

Panorama Logístico da Região Sudeste do Brasil

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

A região Sudeste é o principal polo econômico e logístico do Brasil, concentrando mais da metade do Produto Interno Bruto (PIB) nacional e exercendo papel central na articulação produtiva e comercial do país. Sua estrutura econômica é marcada pela diversidade e pela elevada complexidade industrial, abrigando cadeias produtivas que vão da extração mineral e de petróleo à metalurgia, química, alimentos e construção civil. A forte integração entre indústria, agroindústria e exportação reforça o caráter dinâmico e estratégico da região, que atua como núcleo articulador do sistema produtivo brasileiro.

O escoamento da produção é sustentado por uma ampla e diversificada infraestrutura de transportes, que conecta o interior produtivo aos principais portos e centros consumidores. Corredores rodoviários, ferroviários e dutoviários integram-se a uma rede portuária de escala global, com destaque para as instalações portuárias de Santos (SP), Vitória/Terminal Portuário de Tubarão (ES) e o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ), e a sistemas hidroviários e de cabotagem, que ampliam a eficiência logística e a competitividade das exportações brasileiras.

O sistema rodoviário da região, majoritariamente pavimentado e com elevado grau de concessão à iniciativa privada, principalmente no estado de São Paulo, assegura o transporte de cargas de alto valor agregado e o acesso a polos industriais e agrícolas. A malha ferroviária, operada por grandes concessionárias, é essencial para o escoamento de minérios, grãos e produtos industriais, conectando os estados do Sudeste ao Centro-Oeste e aos principais portos exportadores. Já a infraestrutura portuária concentra quase metade da movimentação nacional de cargas, estabelecendo o Sudeste como eixo estratégico do comércio exterior brasileiro.

Além disso, a região abriga a principal malha dutoviária do país, que integra refinarias, polos petroquímicos e terminais marítimos, reforçando o papel do Sudeste na segurança energética e na logística de combustíveis. Projetos como os do Plano Indicativo de Oleodutos (PIO) e os investimentos previstos no Novo PAC evidenciam o protagonismo regional na expansão da infraestrutura logística, com predominância de investimentos privados e foco em modernização, integração multimodal e sustentabilidade operacional.

Neste contexto, o Panorama Logístico da Região Sudeste do Brasil busca oferecer uma visão integrada sobre as potencialidades e os desafios do sistema de transportes regional, destacando as principais iniciativas públicas e privadas voltadas à ampliação da eficiência logística, à redução de custos e ao fortalecimento da competitividade econômica do país.

Perfil Produtivo

O perfil produtivo da região Sudeste evidencia a força e a diversidade econômica que sustentam sua liderança nacional. A região responde por 53,3% do PIB do Brasil (IBGE, 2022), concentrando 59,2% do Valor Adicionado Bruto (VAB) da indústria e 19,9% da agropecuária, o que demonstra a integração entre atividades industriais, agrícolas e de serviços. Destaca-se também pela expressiva produção mineral e energética, impulsionada pela extração de minério de ferro, petróleo e gás natural, além da refinação de derivados e produção de biocombustíveis. Essa estrutura combina cadeias industriais de alta intensidade tecnológica, complexos agroindustriais consolidados e uma robusta base de serviços especializados, apoiada por infraestrutura logística avançada e forte capacidade de atração de investimentos.

Na agropecuária, o Sudeste mantém papel de liderança em culturas de alto valor agregado, sendo responsável por 88% da produção nacional de café e 64% da cana-de-açúcar, considerando a safra 2024/25. O agronegócio regional é altamente integrado às cadeias industriais e exportadoras, com forte presença de usinas sucroenergéticas, cooperativas cafezeiras e indústrias processadoras de alimentos e bebidas.

O estado de São Paulo concentra a maior parte da atividade econômica do país, respondendo por 31,1% do PIB nacional. A indústria paulista, que representa 24,4% do VAB estadual e 27,9% do VAB industrial brasileiro, é fortemente diversificada, com destaque para os setores de derivados de petróleo e biocombustíveis, construção civil e alimentos. O estado é responsável por 41,9% das exportações industriais brasileiras, e 83,6% de suas exportações são compostas por produtos industrializados, com ênfase na indústria de alimentos. No campo, São Paulo lidera a produção nacional de cana-de-açúcar, sendo também o maior exportador de açúcar do Brasil em 2024.

O Rio de Janeiro possui o segundo maior PIB do país (11,4%), com perfil econômico fortemente concentrado na indústria extrativa, que responde por 42,4% do VAB industrial estadual. A extração de petróleo e gás natural é o principal setor, representando 77,68% das exportações industriais fluminenses. A base produtiva estadual é complementada por atividades de refino, energia e construção, consolidando o Rio de Janeiro como um dos principais polos energéticos e portuários do país.

O Espírito Santo, embora seja o estado de menor peso econômico da região, apresenta uma estrutura produtiva diversificada e voltada à exportação. A indústria responde por 29,7% do VAB estadual, com destaque para os segmentos de extração e beneficiamento de minerais metálicos, metalurgia e construção. O estado é o oitavo maior exportador industrial do Brasil, com 39,9% das exportações originadas da indústria, principalmente de minérios de ferro e seus concentrados, aglomerados por processo de peletização; de produtos semimanufaturados de ferro ou aço não ligado; e da celulose e papel. Na agropecuária, o Espírito Santo é o segundo maior produtor e exportador de café do país, desempenhando papel relevante na balança comercial regional.

O estado de Minas Gerais, com 9% do PIB nacional, possui base produtiva robusta e diversificada. A indústria representa 30% do VAB estadual e tem como principais segmentos a metalurgia, extração de minerais metálicos, construção e alimentos. Minas Gerais ocupa a segunda posição nacional em exportações industriais (11%), com destaque para os produtos

Perfil Produtivo

minerais e metálicos. A agropecuária, responsável por 7,5% do VAB estadual e 10,4% do nacional, tem forte peso na produção e exportação de café, consolidando o estado como o maior produtor e exportador do país. Minas Gerais também figura como o segundo maior produtor de cana-de-açúcar na safra 2024/25.

De modo geral, a produção industrial do Sudeste exerce papel estratégico no abastecimento nacional, sendo responsável pela maior parte dos bens de consumo duráveis e não duráveis, insumos industriais e produtos intermediários utilizados por outros polos produtivos do país. As cadeias automotiva, química, metalúrgica, alimentícia e de energia formam redes de suprimento integradas, que conectam o Sudeste a todas as demais regiões brasileiras, garantindo o fornecimento de combustíveis, alimentos processados, veículos, medicamentos, materiais de construção e equipamentos industriais. Essa interdependência reforça a função do Sudeste como o núcleo articulador do sistema produtivo e logístico nacional.

Escoamento da Produção

A configuração dos fluxos de carga no Sudeste expõe a estrutura fortemente concentrada e voltada para a exportação de *commodities* do Brasil e fluxo regional de maior valor agregado. A predominância dos eixos que ligam o interior produtivo (mineral, agrícola e industrial) aos portos, em detrimento de uma malha mais distribuída entre os estados, revela uma lógica de "corredor de exportação" que se sobrepõe à integração do mercado interno. Nota-se importantes trechos interligados por cabotagem, vantajosa para transportar combustíveis e contêineres, principalmente.

Fluxos de cargas na região Sudeste



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

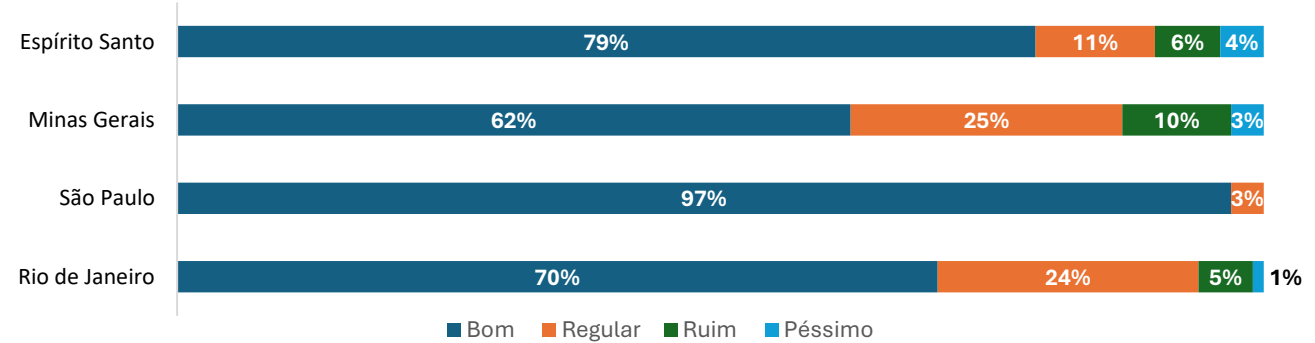
Infraestrutura Rodoviária

A infraestrutura rodoviária do Sudeste do Brasil desempenha um papel crucial no transporte de cargas e passageiros, conectando os estados de Espírito Santo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. Segundo dados do Observatório Nacional de Logística e Transporte, da Infra S.A., a malha rodoviária federal na região totaliza 12.277,1 km, com 11.531,4 km pavimentados e 747,7 km não pavimentados. Grande parte dessa rede é gerenciada por concessionárias, que operam trechos de rodovias federais sob contratos de concessão, visando atendimento ao usuário, manutenção, duplicações e melhorias.

A avaliação da condição das rodovias federais na região Sudeste do Brasil é realizada com base no Índice de Condição da Malha (ICM) do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Em uma visão regional, a infraestrutura rodoviária federal do Sudeste mostra São Paulo liderando em excelência (97% “bom”) e o Espírito Santo também apresentando desempenho favorável (79% “bom”). O Rio de Janeiro demonstra 70% das vias em estado “bom”, indicando um cenário predominantemente positivo, enquanto Minas Gerais exibe 62% de rodovias classificadas como “bom”, mas com a maior proporção de trechos “regular” (25%) da região.

As concessões à iniciativa privada têm impulsionado melhorias em estados como São Paulo e Minas Gerais, enquanto fatores como relevo, clima e densidade urbana ainda representam desafios para a manutenção plena da malha rodoviária, especialmente em áreas do Rio de Janeiro e Espírito Santo.

Classificação do estado geral da malha rodoviária do Sudeste em 2025



Fonte: Mapa de Condição de Manutenção - ICM/DNIT, Abril/2025. Elaboração: ONTL/Infra S.A.



Infraestrutura Rodoviária

Rodovias estaduais e federais

A malha rodoviária federal do Sudeste do Brasil é organizada em eixos longitudinais (litoral) e transversais (interior), formando uma rede em "espinha dorsal" que integra o Sudeste ao Nordeste, ao Centro-Oeste, ao Sul e ao Norte do país. As principais rotas priorizam o escoamento para os portos de Santos (SP), Rio de Janeiro (RJ) e Vitória (ES), facilitando o transporte de cargas industriais, agrícolas e manufaturadas, além de passageiros em megálópoles como São Paulo e Belo Horizonte.

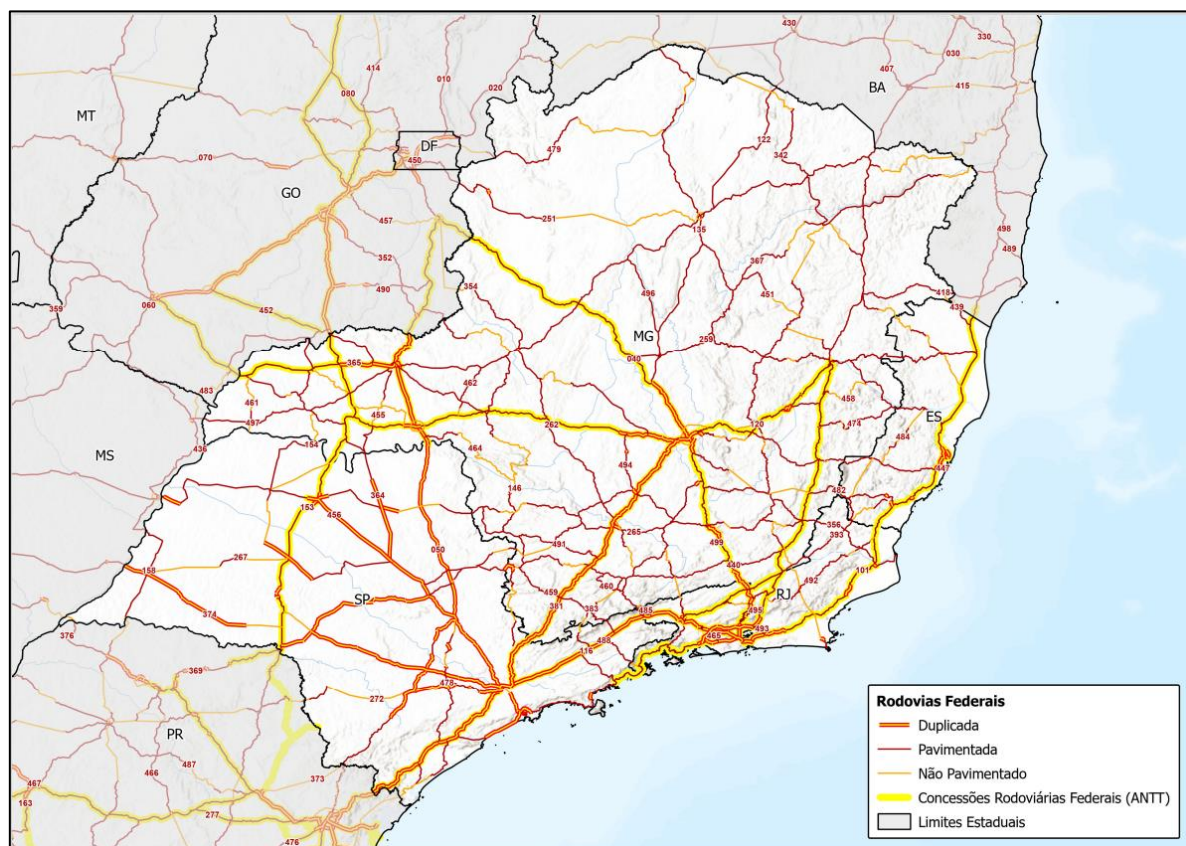
Nessa configuração viária destacam-se alguns corredores rodoviários federais, como a BR-101, ao longo do litoral; a BR-116, eixo de ligação Norte-Sul entre São Paulo e o Rio Grande do Sul; a BR-040, que conecta Rio de Janeiro e Brasília; e a BR-381 (Fernão Dias), ligando São Paulo a Belo Horizonte. Outros eixos importantes incluem a BR-262, cortando Minas Gerais de leste a oeste, e a BR-050, integrando São Paulo, Minas Gerais e Goiás.

Infraestrutura das rodovias federais



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

Malha rodoviária federal concedida



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

A infraestrutura rodoviária do Sudeste é marcada pela coexistência de rodovias sob gestão pública e um crescente número de concessões à iniciativa privada, tanto em nível federal quanto estadual. No âmbito federal, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) orchestra a concessão dos principais corredores que conectam a região, como as BRs 116, 101 e 381, operadas por grandes concessionárias como CCR, EcoRodovias e Arteris, com foco em destravar gargalos históricos e modernizar rotas vitais para o escoamento da produção nacional.

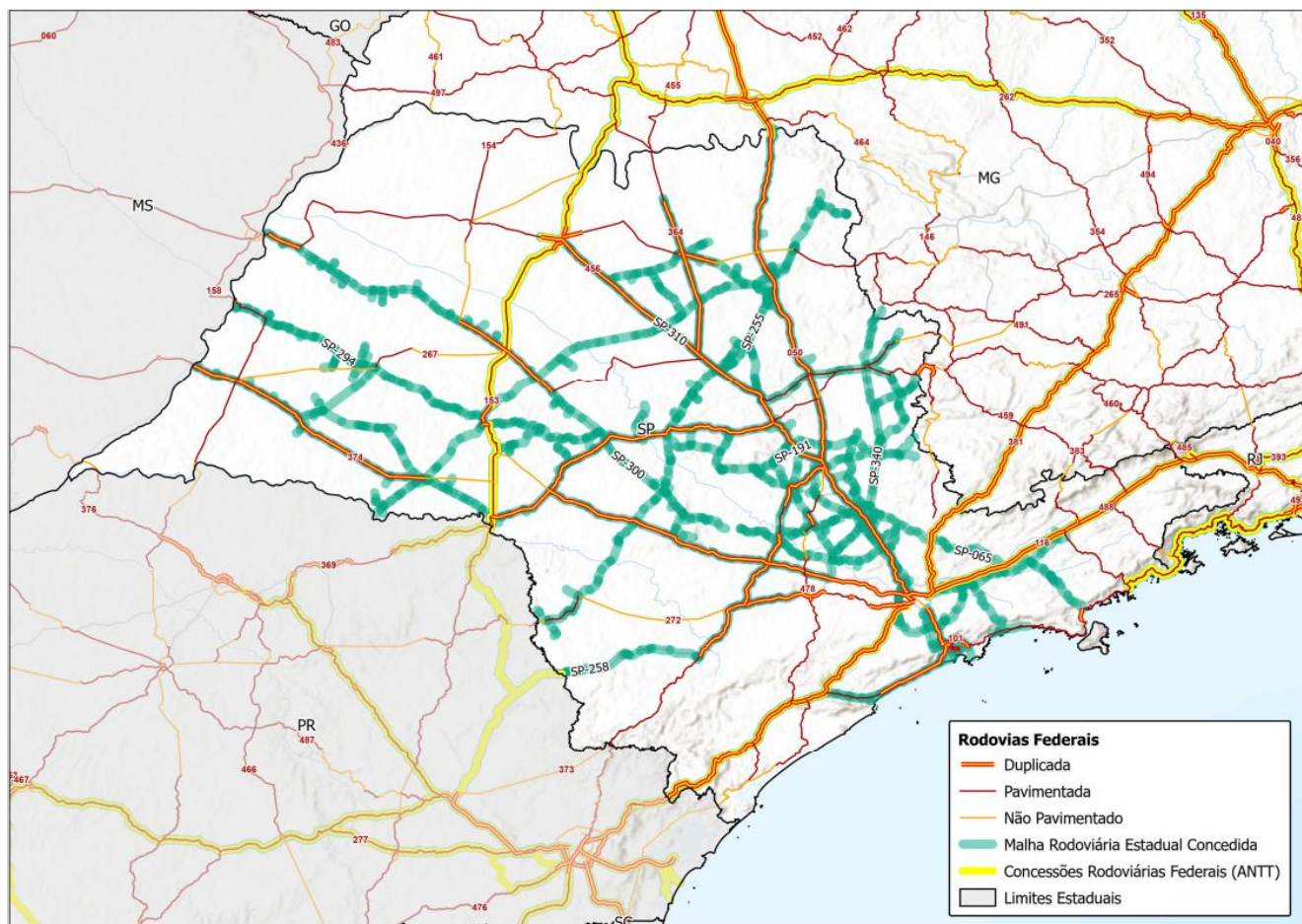
Paralelamente, os governos de Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espírito Santo também possuem seus próprios programas de concessões estaduais, ainda que em escalas distintas, buscando atrair investimentos privados para rotas de importância regional, como o sistema MG-050 em Minas ou as vias que ligam a capital fluminense à Região dos Lagos.

Infraestrutura Rodoviária

Malha rodoviária estadual concedida de São Paulo

O estado de São Paulo representa um ponto fora da curva, consolidando o mais maduro e abrangente programa de concessões rodoviárias do Brasil, gerido pela Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP), caracterizado pela extensa malha viária sob gestão privada e pelo elevado padrão de qualidade, segurança e tecnologia, que posiciona suas estradas consistentemente entre as melhores do país.

Concessionárias como CCR AutoBAN (Sistema Anhanguera-Bandeirantes) e Ecovias (Sistema Anchieta-Imigrantes) são responsáveis por corredores de altíssimo fluxo, cruciais para a economia, conectando a maior metrópole do país ao interior agroindustrial e ao maior porto da América Latina, em Santos. O sucesso do modelo paulista, financiado majoritariamente por pedágios, não apenas garante a excelência da infraestrutura, mas também serve como um *benchmark* para projetos de concessão em todo o território nacional.



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

Investimentos públicos 2025

Nota-se que São Paulo recebe apenas 1% do investimento público federal, fruto do seu modelo de gestão das infraestruturas de transporte rodoviário. Rodovias cruciais como o Sistema Anhanguera-Bandeirantes, Castello Branco e Imigrantes são geridas pela iniciativa privada, que realiza investimentos bilionários em manutenção, duplicação e tecnologia. Portanto, o baixo aporte federal é uma consequência direta desse modelo, já que o governo federal não precisa investir maciçamente em estradas que já estão sob responsabilidade contratual de concessionárias.

Minas Gerais, em contraste, absorve 70% do investimento público federal. Isso ocorre porque o estado possui uma malha rodoviária federal extensa e vital para o país (como as BRs 040, 262 e 381), mas com modelo de concessões menos abrangente que o paulista. Muitas dessas rodovias, cruciais para conectar o Sudeste ao Centro-Oeste e ao Nordeste, e para escoar a produção de minério e agronegócio, ainda dependem diretamente do orçamento da União para manterem as condições de trafegabilidade.

Investimentos públicos, por tipo de serviço, em 2025

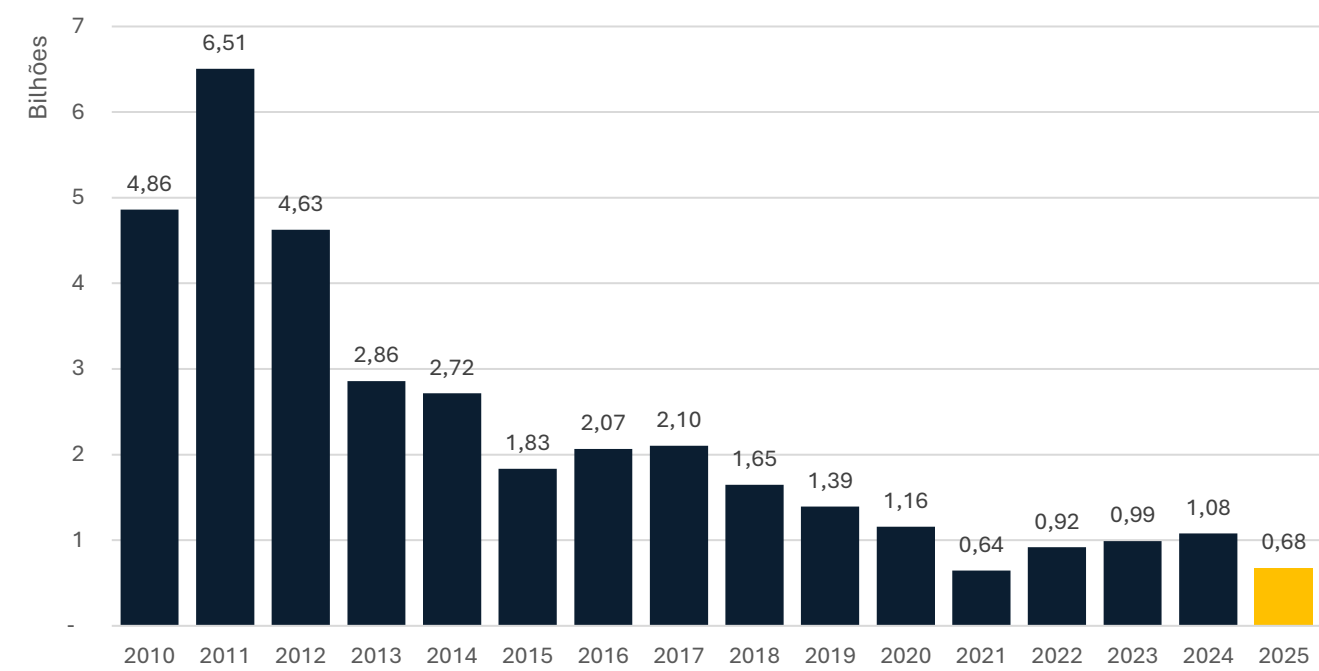
Tipo de Serviço	Valor	% em relação ao total
Manutenção	581.026.510	85,9%
Desapropriação	44.620.183	6,6%
Construção	39.234.014	5,8%
Sinalização / Segurança	6.202.680	0,9%
Conservação / Recuperação	4.115.412	0,6%
Gestão Ambiental	967.065	0,1%
Outros	32.216	0,0%

Fonte: SIGA Brasil, 2025.

Quanto ao tipo de serviço em que o recurso é destinado, nota-se que quase 86% do investimento público vai para Manutenção. Apenas 5,8% vão para construção de novas vias e 6,6% dos recursos destinados à desapropriação. Essa divisão de recursos é notada em todo o Brasil, mas de maneira mais significativa na região Sudeste, uma vez que grande parte da ampliação da malha por meio de novos investimentos está sendo direcionada também à iniciativa privada. A gestão publica se preocupa por manter a malha rodoviária da região.



Evolução dos investimentos públicos na região Sudeste



Fonte: SIGA Brasil, 2025.

O gráfico mostra uma queda drástica no investimento público federal na última década, saindo de um pico de R\$ 6,51 bilhões em 2011 para apenas R\$ 680 milhões (contabilizado até outubro) em 2025. Essa tendência não significa que as estradas deixaram de receber recursos, mas sim que a fonte desses recursos mudou. O Estado brasileiro transferiu progressivamente a responsabilidade pela expansão e manutenção das rodovias mais movimentadas para a iniciativa privada, através de concessões, e principalmente na região Sudeste.

Investimentos públicos, por estado, em 2025

Estado / Região	Valor (Reais)	% em relação ao total
Minas Gerais	470.275.698	70%
Espirito Santo	84.353.939	12%
Rio de Janeiro	59.508.789	9%
Regional / Outros	55.937.556	8%
São Paulo	6.122.098	1%

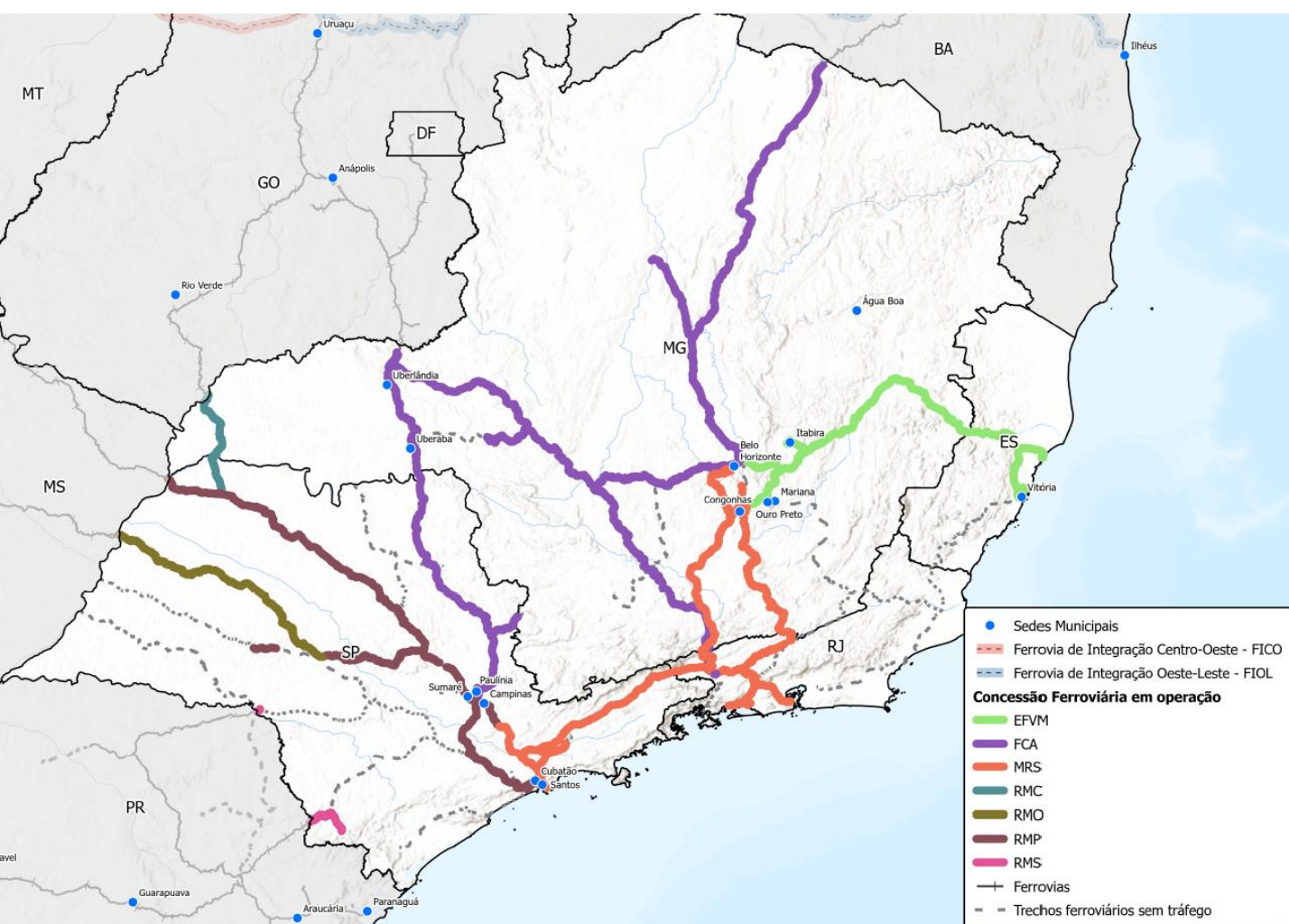
Fonte: SIGA Brasil, 2025.



Infraestrutura Ferroviária

A malha ferroviária da região Sudeste é operada pelas concessionárias **Rumo Malha Paulista (RMP)**, **Rumo Malha Oeste (RMO)**, **MRS Logística (MRS)**, **Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM)** e **Ferrovia Centro-Atlântica (FCA)**, que desempenham papel estratégico no transporte de cargas e na integração logística nacional. Essas ferrovias conectam os principais polos industriais e portuários do Sudeste às demais regiões do país, assegurando o escoamento de produtos agrícolas, minerais e industrializados.

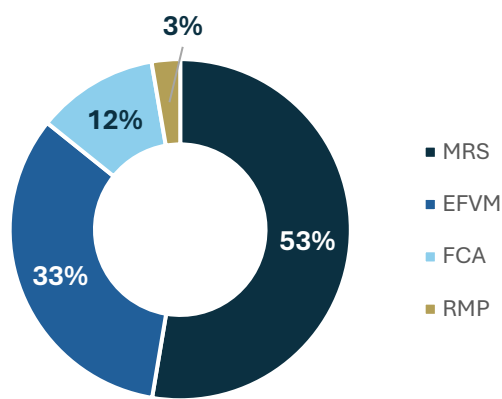
A rede regional ferroviária estabelece conexões diretas com a Ferrovia Rumo Malha Norte (RMN), permitindo o acesso ao estado do Mato Grosso, e com a Ferrovia Norte-Sul (FNS), que interliga o Sudeste aos estados de Goiás, Tocantins e Maranhão, ampliando a integração entre os corredores logísticos do Centro-Oeste, Norte e Nordeste.



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

Infraestrutura Ferroviária

As ferrovias da região Sudeste desempenham papel central no escoamento da produção nacional, conectando os principais polos industriais e mineradores aos portos da região, especialmente Santos (SP), Vitória (ES), Açu e Itaguaí (RJ). O sistema ferroviário regional é responsável por uma parcela expressiva do transporte de cargas pesadas e de longo curso, consolidando-se como eixo estruturante do escoamento exportador brasileiro.



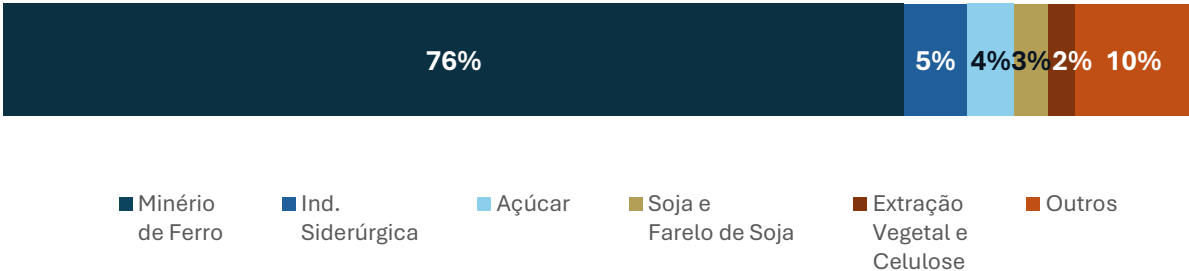
As ferrovias da região Sudeste movimentaram, em 2024, mais de 278 milhões de TU, cerca de 52% do total da movimentação de carga ferroviária do país.

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

A RMO, apesar de ter parte do seu trecho no estado de São Paulo, em 2024 só movimentou cargas no trecho do Mato Grosso do Sul. Em anos anteriores, movimentou produtos siderúrgicos entre Bauru (SP) e Ladário (MS).

O transporte de minério de ferro domina a matriz ferroviária da região, correspondendo a 76% da movimentação total. Esse fluxo é liderado pela MRS e EFVM, que atendem diretamente os complexos mineradores de Minas Gerais, transportando o minério extraído aos portos de Itaguaí (RJ) e Vitória/Terminal Portuário de Tubarão (ES). Além do minério, o transporte ferroviário do Sudeste também abrange açúcar, grãos (soja e milho), celulose, produtos siderúrgicos e fertilizantes, reforçando a interdependência entre os setores agrícola, industrial e portuário.

Principais mercadorias transportadas por ferrovia na região Sudeste em 2024



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



Tráfego Mútuo e Direito de Passagem

A integração ferroviária da região Sudeste com o Centro-Oeste se materializa por meio do tráfego mútuo e do direito de passagem entre as concessionárias RMN, RMC, RMP e MRS.

Em 2024, a RMN registrou 27,9 bilhões de TKU e a RMC 6,1 bilhões de TKU em circulação sobre malhas da RMP e da MRS.

O uso compartilhado da infraestrutura ferroviária amplia a eficiência do transporte e reforça a integração dos corredores de exportação de grãos e derivados do agronegócio.

No sentido inverso, o corredor ferroviário também desempenha função essencial no abastecimento das regiões produtoras do interior do país, com o transporte de fertilizantes, combustíveis e bens industrializados provenientes dos polos industriais e portuários do Sudeste.

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

O desempenho operacional das ferrovias do Sudeste reflete a diversidade estrutural e funcional de suas malhas. 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.

Concessionária	VMC (km/h)	VMP (km/h)
EFVM	29,49	43,73
MRS	14,79	36,84
RMP	12,25	13,01
FCA	11,35	19,43

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

A EFVM apresenta os melhores indicadores de desempenho da região, resultado da alta capacidade técnica da infraestrutura, da especialização no transporte de minério de ferro e alta eficiência operacional. 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.



Infraestrutura Ferroviária

As demais concessionárias apresentam resultados inferiores, impactadas por restrições operacionais, como infraestrutura antiga, interferências urbanas, e longos tempos de espera em pátios.

A RMP vem executando programas de modernização e duplicação que devem elevar a produtividade e reduzir gargalos logísticos nos próximos anos.

Investimentos do Novo PAC em Ferrovias (2023-2030)

Os investimentos em infraestrutura ferroviária na região Sudeste somam R\$ 39,4 bilhões, distribuídos em 16 empreendimentos, que englobam obras de adequação, investimentos das concessões existentes, estudos para novas concessões e planejamento, estudos e projetos. A seleção contempla empreendimentos em estágios concluídos, em execução e em fase preparatória.

Desse total, quase todos os investimentos estão em execução e são de origem privada, refletindo a forte participação do setor concessionado na expansão e modernização da malha ferroviária regional.

Ressalta-se que não estão incluídos nesse montante os projetos de transporte de passageiros intercidades, uma vez que o foco deste panorama concentra-se na análise da infraestrutura de cargas, nem os investimentos vinculados às malhas Sul, Central e Norte, cuja atuação está majoritariamente concentrada em outras regiões do país.

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 Juiz de Fora	46.936.000,00	100%
Obras de adequação	Linha Férrea de Barra Mansa	68.510.000,00	87%
Estudos para novas concessões	FNS (Estrela D'Oeste - Panorama – Chapecó)	5.000.000,00	em ação preparatória
Estudos para novas concessões	EFs - 025/101/116/430	5.000.000,00	25%
Estudos para novas concessões	EF-118 Rio-Vitória	5.000.000,00	60%
Estudos para novas concessões	Malha Oeste	5.000.000,00	70%

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

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

Modalidade	Empreendimento	Valor total de investimentos (R\$)	Percentual executado (%)
Investimentos das Concessões Existentes - Privado	EFVM	6.847.169.020,00	92%
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%
Investimentos das Concessões Existentes - Privado	RMP	5.486.120.000,00	54%
Investimentos das Concessões Existentes - Privado	Malha Oeste	6.186.818.340,00	98%
Planejamento, Estudos e Projetos	PNL / Projetos	206.168.561,00	18%

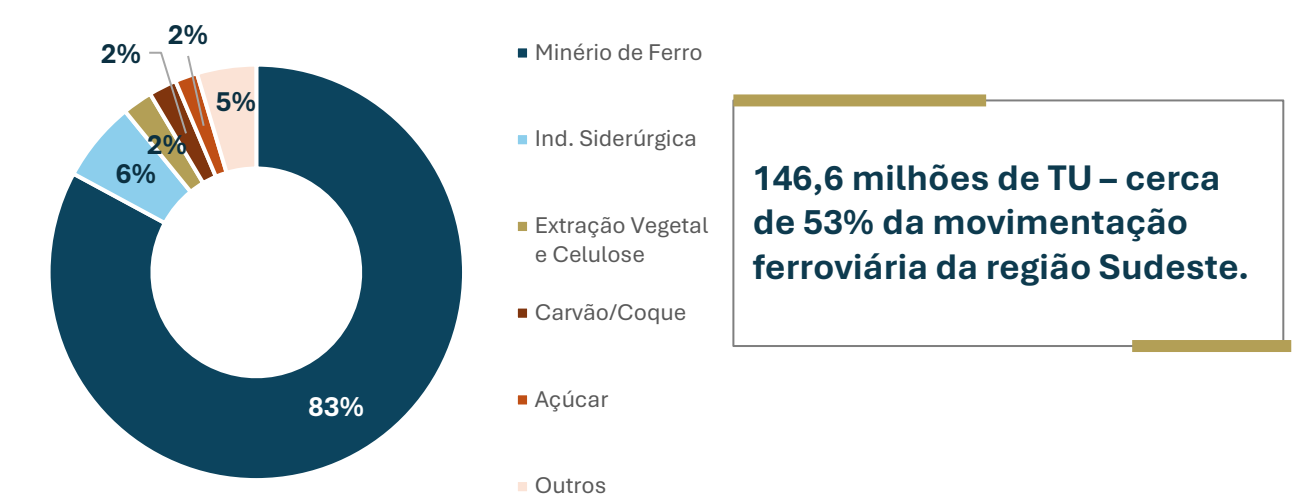
Fonte: Ministério dos Transportes (Novo PAC, ago/25). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

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 da região Sudeste, com destaque para o transporte de minério de ferro entre os complexos mineradores de Minas Gerais e o Porto de Itaguaí (RJ).

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.

Principais mercadorias transportadas (TU) em 2024



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

Infraestrutura Ferroviária

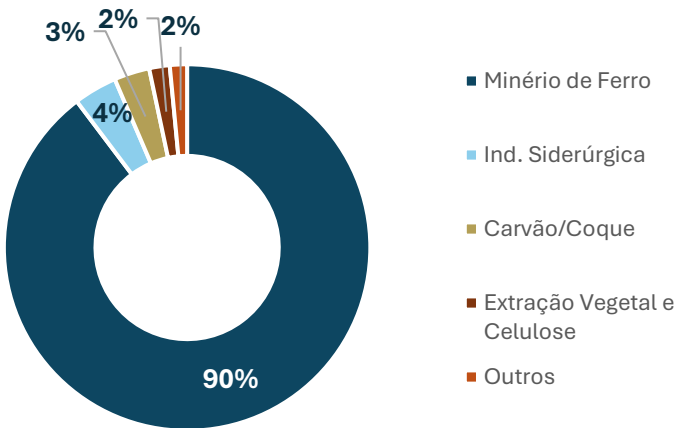
Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM)

A ferrovia EFVM possui 894 km de extensão, em bitola métrica, abrangendo os estados de Minas Gerais e Espírito Santo. Integra o Corredor Centro-Leste e estabelece conexão com a FCA em Belo Horizonte (MG), desempenhando papel essencial no escoamento de cargas minerais e industriais da região.

Os principais fluxos de movimentação de carga estão descritos abaixo.

- Minério de ferro: das áreas produtoras de Minas Gerais com destino ao Porto de Tubarão (ES).
- Produtos siderúrgicos: das usinas de Intendente Câmara e Ouro Branco (MG) para a região Metropolitana de Belo Horizonte e o litoral capixaba.
- Carvão e coque: do Porto de Tubarão para o interior mineiro.
- Celulose: de Minas Gerais com destino ao Porto de Aracruz (ES).

Principais mercadorias transportadas em 2024 em TU



92,3 milhões de TU – cerca de 33% da movimentação ferroviária da região Sudeste.

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



Infraestrutura Ferroviária

Ferrovia Centro-Atlântica (FCA)

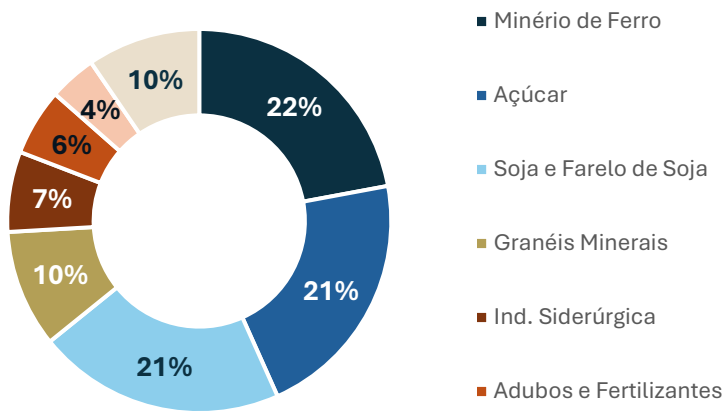
A ferrovia FCA possui uma das maiores malhas ferroviárias do país, com 7.856 km de extensão, dos quais cerca de 5.250 km encontram-se operacionais. Deste total, 133 km são em bitola mista e o restante em bitola métrica. Sua rede abrange os estados de São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Goiás, Distrito Federal, Bahia e Sergipe, desempenhando papel essencial na integração entre o Sudeste, o Centro-Oeste e o Nordeste.

Inserida no Corredor Centro-Leste, a FCA estabelece conexão com a EFVM em Belo Horizonte (MG), o que possibilita o acesso aos portos do Espírito Santo. A ferrovia caracteriza-se pela diversificação de cargas transportadas, abrangendo minério de ferro, açúcar, soja, produtos siderúrgicos, celulose e madeira, além de outros graneis agrícolas e industriais.

Entre os fluxos com as maiores movimentações em 2024, citam-se os destaques abaixo.

- Açúcar: do Terminal Integrador Guará (TIGU) e do Terminal Integrador Uberaba (TIUB) para a Baixada Santista.
- Minério de ferro: do Terminal de Patrocínio para o Terminal de Fosfatados (MG).
- Soja: do Terminal Integrador Uberaba (TIUB) para a Baixada Santista.
- Bauxita: de Brasília para Alumínio (SP).
- Celulose e toras de madeira: de LD Celulose (MG) e de Prudente de Moraes (MG) para o Porto de Aracruz (ES).

Principais mercadorias transportadas (TU) em 2024



32 milhões de TU cerca de 12% da movimentação ferroviária da região Sudeste

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

Processo de renovação antecipada

O processo de renovação antecipada da concessão da FCA , qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), 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.

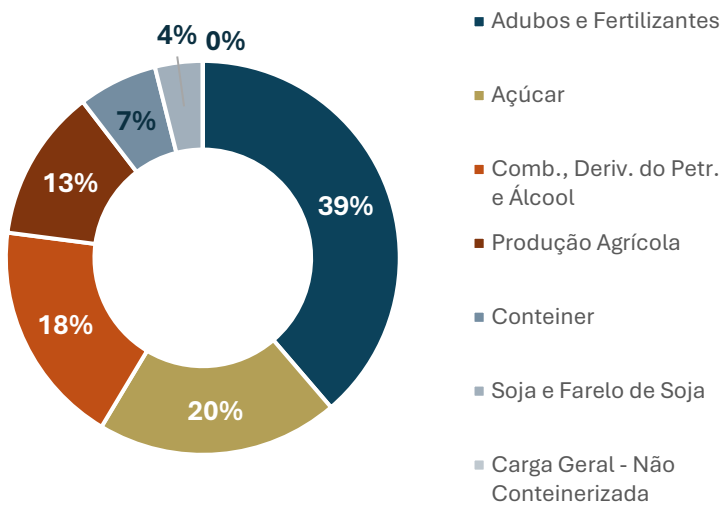
Infraestrutura Ferroviária

Rumo Malha Paulista (RMP)

A RMP possui cerca de 1.200 km de extensão operacional, integralmente localizada no estado de São Paulo, com bitolas mista e larga e aproximadamente 200 km de linhas duplas, o que confere maior capacidade de tráfego nos principais eixos. Embora registre o menor volume de transporte entre as ferrovias da região Sudeste, 7,5 milhões de toneladas úteis (TU) em 2024, a RMP desempenha papel estratégico na conexão com as ferrovias RMN e RMC, garantindo o escoamento de cargas do Centro-Oeste ao Porto de Santos (SP), operado por meio de tráfego mútuo.

O perfil de carga da ferrovia é altamente diversificado, com destaque para adubos e fertilizantes (39%), açúcar (20%) e combustíveis, derivados de petróleo e álcool (18%). A produção agrícola representa cerca de 13% do total transportado, seguida por contêineres (7%) e soja e farelo de soja (4%). Os principais fluxos ocorrem entre Rondonópolis (MT) e Santos (SP), consolidando a RMP como elo essencial entre as áreas produtoras do Centro-Oeste e o principal porto exportador do país.

Principais mercadorias transportadas (TU) em 2024



7,5 milhões de TU cerca de 3% da movimentação ferroviária da região Sudeste

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



Infraestrutura Ferroviária

EF-118 Ferrovia Rio-Vitória

A ferrovia EF-118, também conhecida com 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.

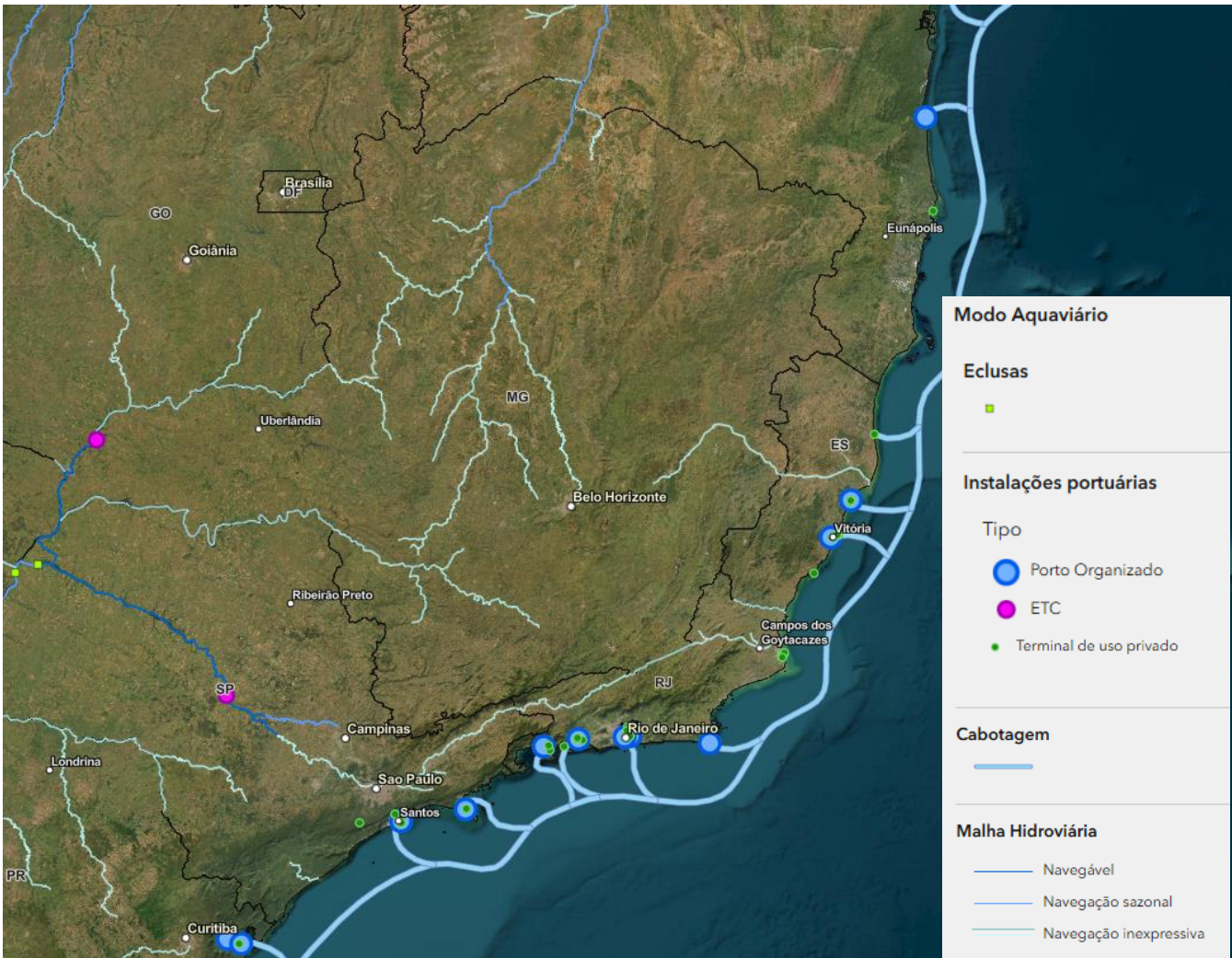
- **Ramal de Anchieta:** trecho de 80 km entre Santa Leopoldina (ES) e Anchieta (ES), que deverá ser construído pela Vale, como contrapartida pela prorrogação antecipada das suas ferrovias, mas fazendo parte da concessão da EF-118.
- **Trecho Central:** trecho de 170 km entre Anchieta (ES) e São João 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.



Fonte: PPI

Infraestrutura Aquaviária

A geografia do Sudeste, com ampla faixa litorânea banhada pelo Atlântico e relevo diversificado, confere à região papel estratégico no transporte aquaviário. Os estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Espírito Santo concentram complexos portuários de grande relevância, como Santos (SP), Angra dos Reis (RJ), Itaguaí (RJ) e Vitória (ES). Além dos portos litorâneos, destaca-se a Hidrovia Tietê-Paraná, que conecta o interior paulista a importantes áreas produtivas. Essa combinação faz do Sudeste um eixo logístico essencial para a economia e o comércio exterior do país.



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

Instalações portuárias com movimentação de cargas em 2024

Espírito Santo

Porto Público de Barra do Riacho
Porto Público de Vitória
10 TUPs

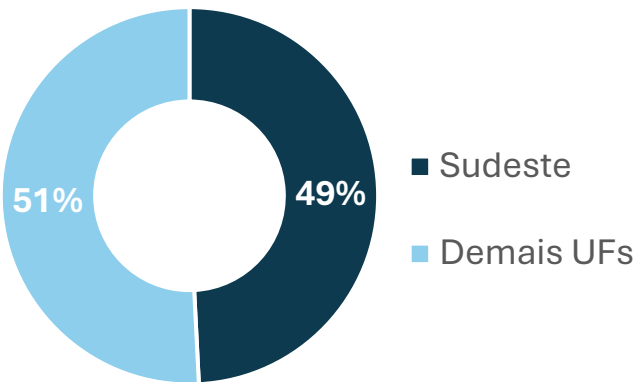
São Paulo

Porto Público de Santos
Porto Público de São Sebastião
7 TUPs

Rio de Janeiro

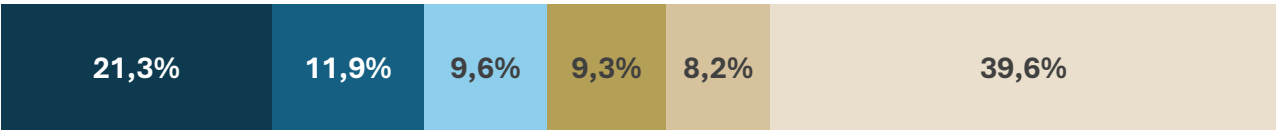
Porto Público de Angra dos Reis
Porto Público de Itaguaí
Porto Público de Rio de Janeiro - Niterói
Porto Público de São João da Barra
26 TUPs

Participação das instalações portuárias da região Sudeste na movimentação portuária nacional em 2024



49% (650,6 milhões de toneladas) foi o percentual de participação das instalações portuárias da região Sudeste na movimentação portuária nacional em 2024.

Percentual de participação das cinco instalações portuárias com maior movimentação de carga da região Sudeste em 2024

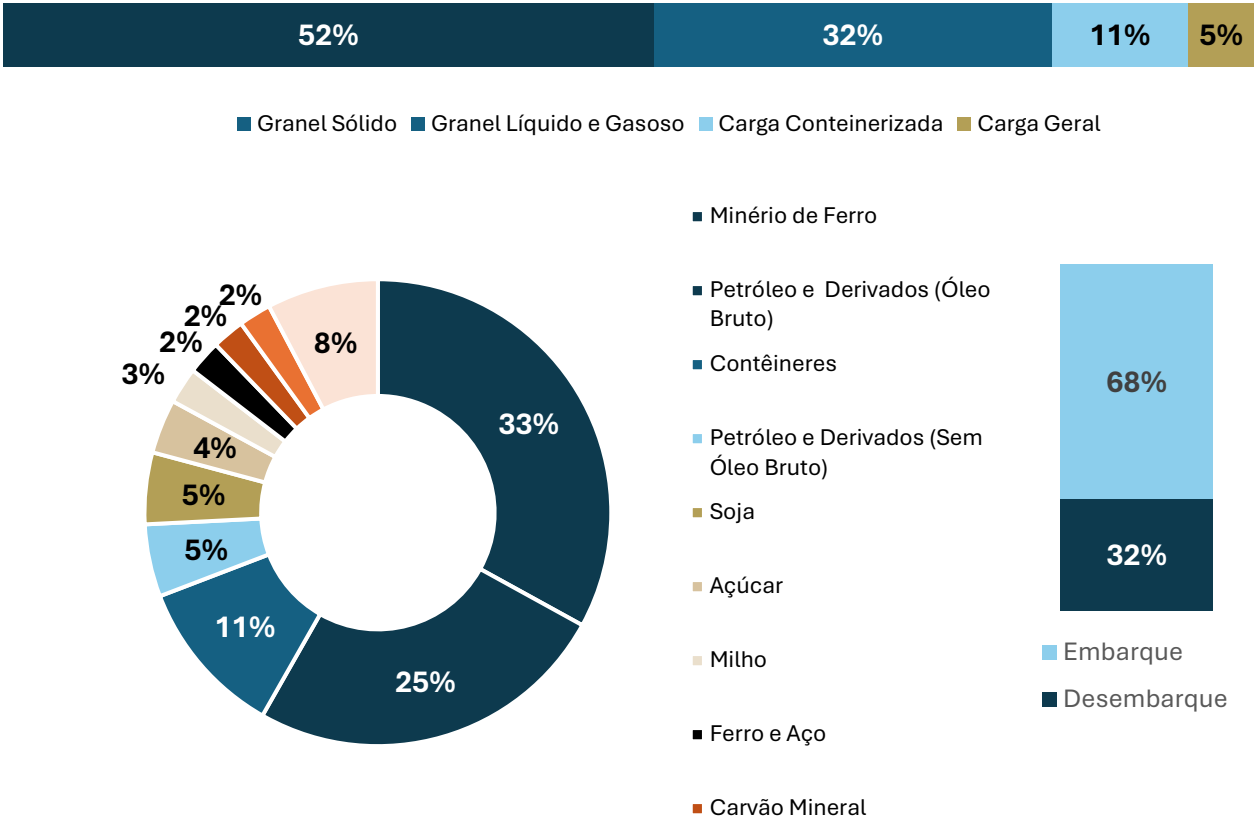


- Santos
- Terminal de Tubarão
- Terminal Aquaviário de Angra dos Reis
- Itaguaí
- Terminal Aquaviário de São Sebastião (Almirante Barroso)
- Demais Instalações

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

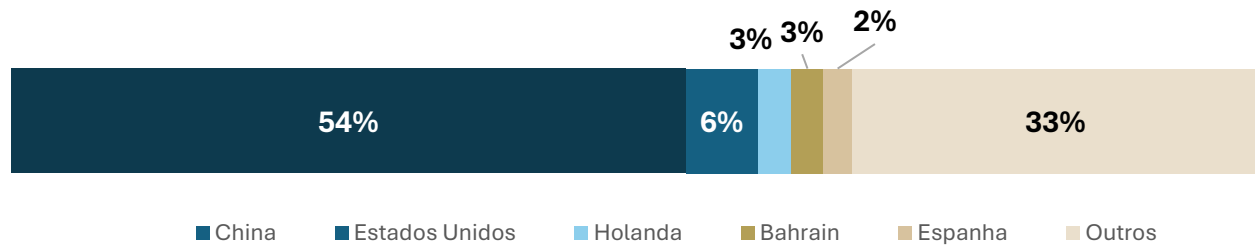


Cargas mais movimentadas nos portos da região Sudeste em 2024



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

Principais destinos dos produtos nos portos da região Sudeste em 2024



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

Panorama das principais instalações portuárias da região Sudeste em 2024

Porto de Santos (SP)

Dados gerais

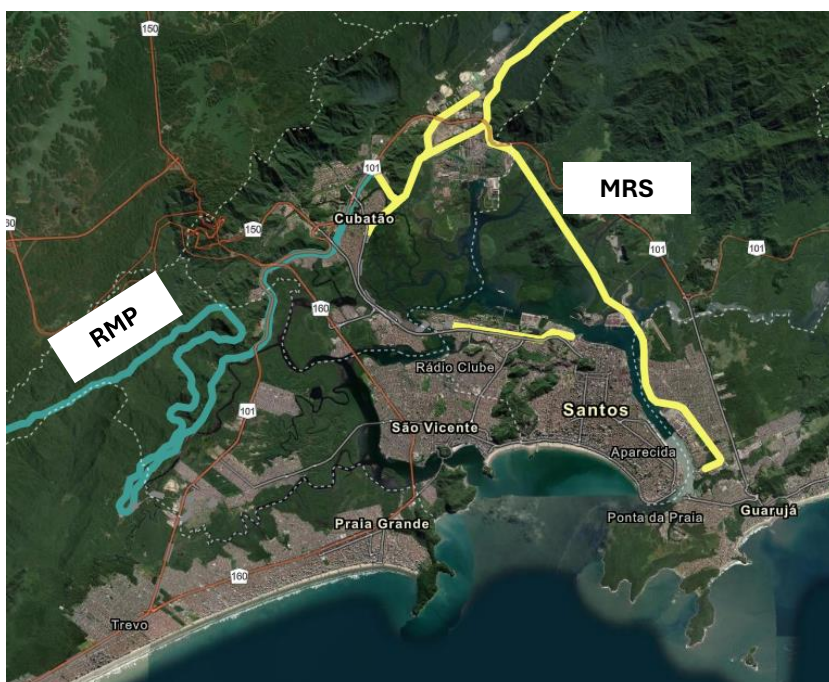
O Porto de Santos, é o maior complexo portuário da América Latina em movimentação de contêineres. Juntamente com terminais privados como o de Guarujá e outros operadores, integra o Sistema Portuário de Santos. Localiza-se a 70 km da capital paulista.

O Porto de Santos tem conexões ferroviárias estratégicas, o que o consolida como o principal *hub* de escoamento de cargas do Sudeste brasileiro. O corredor multimodal é essencial para a distribuição de contêineres, veículos, grãos sólidos e líquidos, além de *commodities* agrícolas e industriais, conectando o interior do país ao mercado internacional.

- Área total: 7.800.000 m²
- Cais acostável: 16.400 m
- Berços: 63 berços operacionais
- Calado máximo autorizado: 15 m
- Extensão do canal: 30.000 m

Acessos ferroviários

Os acessos ferroviários ao Porto de Santos são operados diretamente pelas ferrovias RMP e MRS, que fazem conexões com as malhas RMO, RMN, RMC, FCA e EFVM. Essa integração permite o escoamento de cargas provenientes das regiões Sudeste e Centro-Oeste. O transporte ferroviário responde por cerca 30% da movimentação total de cargas no Porto.

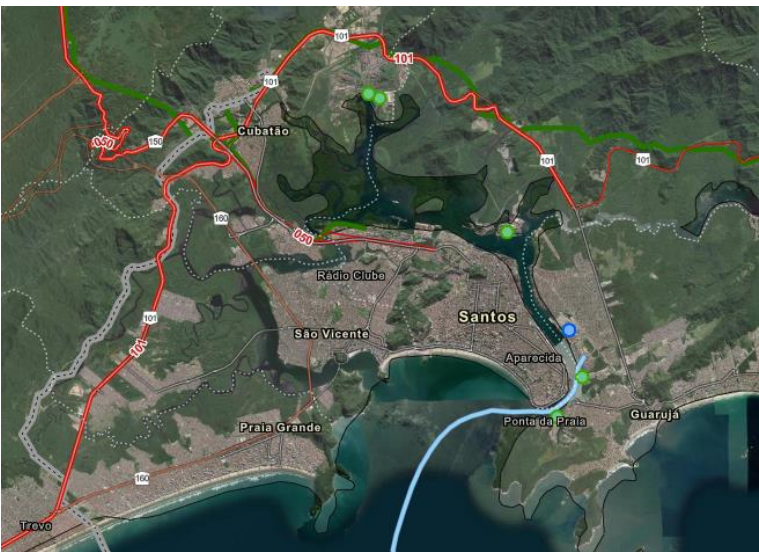


Fonte: ONTL/Infra S.A.

Infraestrutura Aquaviária

Acessos rodoviários

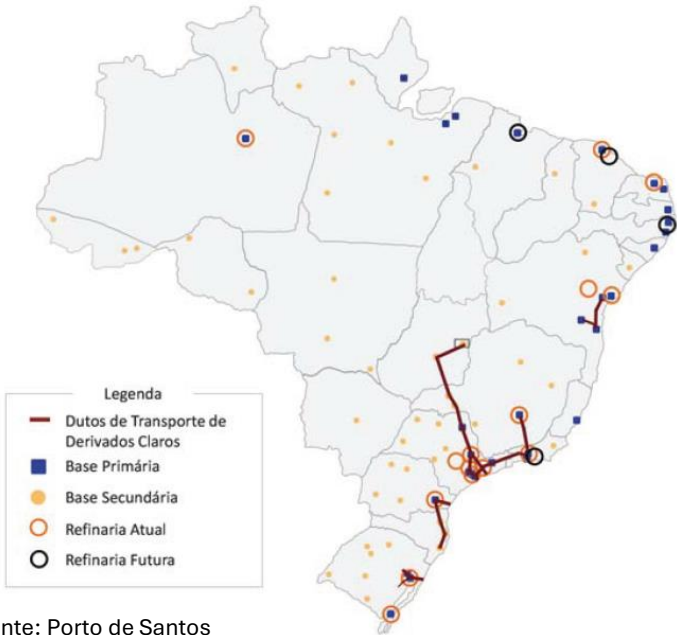
Os principais acessos rodoviários ao Porto de Santos são pelas rodovias Anchieta (SP-150) e Imigrantes (SP-160), que o conecta à capital paulista. Também se destacam as rodovias SP-41 (Interligação Planalto), SP-55 (Padre Manuel da Nóbrega), SP-248 (Cônego Domenico Rangoni), SP-59 (Interligação Baixada) e a BR-101 (corredor litorâneo nacional).



Fonte: ONTL, Infra S.A.

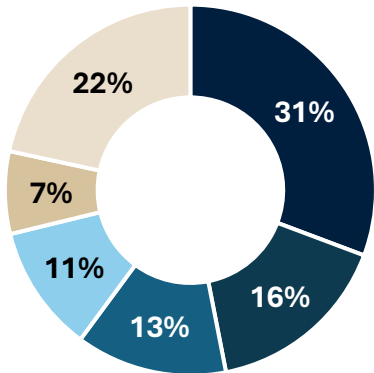
Acessos dutoviários

A Baixada Santista possui uma malha dutoviária que conecta Santos, Cubatão e São Sebastião, destinada ao transporte de petróleo e derivados. A malha é composta das seguintes ligações: Terminal da Alamoia à Refinaria Presidente Bernardes (RPBC) - 10 km; RPBC ao Terminal Almirante Barroso (Tepar) - 120 km; RPBC às usinas petroquímicas do Planalto Paulista - 35 km; e Santos a Capuava - 50 km.



Fonte: Porto de Santos

Principais mercadorias movimentadas em 2024



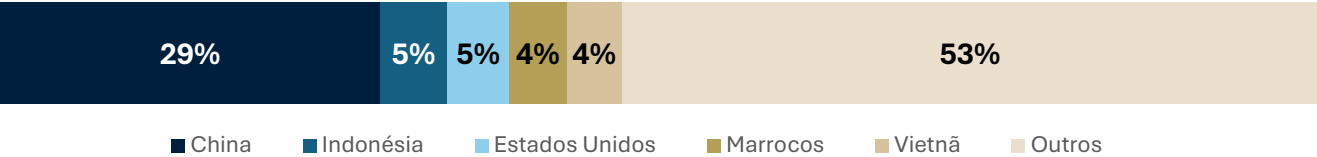
- Contêineres
- Soja
- Açúcar
- Milho
- Petróleo
- Outros

138,7 milhões de toneladas, 21,3% da movimentação portuária da região Sudeste

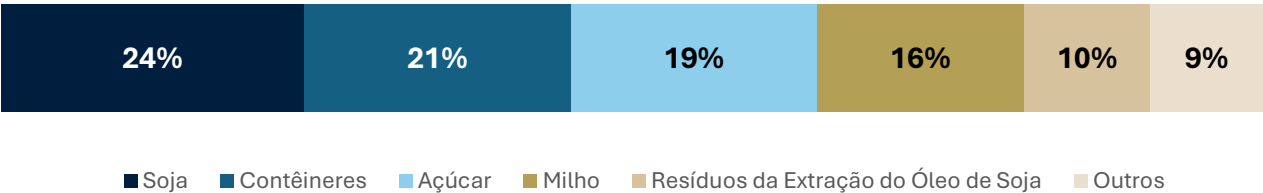
Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.



Principais países de destino das exportações em 2024



Principais mercadorias exportadas em 2024



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



Infraestrutura Aquaviária

Complexo Portuário Vitória (ES)

Dados gerais

O Porto Público de Vitória, juntamente com os terminais privados (Companhia Portuária Vila Velha, Terminal de Praia Mole, Terminal de Tubarão, Terminal de Barcaças Oceânicas, Terminal Marítimo Alfandegado Privativo de Uso Misto de Praia Mole e Terminal Marítimo Ponta Ubu), integra o Complexo Portuário de Vitória. O porto, concedido à iniciativa privada em 2022, é administrado pela empresa Vports Autoridade Portuária S.A.

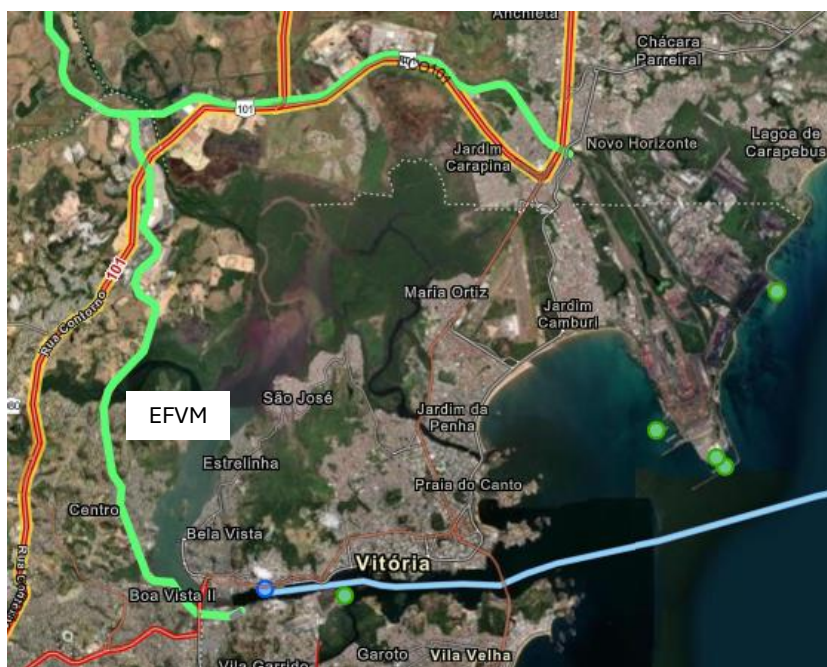
Abaixo estão descritas as principais características dos berços de atracação:

- Berços 203 e 204 do Porto de Vitória: destinado a contêineres e carga geral diversas e veículos, com profundidade de 13,7 m, cais acostável máximo de 280,1 m e calado máximo 12,5 m.
- Berços 207 e 905 do Porto de Vitória: multipropósito com acesso às dutovias, profundidade máxima de 13,1 m, cais acostável máximo de 264,33 m e calado máximo 12,5 m.
- Píer 1 Norte/Sul do Terminal de Tubarão: profundidade de até 18 m, capacidade para navios de até 210.000 t.
- Píer 2 do Terminal de Tubarão: profundidade de 25,3 m, comprimento operacional de 456 m, atendendo embarcações de até 365 m.
- Píer 3 do Terminal de Grãos de Tubarão: calado de 15 m e capacidade de até 150.000 t.
- Píer 4 do Terminal de Tubarão: destinado a produtos diversos, com profundidade de 13 m, comprimento de 306 m.
- Píer 5 do Terminal de Tubarão: destinado para granéis líquidos, com profundidade de 12,5 m, comprimento operacional de 226 m.

Acessos terrestres

O porto é diretamente conectado à EFVM, que se conecta ao Terminal de Tubarão, abrangendo os estados do Espírito Santo e Minas Gerais, e os estados de São Paulo, Goiás e Distrito Federal, a partir da conexão com as malhas da FCA e MRS.

Os acessos rodoviários situados na hinterlândia do porto são compostos por rodovias federais e estaduais: BR-101, BR-262, ES-080, BR-447, ES-471, ES-060.



Fonte: ONTL/Infra S.A.

Acessos dutoviários

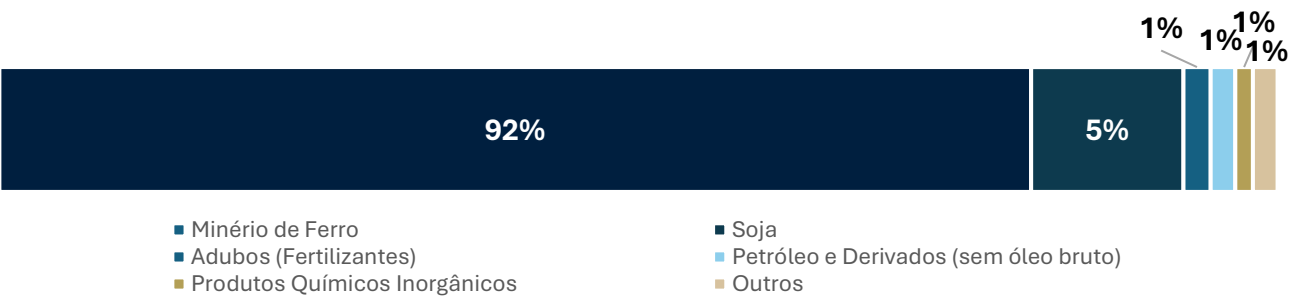
As dutovias que chegam no Porto se encontram na margem de Vila Velha, berços 905 e 207, destinadas à movimentação de combustíveis e soda cáustica.



Fonte: PDZ Novo Porto Organizado de Vitória (2024).

O Terminal de Tubarão, é a instalação com maior movimentação de cargas dentro do Complexo Portuário de Vitória, concentrando 68% do total movimentado em 2024, com destaque para o minério de ferro. O Porto de Vitória movimentou 7% do total , com destaque para contêineres e fertilizantes.

Movimentação total por mercadorias do Terminal de Tubarão em 2024



77,4 milhões de toneladas movimentadas em 2024, sendo 94,4% de exportação de minério de ferro.

Principais países de destino das exportações do Terminal de Tubarão 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.

- 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, e as importações ou cabotagem atendem às refinarias de Duque de Caxias (RJ) e Gabriel Passos (MG). Além de exportar o óleo combustível excedente na produção nacional.

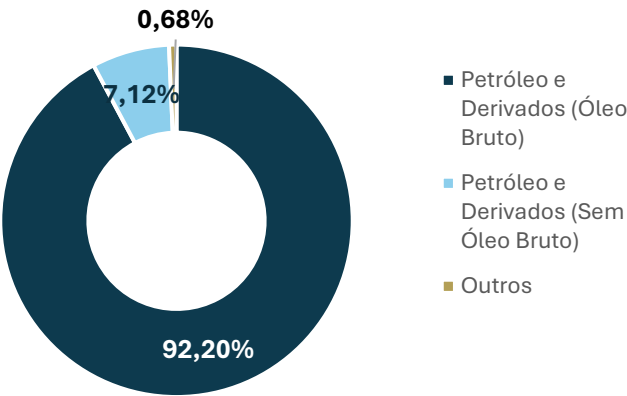
Acessos

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

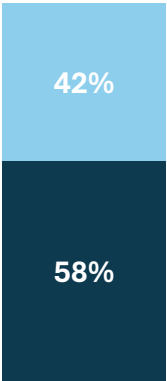


62,7 milhões de toneladas – 9,6% da movimentação portuária da região Sudeste.

Principais tipos de navegação em 2024

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

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



■ Desembarcados
■ Embarcados

Principais países de destino das exportações em 2024



■ China ■ Espanha ■ Singapura ■ Coréia do Sul ■ Estados Unidos ■ Outros

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.



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 corrido e dois píeres (um discreto e um corrido).
- Calado máximo autorizado: até 19,8 m (TECAR – CSN).
- Berços: 8 berços operacionais.
- Perfis de carga: granéis 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.

O sistema ferroviário interno conta com oito vias ativas, pátios de manobra e linhas dedicadas aos terminais Terminal de Carvão e Minérios do Porto de Sepetiba Terminal de Carvão e Minérios do Porto de Sepetiba - TECAR e Terminal de Minério de Ferro - CPBS.

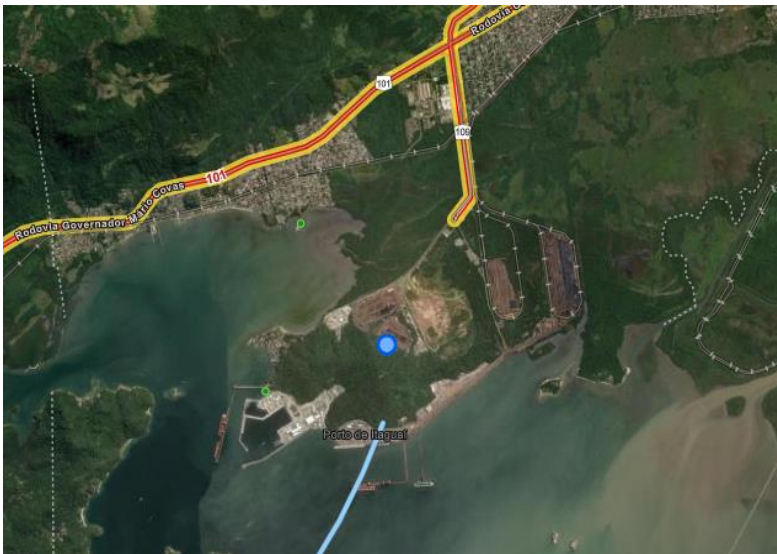


Fonte: ONTL/Infra S.A.

Infraestrutura Aquaviária

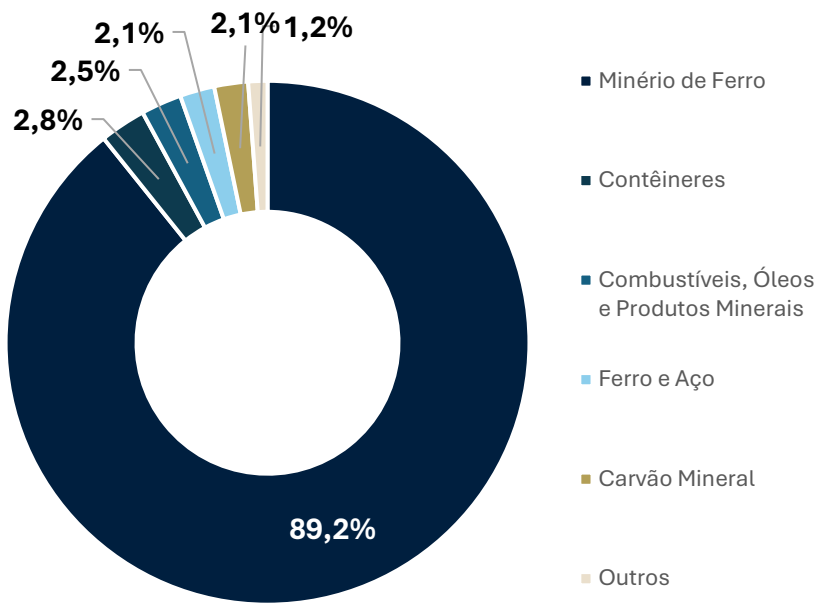
Acessos rodoviários

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.

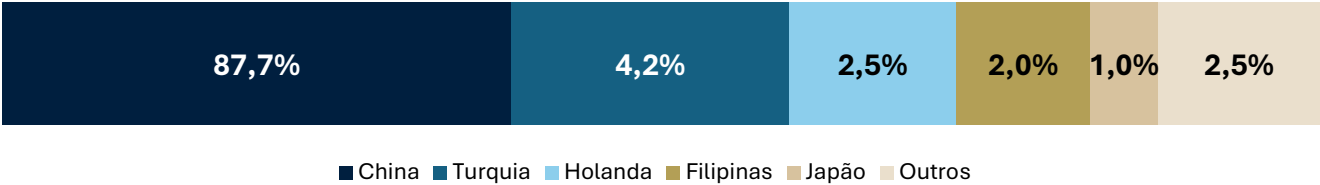
Principais mercadorias movimentadas em 2024



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



Principais mercadorias exportadas em 2024



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



Investimentos do Novo PAC em portos (2023-2030)

Os investimentos em infraestrutura portuária na região Sudeste totalizam R\$ 37,3 bilhões, distribuídos em 51 empreendimentos, que abrangem obras e estudos em diferentes estágios de desenvolvimento, desde ações preparatórias e processos de licitação/leilão, até intervenções em execução ou já concluídas.

O valor inclui ainda cerca de R\$ 200 milhões em investimentos de caráter nacional, destinados a estudos voltados ao desenvolvimento portuário e à modernização do Porto sem Papel, iniciativa que aprimora a gestão e a digitalização de processos portuários.

Na sequência, apresenta-se o detalhamento dos investimentos portuários por estado da região Sudeste, permitindo visualizar a distribuição dos recursos e as principais frentes de atuação em cada unidade federativa.

Investimentos do Novo PAC em portos (2023-2030) – São Paulo

O estado de São Paulo concentra 34% dos investimentos portuários da região Sudeste, totalidade direcionada ao Porto de Santos, o maior complexo portuário do país. Do total, 8% correspondem a empreendimentos concluídos, 32% encontram-se em execução e 51% estão em fase de licitação ou leilão, indicando um portfólio dinâmico de obras e projetos em andamento. Cerca de 56% desses investimentos são de origem federal, reforçando o papel estratégico do porto na logística nacional e na articulação dos fluxos de exportação e importação do Brasil.

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

Modalidade	Empreendimento	Valor total de investimentos (R\$)	Percentual executado (%)
Obras - Acessos Terrestres	Porto de Santos	1.438.310.754,00	1%
Obras - Arrendamentos Existentes	Porto de Santos: 18 Arrendamentos Vigentes	4.673.244.689,00	35%
Novos Arrendamentos	Porto de Santos: 1 novo Arrendamentos	36.714.762,00	0%
Obras - Cais e Molhes	Porto de Santos: Reforma do cais da Ilha de Barnabé	132.383.001,00	Em licitação/leilão
Obras - Dragagem	Porto de Santos	341.510.000,00	4%
Nova Concessão	Túnel Santos-Guarujá	5.884.638.561,97	Leiloado set/25
Obras - Sistemas e Inovações Tecnológicas	Porto de Santos	164.478.575,00	Em licitação/leilão
Obras - TUP	Porto de Santos: DP World Santos e TPB	-	0%

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

Investimentos do Novo PAC em portos (2023-2030) – Rio de Janeiro

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 Caisbé	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	Em licitação/leilão
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.



Investimentos do Novo PAC em portos (2023-2030) – Espírito Santo

O estado do Espírito Santo concentra 30% dos investimentos portuários da região Sudeste, todos de origem privada. Até o momento, apenas 6% desse montante foi efetivamente aplicado. Os recursos estão distribuídos entre os portos de Vitória, Aracruz e Central, além dos investimentos obrigatórios previstos na concessão da CODESA, que deverão ser executados pela Vports ao longo do contrato, contribuindo para ampliar a capacidade operacional e fortalecer a competitividade do sistema portuário do estado.

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 Vitória: 2 Arrendamentos Vigentes	1.031.448.136,00	8%
Obras - Nova Concessão	Concessão da Codesa - Vports	868.863.910,00	0%
Novo TUP	Porto Central: 1 Terminal de Uso Privado	8.409.449.248,00	1%
Obras - TUP	Porto de Aracruz: 1 Terminal de Uso Privado	711.599.684,00	75%

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



Panorama das principais instalações portuárias da região Sudeste em 2024

A região Sudeste é atendida principalmente pela Hidrovia Tietê-Paraná, que possibilita o transporte de cargas entre o interior paulista, o Centro-Oeste e o Sul do país. Além dela, está em desenvolvimento a Nova Hidrovia do Rio São Francisco, com 1.371 quilômetros navegáveis, que retomará a navegação comercial entre Pirapora (MG), Juazeiro (BA) e Petrolina (PE). A expectativa é que essa nova rota movimentará cerca de 5 milhões de toneladas de cargas por ano, com destaque para produtos agrícolas. A hidrovia poderá se integrar à FCA em Pirapora, fortalecendo a multimodalidade e a ligação entre o Sudeste, o Nordeste e o polo agrícola do MATOPIBA.

Hidrovia Tiete - Paraná

Dados gerais

A Hidrovia Tietê-Paraná integra um grande sistema de transporte multimodal, abrangendo os estados de São Paulo, Paraná, Mato Grosso do Sul e Minas Gerais.

- Extensão navegável: 2.400 km, sendo 1.600 km nos rios Paraná, Parnaíba e Grande e 800 km no estado de São Paulo, nos trechos navegáveis dos rios Tietê, Piracicaba e São José dos Rios.
- Eclusas: 8 em operação, sendo 6 no Rio Tietê (Barra Bonita, Bariri, Ibitinga, Promissão, Nova Avanhandava e Três Irmãos) e 2 no Rio Paraná (Jupiá e Porto Primavera).
- Terminais: 12 terminais em operação..



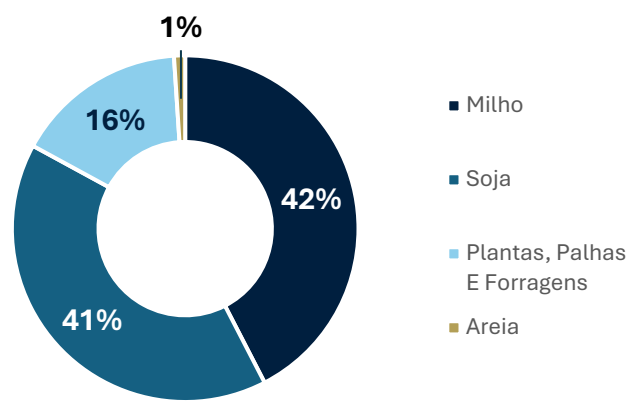
Fonte: Ministério dos Transportes (2023).

Infraestrutura Aquaviária

A hidrovia permite a integração com os modos rodoviário e ferroviário, destacando-se o terminal multimodal de Pederneiras (SP), onde ocorre a transferência das cargas para a concessionária MRS, que percorre cerca de 510 km pela ferrovia até o Porto de Santos.

Em 2024, a hidrovia movimentou cerca de 2,5 milhões de toneladas na região Sudeste, com destaque para milho, soja, plantas e areia.

Total de mercadorias transportadas na região Sudeste em 2024



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

Os fluxos de movimentação foram os seguintes:

- Milho e soja: São Simão (GO) à Pederneiras (SP).
- Areia: Ilha Solteira (SP) à Rubinéia (SP).
- Plantas, palhas e forragens: Terminal Floresta (SP) à Usina Diamante (SP).

Investimentos do Novo PAC em dutovias (2023-2030)

O Novo PAC contempla 5 empreendimentos voltados para o setor hidroviário, totalizando R\$ 586 milhões em investimentos federais. Desse montante, cerca de R\$ 60 milhões estão destinados a estudos e projetos nacionais, além da PMH do Rio São Francisco, que ainda se encontram em fase preparatória. Os demais empreendimentos estão em execução.

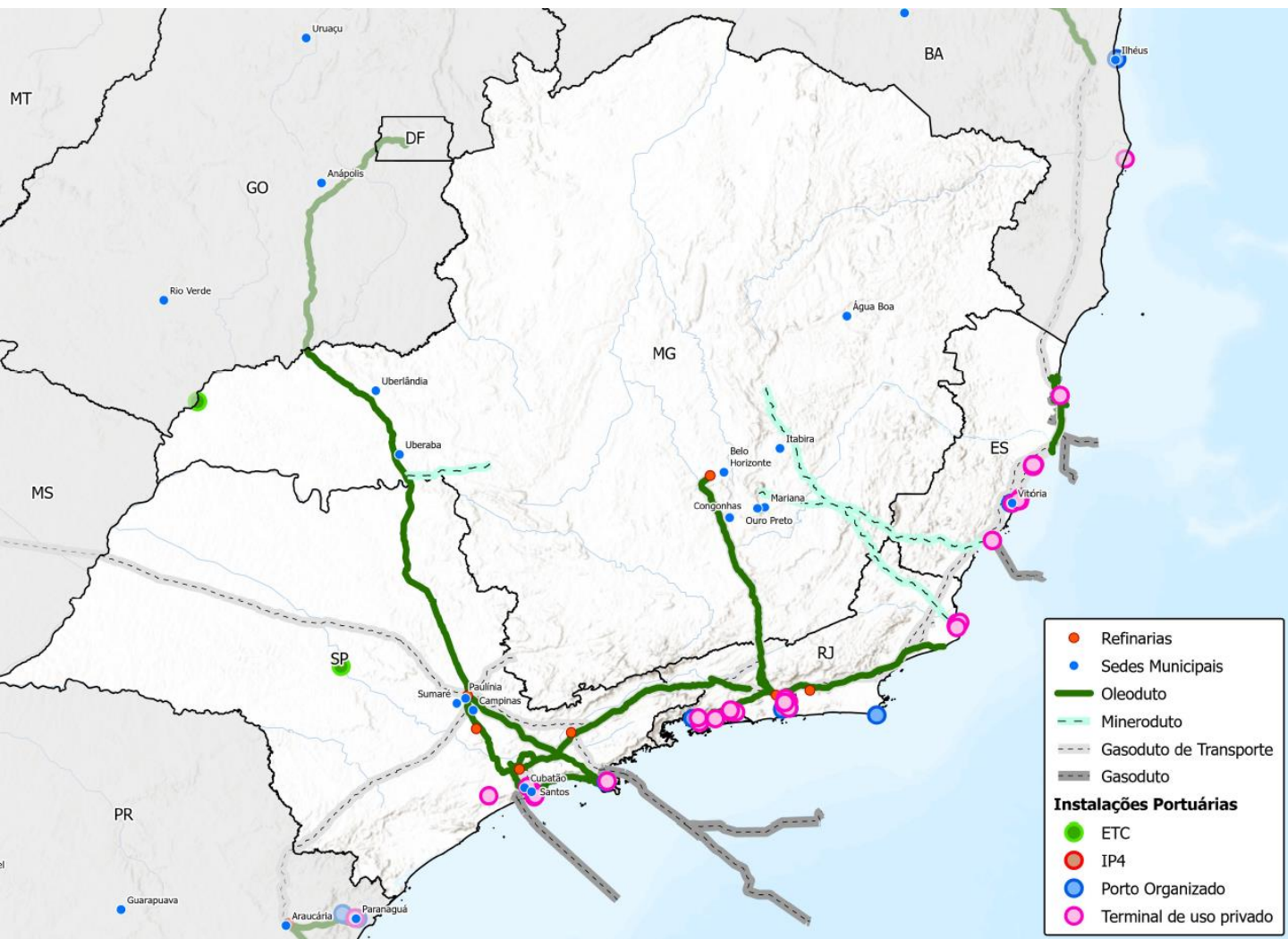
Investimentos do Novo PAC em execução em hidrovias (2023-2030)

Modalidade	Empreendimento	Valor total de investimentos (R\$)	Percentual executado (%)
Sinalização	Porto de Vitória: 2 Arrendamentos Vigentes	60.961.783,24	23%
Eclusa - Operação e Manutenção	Porto Central: 1 Terminal de Uso Privado	55.684.424,38	47%
Derrocamento	Porto de Aracruz: 1 Terminal de Uso Privado	375.967.115,00	30%

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

Infraestrutura Dutoviária

Com mais de 20 mil quilômetros de dutos em operação no país, uma parcela expressiva está concentrada na região Sudeste, desempenhando papel importante no escoamento e distribuição de petróleo, derivados, gás natural e minérios. Essa infraestrutura está fortemente associada à presença das principais refinarias, polos petroquímicos e bases de distribuição do Brasil, localizados nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo e Minas Gerais, além das conexões com terminais marítimos e industriais. A região 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.



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



Plano Indicativo de Oleodutos - 2025

O Plano Indicativo de Oleodutos (PIO) – Ciclo 2023–2025, elaborado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), apresenta um conjunto de iniciativas voltadas à expansão e modernização da malha dutoviária nacional, com foco na segurança do abastecimento de combustíveis, na redução dos custos logísticos e na mitigação das emissões associadas ao transporte rodoviário. O documento reforça a importância dos dutos na integração multimodal do território brasileiro, especialmente entre refinarias, terminais portuários, bases de distribuição e polos consumidores. Na região Sudeste, que concentra as principais refinarias e terminais do país, o PIO assume papel estratégico para a eficiência do escoamento de petróleo, derivados e biocombustíveis, orientando investimentos capazes de fortalecer o sistema logístico energético e reduzir a dependência de modais mais onerosos e emissores.

Consolidando os projetos do PIO 2022 e PIO 2025, estão previstos, para a região Sudeste, cinco empreendimentos de longo prazo, estimados em R\$ 17,4 bilhões, sendo:

- Duto de QAV – Campinas: Paulínia (SP) à Campinas (SP), com extensão de 38,3 km e CAPEX estimado em R\$ 363,11 milhões.
- Duto de QAV – Guarulhos (SP): com extensão de 7,5 km e CAPEX estimado em R\$ 204,03 milhões.
- Duto de Etanol: de Anaurilândia (MS) à Paulínia (SP), com extensão de 715 km e CAPEX estimado em R\$ 5,08 bilhões.
- Duto de Derivados de Petróleo: de Paulínia (SP) à Campo Grande (MS), com extensão: 845 km e CAPEX estimado em R\$ 7,27 bilhões.
- Oleoduto: de Paulínia (SP) à Uberaba (MG), com extensão de 340 km e CAPEX estimado em R\$ 4,48 bilhões (oleoduto planejado no PIO 2022. Valor corrigido de jun/21 para jan/25 pelo IGP DI da FGV).

Investimentos do Novo PAC em dutovias (2023-2030)

O Novo PAC apresenta 15 empreendimentos, contemplando construção, ampliação, duplicação e substituição de gasodutos e oleodutos, bem como expansão e construção de estações de compressão e estruturas complementares. Os investimentos, majoritariamente de origem privada, não possuem seu valor divulgado.

Dos 15 empreendimentos, apenas 4 estão em fase de execução, conforme apresentado na planilha na sequência. Os demais encontram-se em ação preparatória.

Investimentos do Novo PAC em execução em dutovias (2023-2030)

Empreendimento	Valor total de investimentos (R\$)	Percentual executado (%)
Gasoduto Bragança Paulista (SP) – Extrema (MG): Construção de 100 m de gasoduto no estado de Minas Gerais	Não informado	15%
PR Macaé: Construção de um Ponto de Recebimento de gás natural em Macaé	45.000.000,00	18%
Gasoduto Bragança Paulista (SP) – Extrema (MG): Construção de 30 km de gasoduto no estado de São Paulo	Não informado	15%
REVAP: Ampliação, reforma e adaptação de unidade para produção de Diesel S-10 - Revamp da U-272 D-Modif. p/ produção de S10	Não informado	73%

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

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.
- 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.
- Gasoduto Pré-Sal Sul: duplicação de 170 km de gasodutos no lado Norte do Estado de São Paulo.
- Oleoduto OBATI: Substituição integral do Oleoduto OBATI 14” entre Barueri e São Caetano do Sul.



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