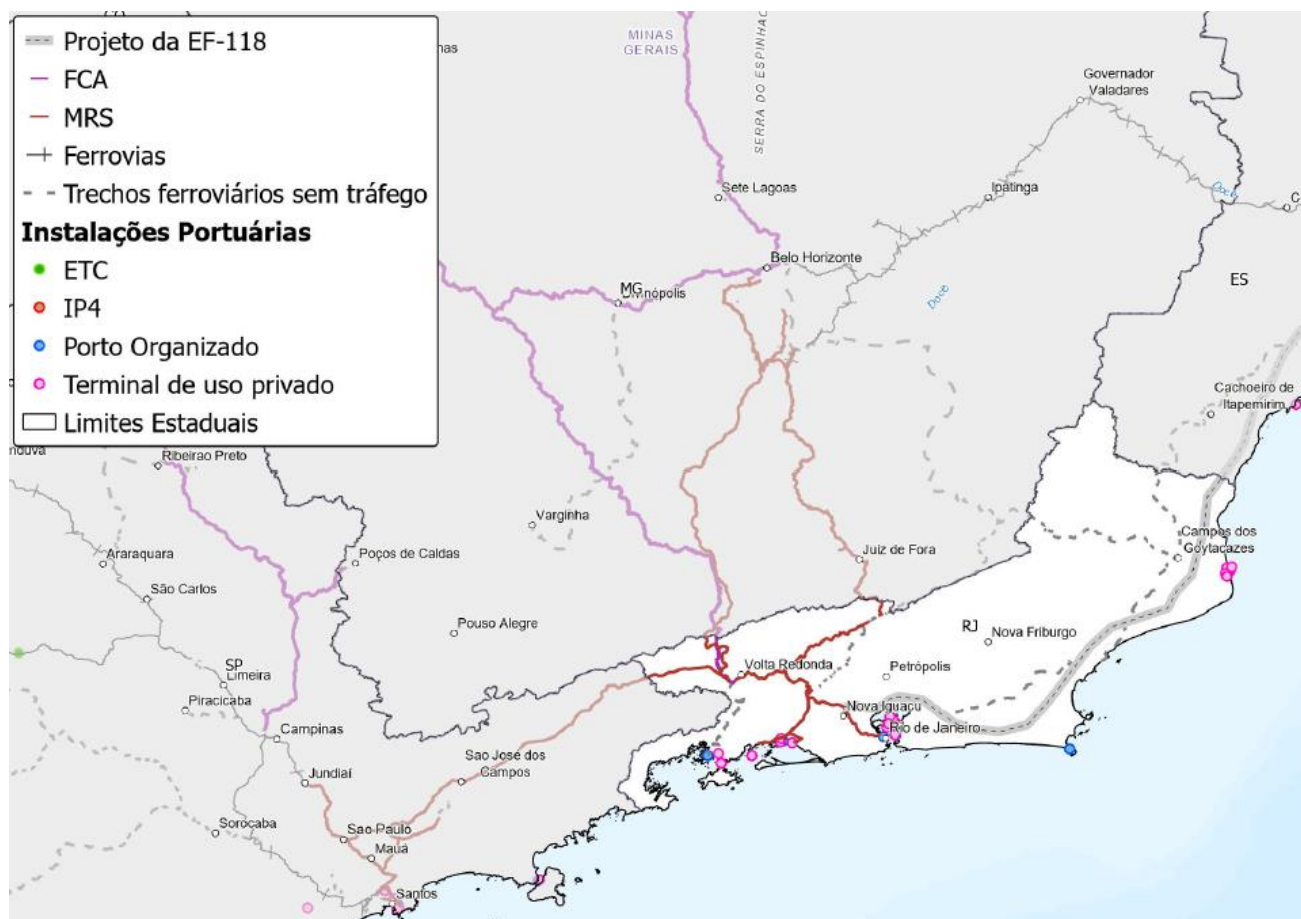
Infraestrutura Ferroviária

A infraestrutura ferroviária do estado do Rio de Janeiro é operada pela MRS Logística (MRS) e pela Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), que desempenham papel importante na articulação logística entre Minas Gerais, São Paulo e o Rio de Janeiro. A MRS concentra a maior parte das operações no território fluminense e mantém acesso direto aos portos de Itaguaí e do Rio de Janeiro, configurando-se como um corredor essencial tanto para o escoamento do minério de ferro e de produtos industriais quanto para o abastecimento das cadeias produtivas na região Sudeste.

No caso da FCA, a atuação no estado é atualmente restrita à linha Angra dos Reis (RJ) – Eng. Bhering (MG) até Barra Mansa/Volta Redonda (RJ), corredor relevante para o atendimento de indústrias siderúrgicas.

Além da rede em operação, avança a estruturação da concessão da Ferrovia Rio-Vitória (EF-118), que prevê a ligação entre Nova Iguaçu (RJ) e São Leopoldina (ES), com integração às ferrovias da MRS, da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e aos portos do Rio de Janeiro e Vitória (ES). A nova ferrovia tende a ampliar a conectividade interestadual, reforçar a multimodalidade e aumentar a capacidade portuária das ferrovias existentes, contribuindo para superar gargalos portuários.

Infraestrutura ferroviária

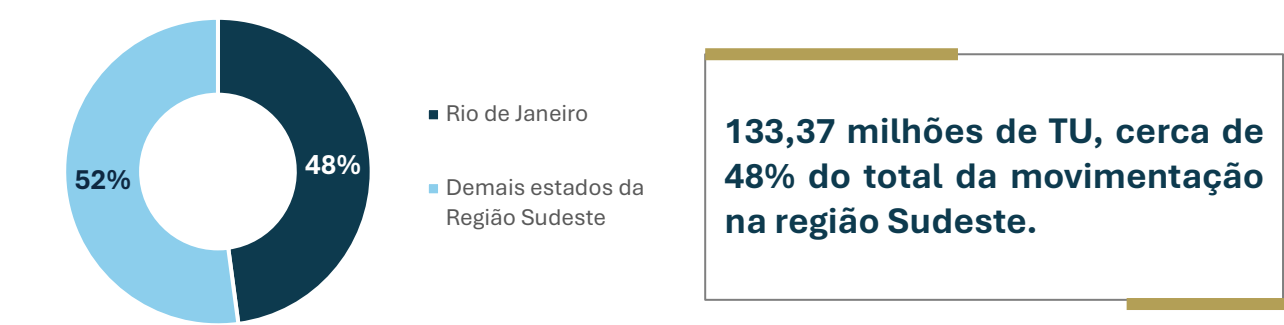


Fonte: ANTT (2024), Infra S.A. (2025). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Infraestrutura Ferroviária

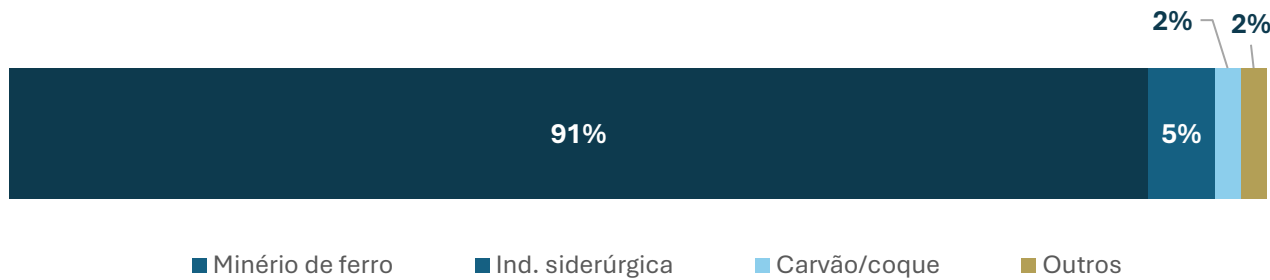
A movimentação ferroviária do estado do Rio de Janeiro, que alcançou 133,37 milhões de toneladas úteis (TU) em 2024, cerca de 48% de toda a carga transportada por ferrovias na região Sudeste, reflete o papel central do estado como corredor de exportação mineral e portuário. Esse volume expressivo está diretamente associado à atuação da MRS Logística, responsável pela maior parte das operações ferroviárias no território fluminense, especialmente no escoamento do minério de ferro proveniente de Minas Gerais.

Cabe ressaltar que, se levarmos em consideração as cargas captadas do Centro-Oeste para o estado de São Paulo, através do tráfego mútuo e direito de passagem, a participação do Rio na movimentação de cargas ferroviárias da região Sudeste cai para 42%.



Fonte: ANTT. Elaboração ONTL/Infra S.A.

Principais mercadorias transportadas por ferrovia no estado do RJ em 2024



Fonte: ANTT. Elaboração: ONTL/Infra S.A.



Infraestrutura Ferroviária

Velocidade Média Anual Comercial (VMC) e de Percurso (VMP)

A Velocidade Média Comercial (VMC) e a Velocidade Média de Percurso (VMP) evidenciam o nível de eficiência e fluidez do transporte, variando conforme o tipo de carga, a topografia, as interferências e o nível de modernização da via permanente.

As baixas velocidades evidenciam gargalos logísticos significativos, como restrições de infraestrutura, interferências e conflitos urbanos, longos tempos de espera em terminais. A MRS Logística, embora apresente VMP de 36,84 km/h, o que evidencia potencial técnico elevado, enfrenta restrições operacionais. Essa diferença entre VMP e VMC indica que há gargalos logísticos externos à via, que reduzem o desempenho comercial da ferrovia.

Concessionária	VMC (km/h)	VMP (km/h)
MRS	14,79	36,84
FCA	11,35	19,43

Fonte: ANTT. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Investimentos do Novo PAC em ferrovias (2023-2030)

Os investimentos em infraestrutura ferroviária com impacto direto no estado do Rio de Janeiro totalizam R\$ 14,6 bilhões no âmbito do Novo PAC para o período 2023-2030. Estes recursos estão distribuídos nos três empreendimentos listados a seguir.

- **Obras de adequação da Linha Férrea de Barra Mansa:** investimento previsto de R\$ 68,51 milhões com recursos federais, 87% das obras executadas.
- **Estudos para a nova concessão da EF-118 Rio-Vitória:** o Novo PAC prevê um aporte de R\$ 5 milhões para cada estudo de nova concessão. No caso do Rio de Janeiro estão em andamento os estudos para a concessão da EF-118 Rio-Vitória, com 60% executado.
- **Investimentos privados da MRS:** se referem aos investimentos obrigatórios pelas concessionárias existentes. A MRS prevê investimento de R\$ 14,62 bilhões, com 40% de execução já realizada.

Embora a Malha Centro-Leste, operada pela concessionária FCA, tenha um valor de investimento privado substancial (R\$ 5,92 bilhões), com exceção da linha que liga Arcos (MG) à Barra Mansa (RJ), os trechos que cortam o estado do Rio de Janeiro estão sem operação e, em processo de devolução na renovação antecipada da concessão.

Em um nível mais amplo, os investimentos nacionais destinados a planejamento, estudos e projetos do setor ferroviário, incluindo o Plano Nacional de Logística (PNL), somam R\$ 206,17 milhões, com execução de 18%. Tais iniciativas são fundamentais para o desenvolvimento e a expansão da malha ferroviária nacional, incluindo projetos que poderão beneficiar o sistema logístico fluminense a longo prazo.

Investimentos do Novo PAC em ferrovias e percentual executado (2023-2030)

Modalidade	Empreendimento	Valor total de investimentos (R\$)	Percentual executado (%)
Obras de adequação	Linha Férrea de Barra Mansa	68.510.000,00	87%
Estudos para novas concessões	EF-118 Rio-Vitória	5.000.000,00	60%
Investimentos das Concessões Existentes - Privado	MRS	14.619.777.204,00	40%
Investimentos das Concessões Existentes - Privado	Malha Centro-Leste*	5.918.036.741,00	93%
Planejamento, Estudos e Projetos (nacional)	PNL / Projetos	206.168.561,00	18%

Fonte: Ministério dos Transportes (Novo PAC, ago/25). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Ferrovias Centro-Atlântica (FCA)

A malha ferroviária da FCA no estado do Rio de Janeiro está quase totalmente sem operação, mantendo apenas duas rotas em operação, ambas em bitola métrica. A primeira é a ligação entre Arcos (MG) e Barra Mansa (RJ), e a segunda conecta o pátio ferroviário de Batista Almeida (MG) a Volta Redonda (RJ).

Em 2024, a movimentação total nessas rotas foi de 1,7 milhão de TU, composta por calcário siderúrgico, clínquer, dolomita e contêiner.

Processo de renovação antecipada

A renovação antecipada da concessão da FCA propõe prorrogar o contrato por 30 anos até 2056, com pacote de investimentos na ordem de R\$ 30 bilhões, incluindo modernizações na malha operacional, aumento da capacidade de carga e melhorias de segurança. No entanto, no caso específico do estado do Rio de Janeiro, grande parte dos trechos encontra-se inativa ou sem operação comercial. Esses trechos estão em tratativas para devolução à União, boa parte já devolvida na Resolução 4.131/13, permitindo que o Governo Federal avalie alternativas para seu futuro aproveitamento.

A prefeitura de Angra dos Reis, juntamente com a Agência Nacional de Transportes (ANTT) e o Ministério dos Transportes, estuda a reativação do trecho entre Angra dos Reis e Barra Mansa, através do regime de autorização ferroviária.

MRS Logística S.A.

A ferrovia MRS Logística possui 1.818 km de extensão, em bitolas larga e mista, abrangendo os estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. É a ferrovia com maior volume de movimentação de cargas na região Sudeste, concentrando-se principalmente no estado do Rio de Janeiro. O transporte de minério de ferro representa o principal destaque, correspondendo a 92% do volume total movimentado em 2024, conectando, sobretudo, os polos mineradores de Minas Gerais ao Complexo Portuário de Itaguaí.

Além do minério, a MRS se destaca pela diversificação da carga transportada, atuando de forma relevante na movimentação de produtos da indústria siderúrgica, celulose, carvão/coque, açúcar, cimento e contêineres. Essa diversidade reforça a importância da ferrovia na integração dos polos industriais e produtivos aos principais portos da região Sudeste.

90% dos 146,6 milhões de TU transportados pela MRS em 2024, tiveram origem ou destino no estado do Rio de Janeiro.

Principais rotas de movimentação de cargas em 2024 por mercadoria

- **Minério de ferro:** Casa de Pedra, Pires e Otávio Dapieve em Minas Gerais à Baía de Sepetiba; Otávio Dapieve ao Terminal de Guaíba (RJ) e; Sarzedo Novo (MG) ao Porto Sudeste (RJ).
- **Produtos Siderúrgicos:** Arcos (MG) à Barra Mansa (RJ); Siderúrgica do Atlântico na Baía Sepetiba à Piaçaguera (SP); Volta Redonda (RJ) à Manoel Feio (SP) e; Brisamar no Porto de Itaguaí à Volta Redonda.
- **Carvão/Coque:** Baía de Sepetiba à Volta Redonda; Porto Sudeste à Ouro Branco (MG) e; Baía Sepetiba à Curuputuba (SP).
- **Contêiner:** Porto do Rio de Janeiro à Barra Mansa e à Eldorado (MG); Porto de Itaguaí à Barra Mansa e; Eldorado ao Porto do Rio de Janeiro.

Infraestrutura Ferroviária

Ferrovia Rio-Vitória – EF-118

A ferrovia EF-118, também conhecida como Anel Ferroviário do Sudeste, com extensão de 575 km, está planejada para fazer ligação entre Santa Leopoldina (ES) e Nova Iguaçu (RJ), conectando com as ferrovias EFVM e MRS.

Qualificada no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), como modalidade de concessão/autorização, a ser concretizada conforme descrito abaixo.

- **Ramal de Anchieta:** trecho de 80 km entre Santa Leopoldina (ES) e Anchieta (ES), que deverá ser construído pela Vale, como contrapartida pela prorrogação antecipada das suas ferrovias, mas fazendo parte da concessão da EF-118.
- **Trecho Central:** trecho de 170 km entre Anchieta (ES) e São João da Barra (RJ), a ser construído pela própria concessionária, como investimento obrigatório dentro da concessão, em um prazo de 8 anos após a assinatura do contrato.
- **Trecho Sul:** trecho de 325 km entre São João da Barra (RJ) e Nova Iguaçu (RJ), a ser construído pela concessionária, como investimento contingente através de decisão unilateral do poder concedente, mediante reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Projeto estruturante ferrovia Rio-Vitória – EF-118



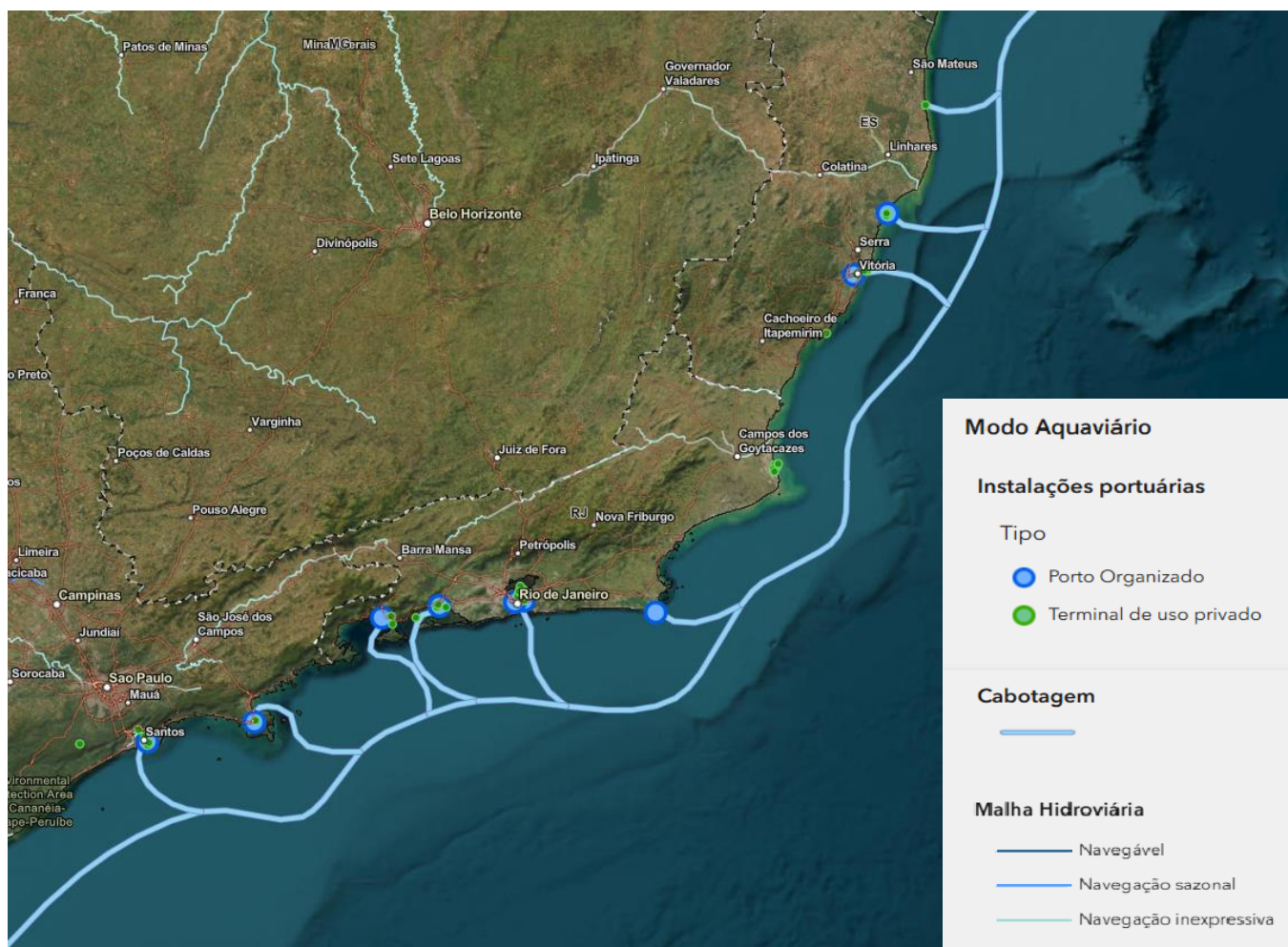
Fonte: PPI.

Infraestrutura Aquaviária

A posição geográfica do Rio de Janeiro, marcada por uma extensa faixa litorânea voltada para o Atlântico e por um território que combina planícies costeiras, áreas portuárias naturais e acesso estratégico a regiões offshore, confere ao estado um papel central na logística aquaviária nacional. Essa configuração territorial, somada à presença de importantes bacias sedimentares, como a Bacia de Campos e o pré-sal, sustenta uma das cadeias portuárias e energéticas mais relevantes do país.

O estado abriga quatro complexos portuários de grande importância: Angra dos Reis, Itaguaí, Rio de Janeiro–Niterói e São João da Barra. Os três primeiros são administrados pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), formados pelos portos organizados de Angra dos Reis, Itaguaí, Rio de Janeiro e Niterói, além de 16 Terminais de Uso Privado (TUPs). O complexo de São João da Barra, por sua vez, é totalmente privado e administrado pela Porto do Açu Operações, reunindo 10 TUPs e consolidando-se como um dos maiores empreendimentos portuários industriais do país.

Infraestrutura aquaviária

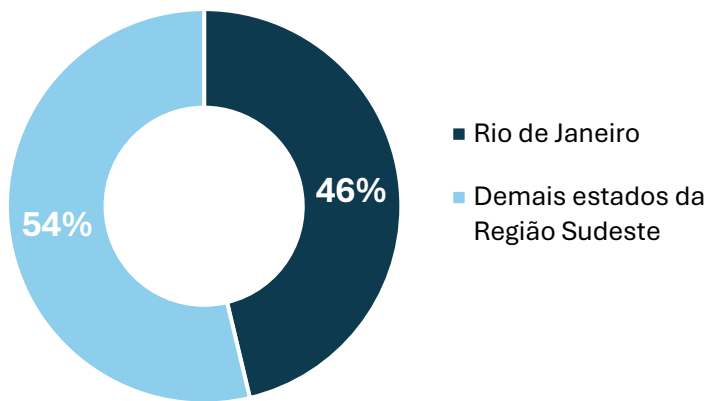


Fonte: ANTAQ (2024). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Infraestrutura Aquaviária

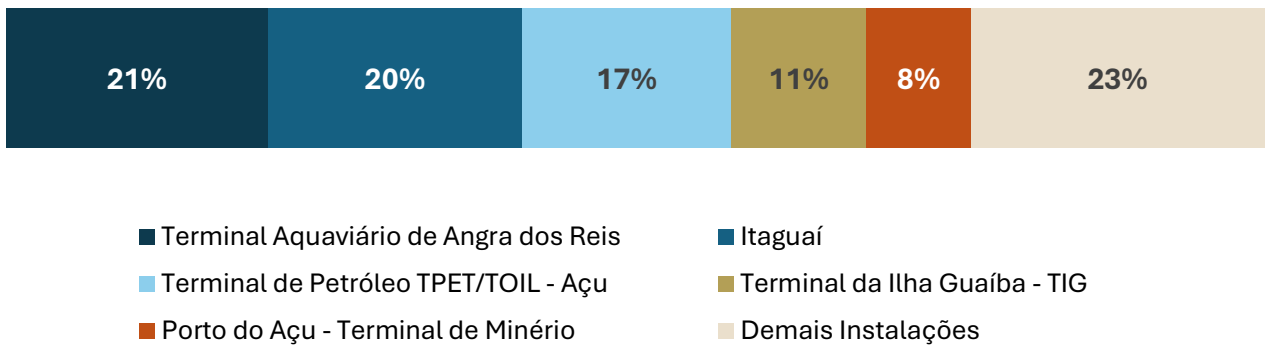
A importância dessa rede portuária se reflete diretamente nos volumes movimentados. Em 2024, as instalações do estado movimentaram 301,07 milhões de toneladas, registrando o maior fluxo de cargas entre os estados da região Sudeste. O gráfico a seguir evidencia essa liderança, destacando a expressiva participação do Rio de Janeiro na movimentação portuária regional.

Participação das instalações portuárias do Rio de Janeiro na movimentação portuária da região Sudeste em 2024



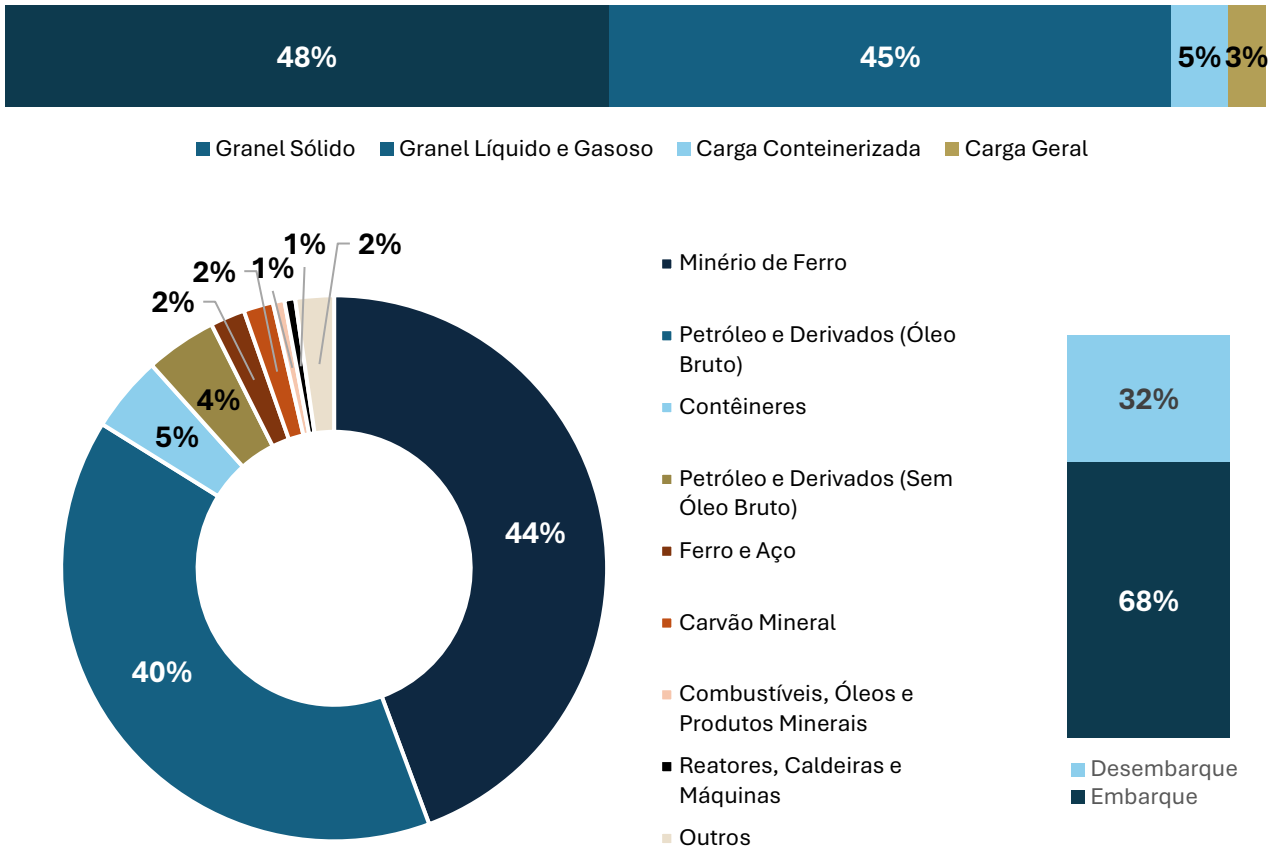
As cargas movimentadas vão desde granéis minerais e agrícolas até petróleo, derivados e contêineres, apoiando tanto o comércio exterior quanto o abastecimento de cadeias produtivas nacionais.

Percentual de participação das cinco instalações portuárias com maior movimentação de carga do Rio de Janeiro em 2024



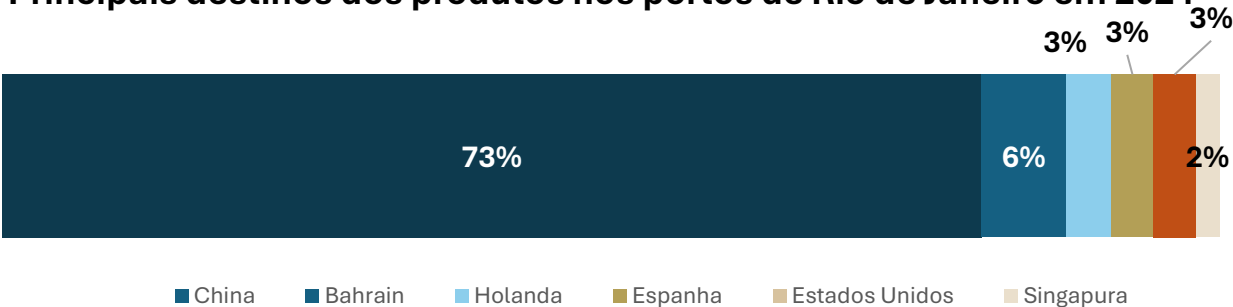
Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Cargas mais movimentadas nos portos do Rio de Janeiro em 2024



Forte vocação no transporte de minérios e petróleo, que juntos representam mais da metade da movimentação de carga.

Principais destinos dos produtos nos portos de Rio de Janeiro em 2024



Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.



Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ)

Dados gerais

O Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (Tebig) é um terminal da Transpetro, localizado na Baía da Ilha Grande, no litoral sul do estado do Rio de Janeiro, a cerca de 150 km da capital fluminense. Ele faz parte do complexo portuário de Angra dos Reis, que inclui outros terminais, como o Estaleiro Brasfels.

- Capacidade nominal de petróleo: 845.557 m³ (10 tanques).
- Capacidade nominal de derivados, álcool e biodiesel: 132.489 m³ (5 tanques).
- LOA: 516 m.
- 2 píeres, ambos com calado de 25 metros.

O terminal faz o transporte de petróleo, sendo utilizado como entreposto de exportação e cabotagem para terminais de menor porte, além de exportar o óleo combustível excedente na produção nacional. As importações ou cabotagem atendem às refinarias de Duque de Caxias (RJ) e Gabriel Passos (MG).

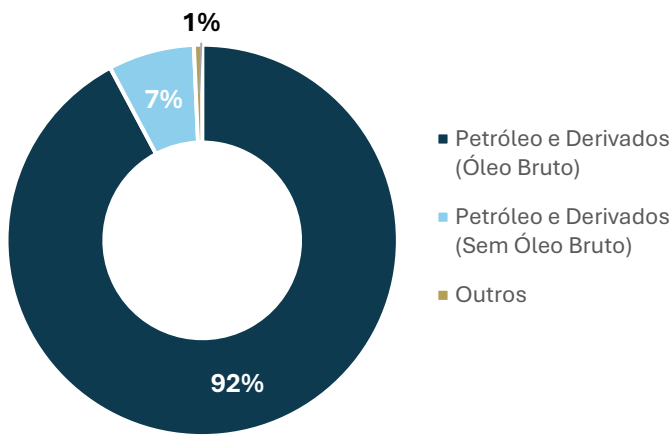
Acessos

O Terminal Tebig é acessado por cabotagem e tem conexão direta com a Refinaria Duque de Caxias (Reduc) por meio do oleoduto Orbig.



Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Angra dos Reis (2019).

Movimentação total por mercadorias em 2024

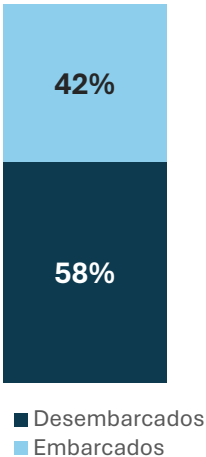


62,7 milhões de toneladas – 9,6% da movimentação portuária da região Sudeste.

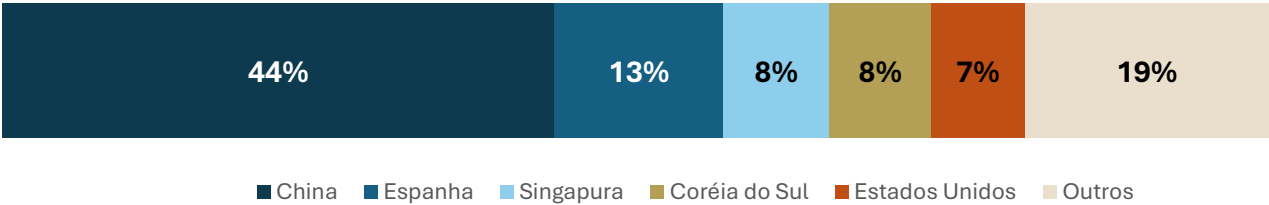
Principais tipos de navegação em 2024

Das navegações realizadas, observa-se a cabotagem (desembarque) e o longo curso (embarque) como principais formas de operação.

A cabotagem respondeu por 50,7% da movimentação total, seguida do longo curso, com 49,2%.



Principais países de destino das exportações em 2024



Das mercadorias exportadas, destaca-se o petróleo e derivados (óleo bruto), responsável por 93% do total, seguido de petróleo e derivados sem óleo bruto (7%).

Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.



Infraestrutura Aquaviária

Porto de Itaguaí (RJ)

Dados gerais

O Porto Organizado de Itaguaí, localizado na Baía de Sepetiba, no estado do Rio de Janeiro, é um dos principais portos públicos do país e figura entre as quatro maiores instalações portuárias brasileiras em movimentação de cargas em 2024. Com 60,7 milhões de toneladas movimentadas, o porto respondeu por 9,3% do total nacional, ficando atrás apenas dos portos de Santos (SP), Terminal de Tubarão (ES) e do Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ).

Integrante do Complexo Portuário de Itaguaí, o porto público se destaca pela infraestrutura moderna e pela integração com terminais de uso privado (TUPs) localizados na mesma região, entre eles o Terminal da Ilha Guaíba (TIG), o Porto Sudeste do Brasil S/A e o Terminal TKCSA. Juntos, esses terminais consolidam o complexo como um dos mais importantes polos logísticos e industriais do Sudeste brasileiro.

- Área total: 7.200.000 m².
- Cais acostável: 2.200 m.
- Dois cais corridos e dois píeres (um discreto e um corrido).
- Calado máximo autorizado: até 19,8 m (TECAR – CSN).
- Berços: 8 berços operacionais.
- Perfis de carga: graneis sólidos minerais, carvão, contêineres e produtos siderúrgicos.
- Administração: Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ).

Acessos ferroviários

O Porto de Itaguaí possui conexão direta com a malha da MRS Logística S.A., que integra o porto aos principais polos industriais e mineradores de Minas Gerais e São Paulo.

A ligação é constituída pela linha do pátio de Japeri ao pátio de Brisamar, de onde parte o acesso direto ao Porto. Também faz parte do Brisamar o acesso ferroviário ao Terminal da Ilha Guaíba, em Mangaratiba, e a ligação com a Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA) e a Gerdau.

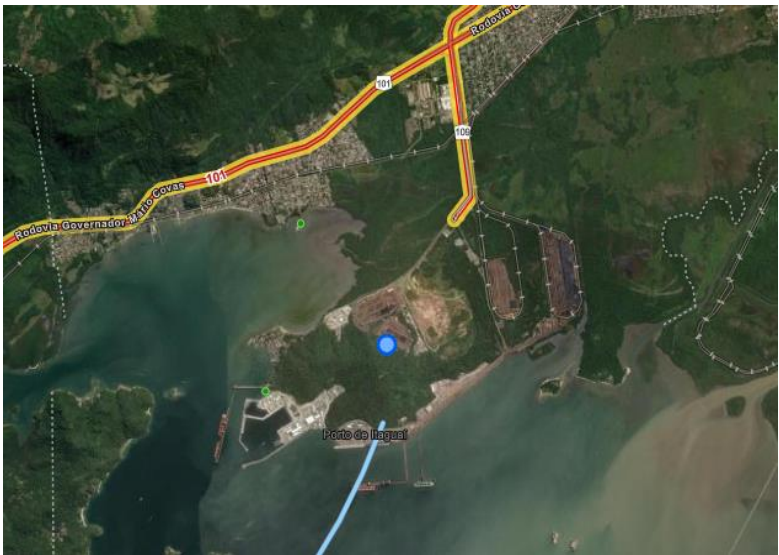


Fonte: ONTL/Infra S.A.

Infraestrutura Aquaviária

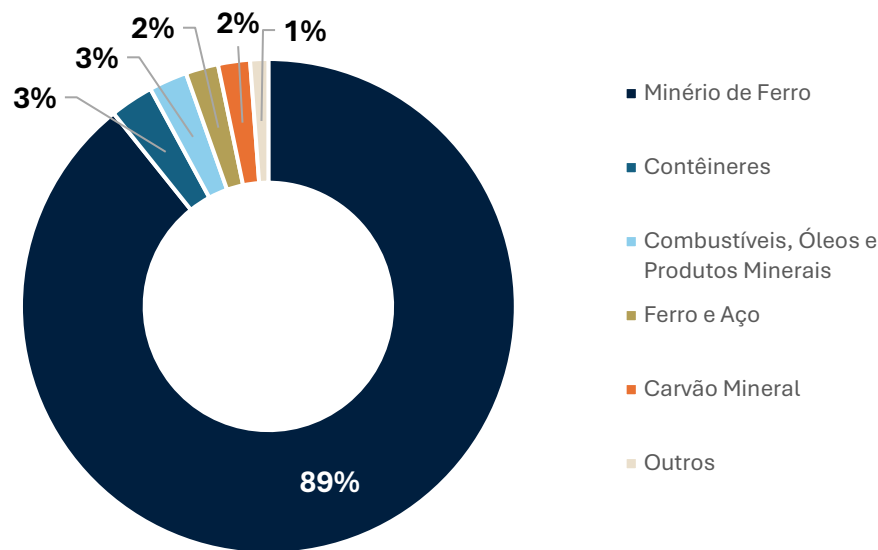
Acessos rodoviários

O acesso rodoviário ao Porto de Itaguaí é realizado, principalmente, pelas rodovias BR-101 (Rio–Santos), BR-465 (antiga Rio–São Paulo) e BR-493 (Arco Metropolitano), além das estaduais RJ-099 e RJ-105.



Fonte: ONTL/Infra S.A.

Principais mercadorias movimentadas em 2024

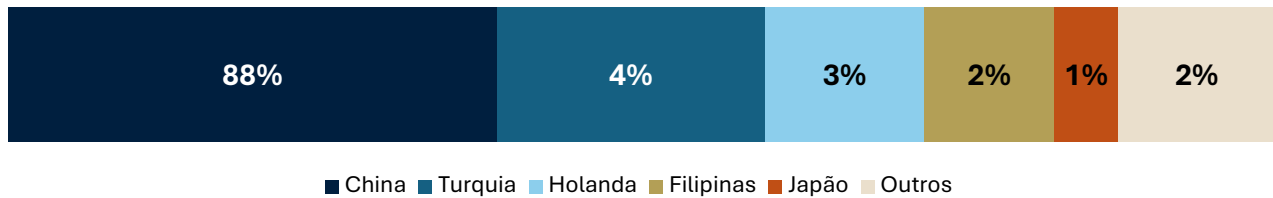


60,7 milhões de toneladas – 9,3% da movimentação portuária da região Sudeste.

Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.



Principais países de destino das exportações em 2024



O minério de ferro, destaca-se como o responsável por 98% do total das exportações realizadas pelo porto.

Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.



Complexo Portuário de São João da Barra

Dados gerais

O Complexo Portuário de São João da Barra, conhecido como Porto do Açu, localizado na região do Açu, no estado do Rio de Janeiro, é um dos principais polos logísticos do país, movimentando 78,4 milhões de toneladas em 2024. Esse volume representa 26% da movimentação dos complexos portuários da região fluminense.

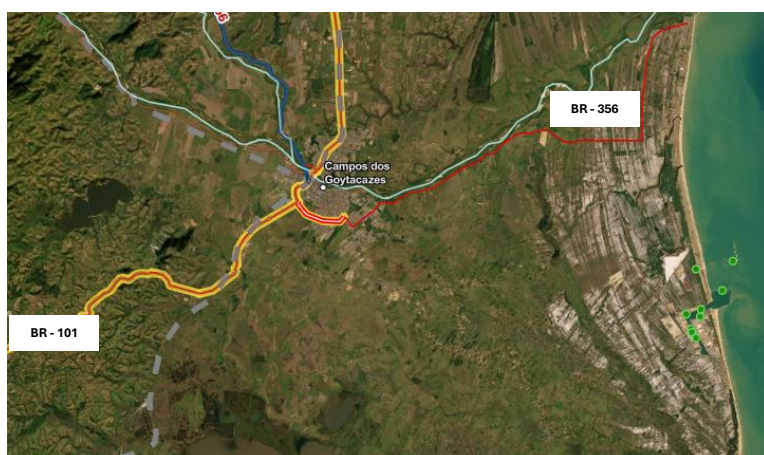
O complexo é formado por diversos terminais, entre eles o Terminal de Petróleo TPET/TOIL – Açu, que responde por 64,1% da movimentação total com 50,2 milhões de toneladas, destacando-se como o principal terminal do porto e ficando entre os terminais com maior movimentação geral. Outros terminais relevantes incluem o Terminal de Minério do Porto do Açu (31,9%), o Terminal TMULT e TCAR (2,3%) e unidades especializadas como o Terminal de Regaseificação do Açu e o Terminal de Combustíveis Marítimos (TECMA).

O Porto possui infraestrutura moderna voltada ao transporte de derivados e petróleo bruto, funcionando como ponto estratégico de exportação e cabotagem.

- Área total: 130.000.000 m².
- 10 terminais de classe mundial.
- Terminais com calado máximo de 21,7 m.
- Único porto totalmente privado do Brasil.

Acessos terrestres

Os acessos terrestres do Complexo Portuário de São João da Barra incluem a BR-356, a BR-101 e estradas estaduais para transporte rodoviário. Para o transporte ferroviário, destaca-se a Ferrovia Transcontinental, ainda em planejamento.



Fonte: ONTL/Infra S.A.

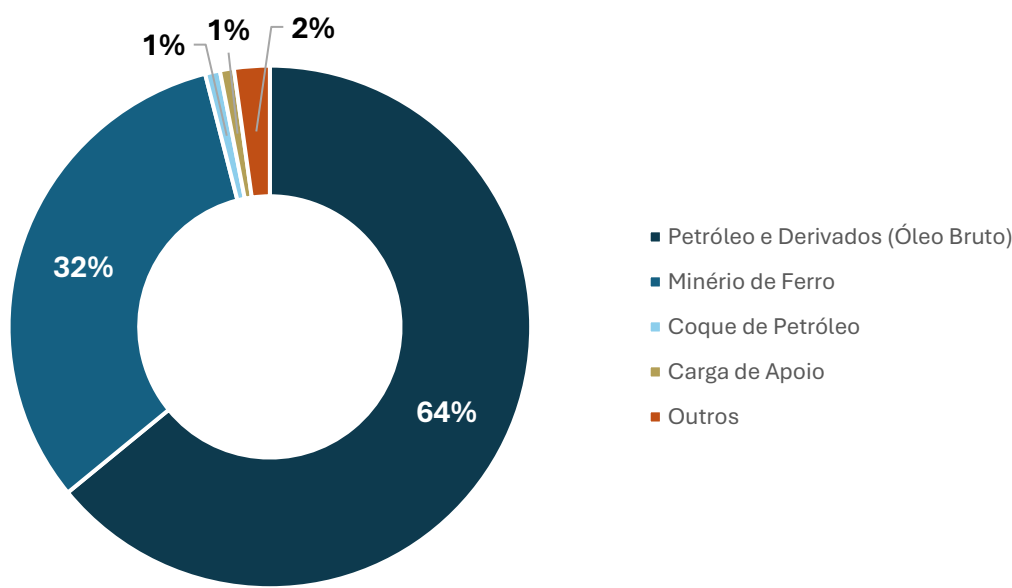


Fonte: ONTL/Infra S.A.

Acessos Dutoviários

O Porto de Açu tem acesso direto ao mineroduto Minas-Rio. A estrutura, com 529 km, transporta minério de ferro do município mineiro de Conceição do Mato Dentro ao Porto do Açu.

Principais mercadorias movimentadas em 2024



78,4 milhões de toneladas. 26% da movimentação portuária do Rio de Janeiro.

Principais países de destino das exportações em 2024



Dos 78,4 milhões de toneladas movimentadas, 50,8 milhões foram destinadas à exportação. Os principais produtos exportados são Petróleo e derivados (oleo bruto) com 25,3 milhões de toneladas (49,8%), minério de ferro com 25,0 milhões de toneladas (49,2%) e minério de cobre com 0,2 milhões de toneladas (0,4%).

Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.



Investimentos do Novo PAC em portos (2023-2030)

O estado do Rio de Janeiro responde por 36% dos investimentos portuários da região Sudeste, distribuídos entre os portos de Itaguaí, Rio de Janeiro, Niterói e Macaé. O cenário é marcado pela predominância de projetos em fase preparatória, que representam 92% do total, enquanto 3% estão em execução e 5% já foram concluídos. A participação privada é majoritária, correspondendo a 96% dos investimentos, o que reflete o elevado interesse do setor concessionado e arrendatário na expansão e modernização da infraestrutura portuária fluminense.

Investimentos do Novo PAC em portos e percentual executado (2023-2030)

Modalidade	Empreendimento	Valor total de investimentos (R\$)	Percentual executado (%)
Obras - Arrendamentos Existentes	Porto de Itaguaí, Niterói e Rio de Janeiro	3.653.542.743,00	5%
Novos Arrendamentos	Porto de Itaguaí e Rio de Janeiro	181.435.125,00	100%
Obras - Cais e Molhes	Porto do Rio de Janeiro: Modernização de Cais	129.003.000,00	100%
Obras - Dragagem	Porto de Itaguaí e Rio de Janeiro	348.114.442,00	75%
Obras - Sistemas e Inovações Tecnológicas	Porto de Itaguaí e Rio de Janeiro	90.000.000,00	62%
Obras – Novo TUP	Porto de Macaé: 1 Terminal de Uso Privado	8.957.937.335,00	Em ação preparatória

Fonte: Ministério dos Transportes (Novo PAC, ago/25). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

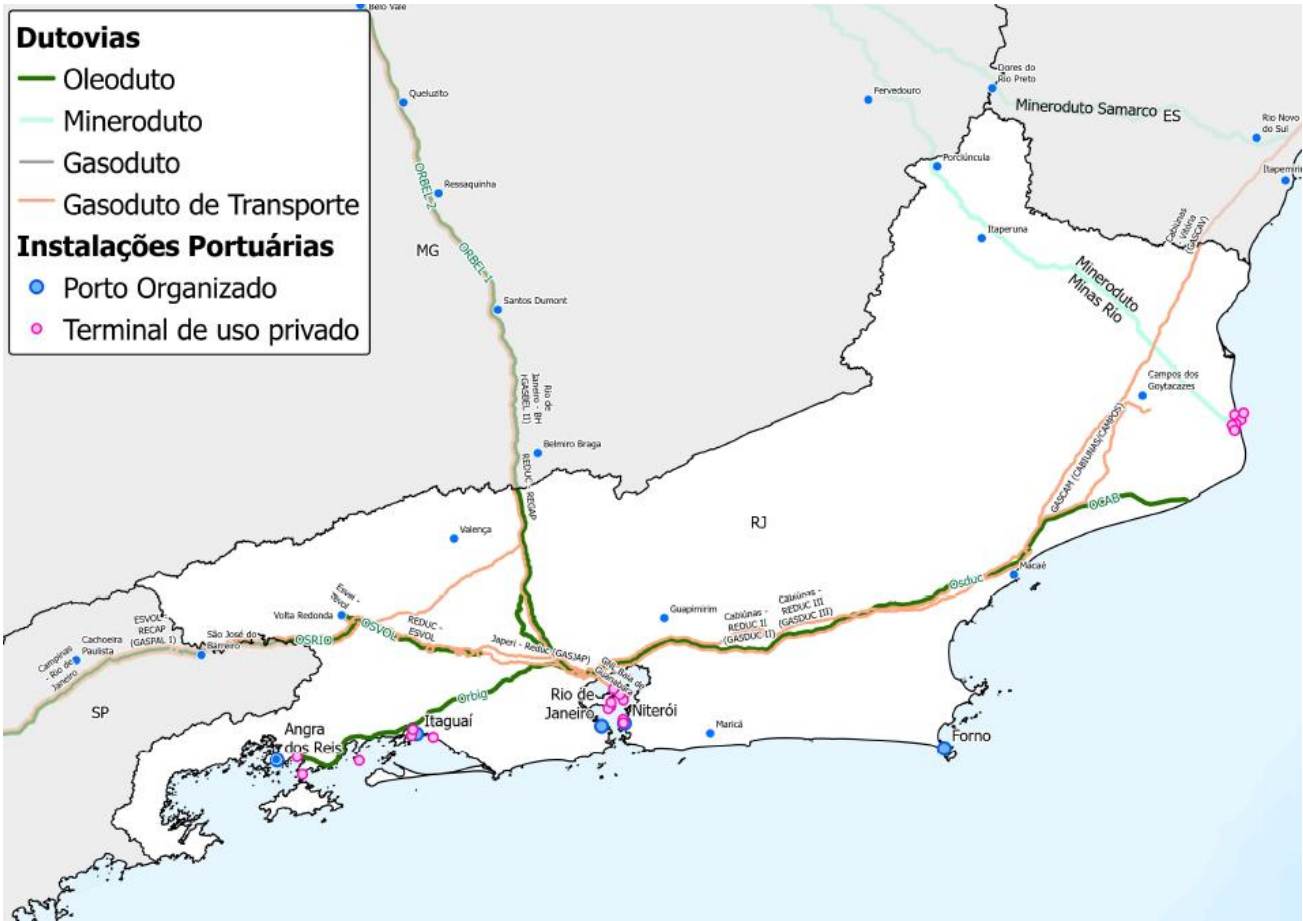
Entre os investimentos destaca-se a concessão do novo terminal ITG02 do Porto de Itaguaí, assinada em fevereiro deste ano. O empreendimento destinado à exportação de minério de ferro, prevê investimentos de R\$ 3,58 bilhões.



Infraestrutura Dutoviária

Dado o perfil produtivo do estado voltado à produção de petróleo e derivados e da capacidade portuária no escoamento do minério de ferro, o estado abriga trechos essenciais de oleodutos, gasodutos e minerodutos, que garantem o abastecimento energético nacional e o transporte eficiente de insumos industriais e minerais para outras regiões.

Infraestrutura dutoviária



Fonte: ANP (2024). ONTL/Infra S.A.

Investimentos do Novo PAC em dutovias (2023-2030)

O Novo PAC apresenta 6 empreendimentos, contemplando construção, ampliação, e duplicação de gasodutos, bem como expansão e construção de estações de compressão e estruturas complementares. Os investimentos, majoritariamente de origem privada, não possuem seu valor divulgado.

Dos 6 empreendimentos, apenas 1 está em fase de execução, que se refere a construção de um ponto de recebimento de gás natural em Macaé. A obra tem valor estimado em R\$ 45 milhões e encontra-se 18% executada.

Entre os empreendimentos em ação preparatória, destacam-se:

- Gasoduto Pré-Sal Sul: duplicação de 130 km de gasodutos no lado Sul do estado do Rio de Janeiro.
- Gasoduto Pré-Sal Sul: expansão das estações de compressão (ECOMP) de gás natural de Campos Elíseos e de Japeri.
- GASINF: construção de 100 km de gasoduto ligando o Porto do Açu à malha de gasodutos de transporte terrestre de gás natural, com investimento privado estimado em R\$ 1,2 bilhão.
- Complexo de Energias Boaventura: projeto da Petrobrás em Itaboraí, tem o objetivo de aumentar a capacidade de refino de petróleo, produzindo diesel e lubrificantes especiais de alta performance. É o único empreendimento da carteira de origem federal.



www.infrasa.gov.br
ontl@infrasa.gov.br