

Panorama Logístico da Região Centro-Oeste do Brasil

Potencialidades, Competitividade e
Perspectivas do Transporte

INFRA S/A.

Diretor-Presidente

JORGE LUIZ MACEDO BASTOS

Diretora de Administração e Finanças

ELISABETH BRAGA

Diretor de Mercado e Inovação

MARCELO VINAUD PRADO

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 CAMIOTTI 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 Centro-Oeste ocupa posição estratégica na logística nacional ao concentrar a principal fronteira agropecuária do Brasil e desempenhar papel central no abastecimento interno e nas exportações de *commodities* agrícolas. Responsável por parcela significativa da produção nacional de grãos, fibras, carnes e biocombustíveis, a região depende de uma infraestrutura de transportes eficiente e integrada para assegurar competitividade, reduzir custos logísticos e ampliar sua inserção nos mercados internacionais.

Historicamente marcada por longas distâncias até os portos marítimos, a logística do Centro-Oeste estrutura-se a partir de corredores rodoviários, ferroviários e hidroviários que conectam as áreas produtoras aos portos do Arco Sul e, de forma crescente, do Arco Norte. A consolidação desses corredores, associada à expansão da multimodalidade, tem sido fundamental para o escoamento da produção e para a diversificação das rotas de exportação, mitigando gargalos estruturais e aumentando a resiliência do sistema logístico.

Nesse contexto, o Panorama Logístico da Região Centro-Oeste apresenta uma análise integrada do perfil produtivo, dos fluxos de escoamento e da infraestrutura de transportes (rodoviária, ferroviária, hidroviária e portuária) destacando os principais eixos logísticos, investimentos em curso e projetos estruturantes. O estudo também aborda as perspectivas de integração regional e internacional, incluindo as rotas bioceânicas e a conexão com os países da América do Sul, evidenciando o papel do Centro-Oeste como elo estratégico da logística brasileira.



Perfil Produtivo

A Região Centro-Oeste consolidou-se como o principal polo agropecuário do Brasil, sustentada por uma base agrícola altamente tecnicada e pelas maiores extensões contínuas de áreas produtivas do país. Lidera a produção nacional de grãos e fibras e abriga o maior rebanho bovino brasileiro, elementos que estruturam sua forte vocação agropecuária. Na esfera industrial, destaca-se o avanço da agroindústria vinculada ao setor primário, com expansão nas atividades de processamento de carnes, laticínios, grãos e biocombustíveis, além do segmento de celulose. Como resultado, o Centro-Oeste apresenta a maior participação da agropecuária no PIB nacional.

Mato Grosso:

- ✓ Maior produtor brasileiro de soja, milho e algodão.
- ✓ Maior volume de exportações de carne bovina do país.
- ✓ Crescimento da produção de biocombustíveis (etanol e biodiesel).



Mato Grosso do Sul:

- ✓ Referência consolidada na indústria de celulose, com grandes plantas industriais e maior exportador nacional.
- ✓ Produção relevante de soja, milho e cana-de-açúcar.
- ✓ Pecuária de corte importante, com participação relevante nas exportações de carne bovina.
- ✓ Crescimento da produção de biocombustíveis (etanol e biodiesel).



Goiás:

- ✓ Grande produtor de soja, milho e cana-de-açúcar.
- ✓ Com o terceiro maior rebanho bovino do país, se destaca nas exportações de carne.
- ✓ Crescimento da produção de biocombustíveis (etanol e biodiesel).



Distrito Federal:

- ✓ Economia fortemente orientada para serviços.
- ✓ A agropecuária, apesar de representar menos de 1% na composição do PIB do DF, dada a sua área limitada, é altamente tecnicada com elevada produtividade (t/ha). As principais culturas envolvem milho, soja, frutas e hortaliças.

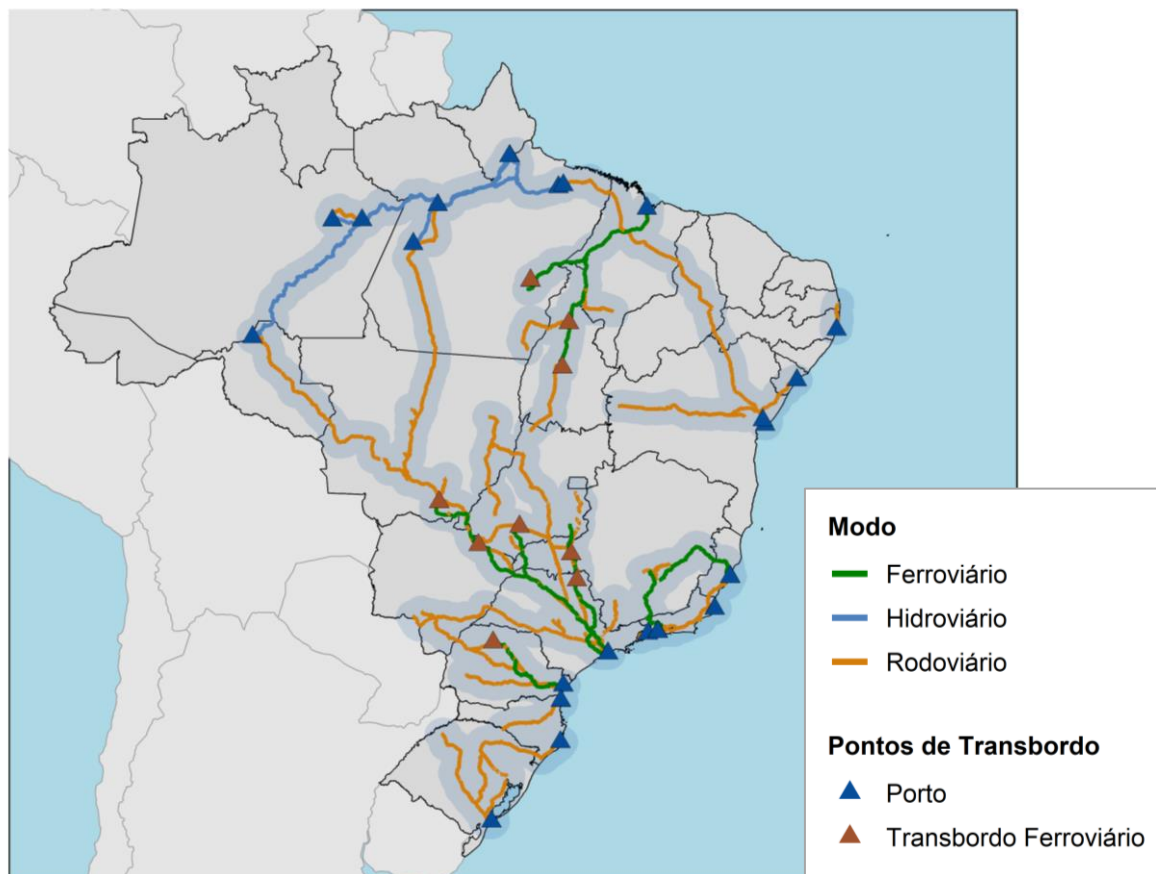


Fonte: Conab e Comex Stat (MDIC). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Escoamento da Produção

A partir dos dados do PNL 2050 (Plano Nacional de Logística), é possível verificar os principais corredores de exportação de *commodities* que estruturam o escoamento da produção nacional.

Corredores de exportação de *commodities* – PNL 2050



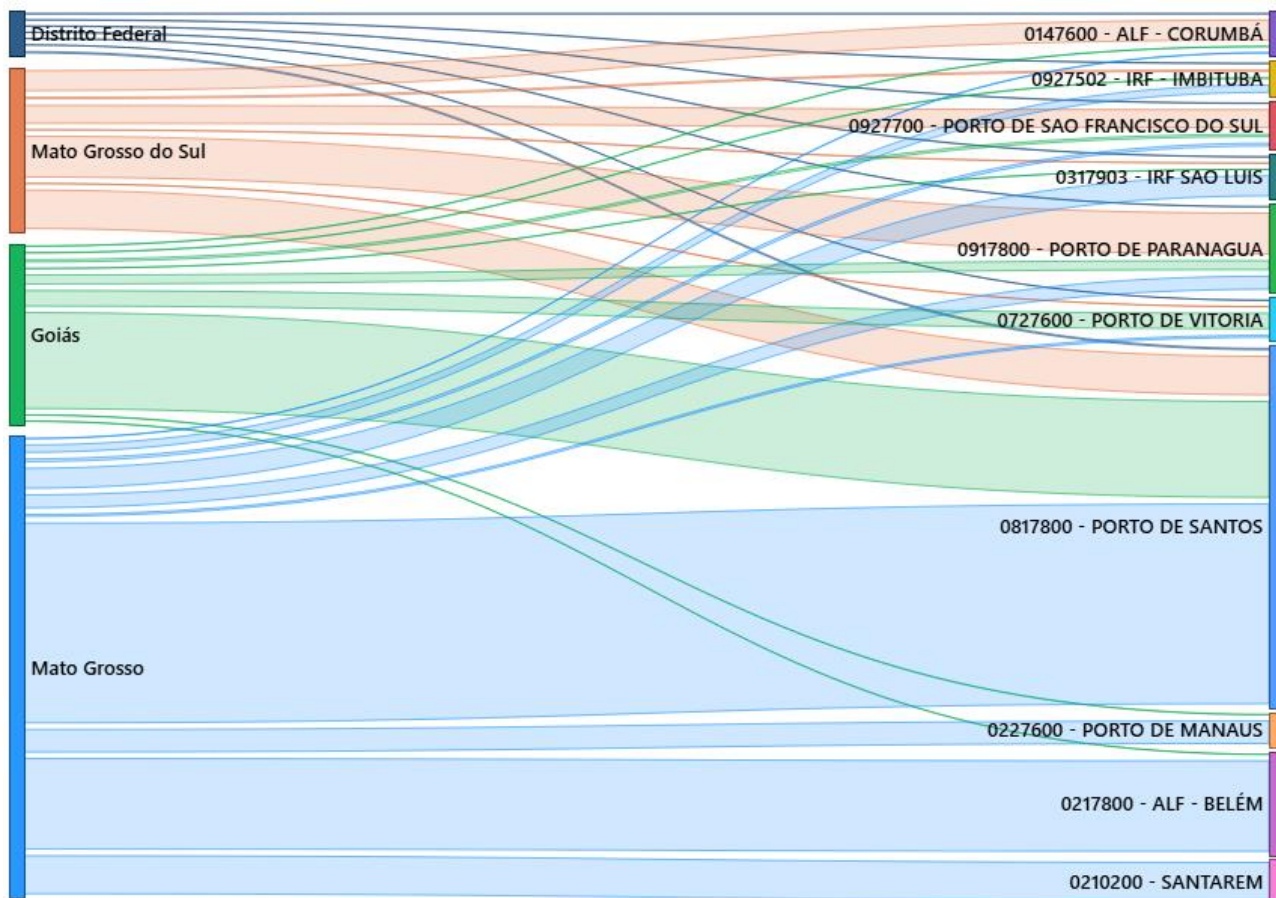
Fonte: PNL 2050.

A análise considera os macroprodutos que concentram 80% das exportações no Brasil. No caso do **Centro-Oeste**, destacam-se os fluxos de **soja e milho**, que concentram grande parte das exportações agrícolas brasileiras e dependem de eixos rodoviários, ferroviários e hidroviários para alcançar os portos.

Para aprofundar a análise dos corredores logísticos de escoamento do Centro-Oeste, além dos dados do PNL 2050, foi realizado um mapeamento detalhado por estado. Esse mapeamento integrou as principais áreas produtoras de soja, conforme dados da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), com a infraestrutura de transporte disponível, e com os fluxos de exportação identificados nos dados do Comex Stat do MDIC (Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços), a partir da origem estadual e dos portos de saída. A sobreposição dessas informações permitiu identificar e espacializar os principais corredores de exportação agrícola de cada estado, evidenciando os eixos logísticos predominantes e suas conexões com os portos do Arco Sul e do Arco Norte.

Escoamento da Produção

Exportações por UF de origem e porto de destino

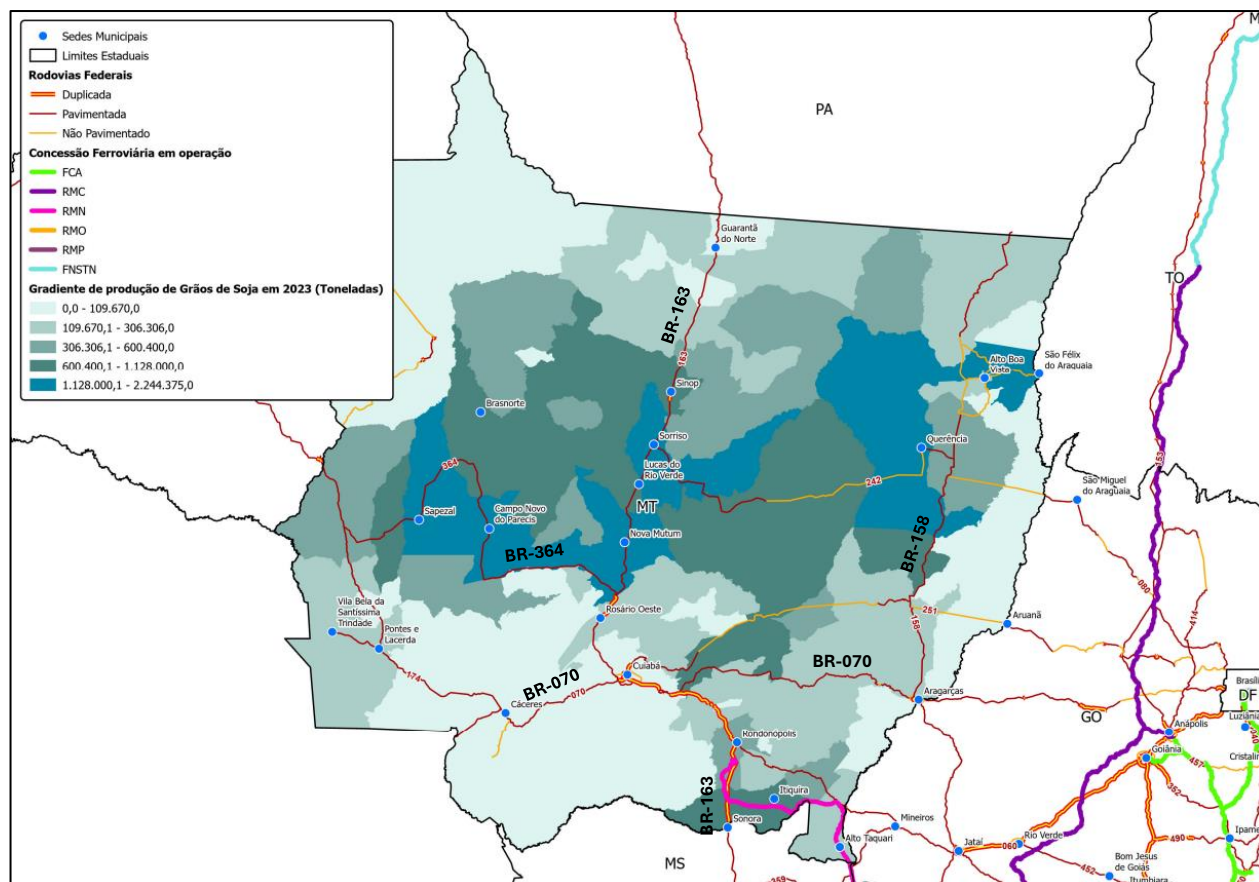


Fonte: Comex Stat-MDIC. Elaboração: ONTL/Infra S.A.



Escoamento da Produção Agrícola – Mato Grosso

Mapa da infraestrutura de transportes e de produção de soja



Fonte: DNIT, 2025 e Conab, 2023. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Nota: Mapa de calor da produção de soja em 2023 a partir dos dados da Conab.

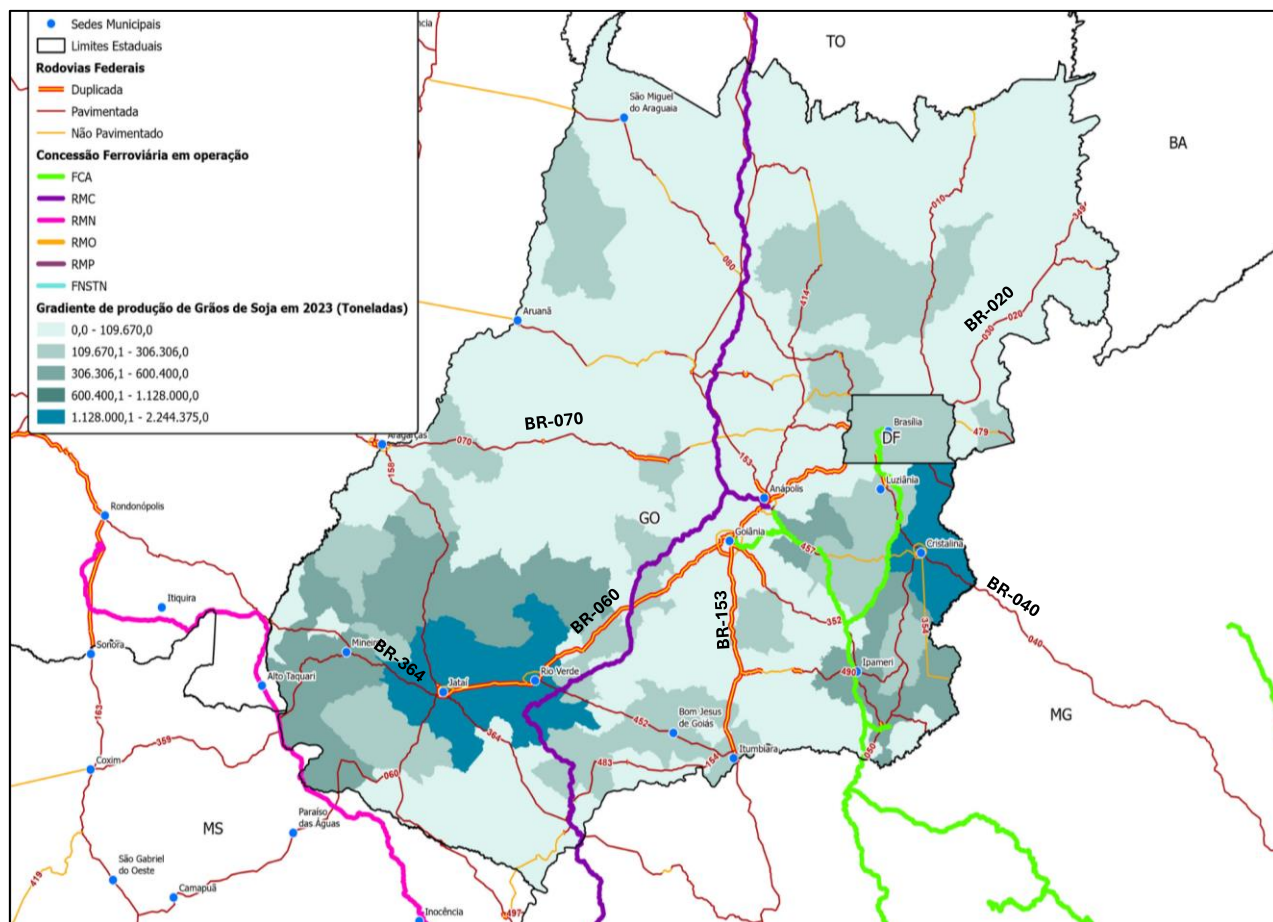
Corredores estratégicos

Os principais portos de escoamento da produção do Mato Grosso, em 2024, foram **Santos, Belém, Santarém, Manaus e São Luís**. Considerando a maior concentração da produção na região de Lucas do Rio Verde, Sapezal e Querência, destacam-se os corredores:

- **Porto de Santos:** ferrovia Rumo Malha Norte (RMN) e rodovia BR-163; rodovia BR-158, podendo se conectar com as ferrovias RMN, Rumo Malha Central (RMC) e Rumo Malha Paulista (RMP); 100% rodoviário até o porto, a partir da rodovia BR-163 ou da rodovia BR-158.
- **Porto de Belém:** rodovia BR-163 e hidrovias do Tapajós, do Amazonas e do Tocantins.
- **Porto de Santarém:** rodovia BR-163 e hidrovia do Tapajós.
- **Porto de Manaus:** rodovia BR-364 e hidrovias do Madeira e do Amazonas.
- **Porto de São Luís:** rodovia BR-158, Ferrovia Norte-Sul Tramo Norte (FNSTN) e ferrovia Estrada de Ferro Carajás (EFC).

Escoamento da Produção Agrícola – Goiás e Distrito Federal

Mapa da infraestrutura de transportes e de produção de soja



Fonte: DNIT, 2025 e Conab, 2023. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Nota: Mapa de calor da produção de soja em 2023 a partir dos dados da Conab.

Corredores estratégicos

Os principais portos de escoamento da produção de Goiás e do Distrito Federal, em 2024, foram **Santos e Vitória**.

Considerando a maior concentração da produção na região de Jataí e Rio Verde, destacam-se os corredores:

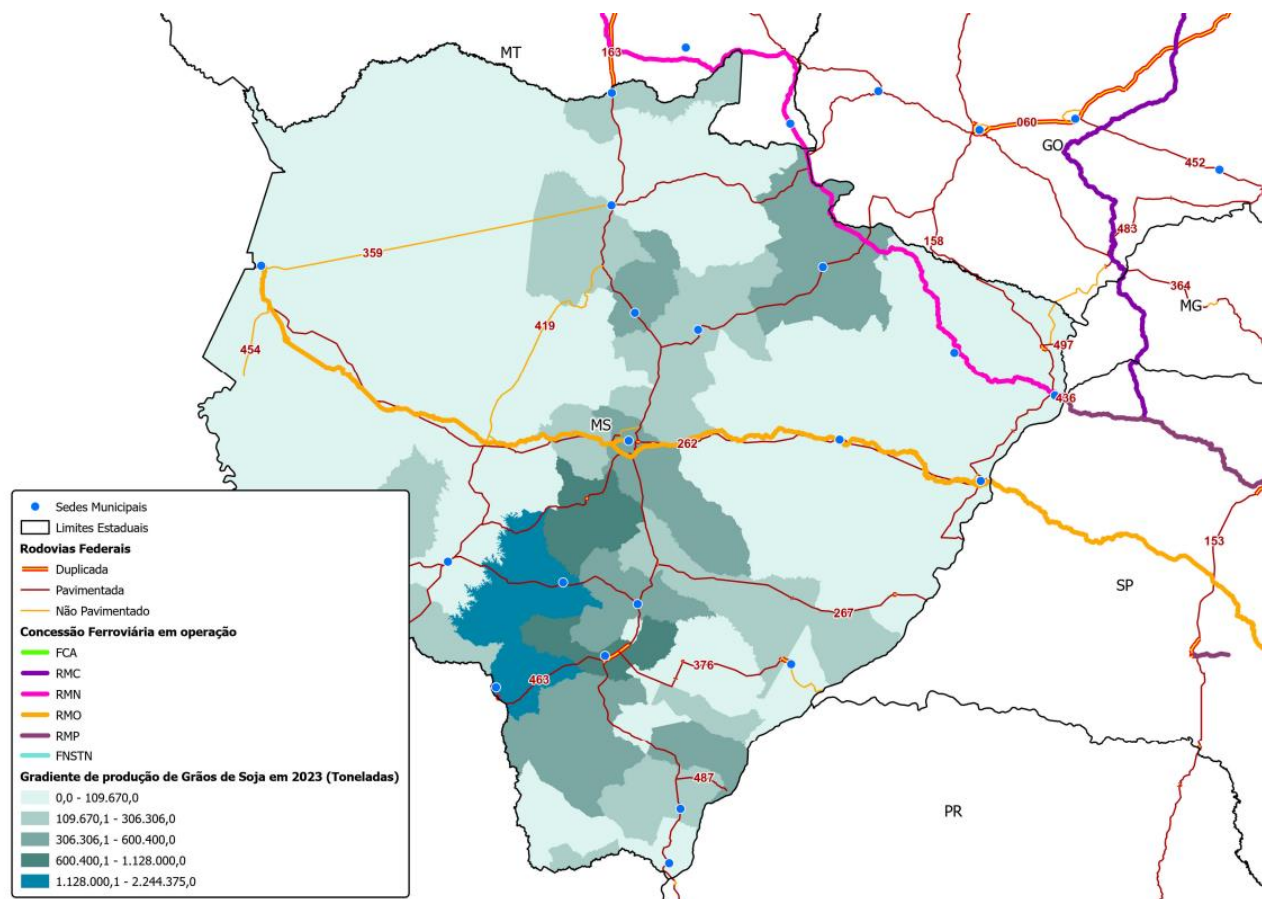
- **Porto de Santos:** ferrovias RMC e RMP; rodovias BR-060 e BR-364 até Rondonópolis (famosa Rota do Agro) e ferrovia RMN; 100% rodoviário até o porto, a partir da BR-364.

Considerando a região produtora mais próxima ao Distrito Federal, destacam-se os corredores:

- **Porto de Vitória:** rodovia BR-040 e ferrovias Centro-Atlântica (FCA) e Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFMV); rodovia BR-251 e ferrovia FCA.
- **Porto de Santos:** rodovia BR-050 e ferrovia FCA.

Escoamento da Produção Agrícola – Mato Grosso do Sul

Mapa da infraestrutura de transportes e de produção de soja



Fonte: DNIT, 2025 e Conab, 2023. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Nota: Mapa de calor da produção de soja em 2023 a partir dos dados da Conab.

Corredores estratégicos

Os principais portos de escoamento da produção do Mato Grosso do Sul em 2024, foram **Paranaguá e Santos**. Os corredores estratégicos são:

- **Porto de Paranaguá:** 100% rodoviário até o porto, a partir da rodovia BR-163.
- **Porto de Santos:** 100% rodoviário até o porto, a partir da rodovia BR-267.

A BR-262, também, é um corredor importante de ligação de Três Lagoas e Campo Grande à Corumbá. Nesse mesmo sentido, opera a ferrovia RMO, entre Bauru e Corumbá, movimentando minério de ferro.

Escoamento da Produção Combustíveis

A crescente demanda por combustíveis no Centro-Oeste, especialmente no Mato Grosso, reflete a expansão da produção agrícola e a forte dependência do transporte rodoviário para o escoamento de grãos. Somente no estado, o consumo de diesel já supera 3,5 bilhões de litros por ano e deve alcançar 4,4 bilhões de litros em 2035, volume majoritariamente destinado à frota de caminhões que movimentam a safra. Esse cenário pressiona a infraestrutura logística da região e evidencia a necessidade de diversificação dos modos de transporte.

É nesse contexto que, no médio prazo, as ferrovias devem se consolidar como o principal modo para atender ao crescimento da demanda e oferta de combustíveis líquidos no Centro-Oeste:

- vão receber o diesel proveniente das refinarias do Sudeste e, no sentido inverso, escoar o etanol – em especial o de milho – para aquela região;
- a expansão da Malha Norte, com a chegada até Lucas do Rio Verde (MT), será estratégica para absorver parte significativa desse fluxo de combustíveis;
- multimodalidade: utilização das ferrovias nos trajetos longos, com apoio de caminhões para acessar terminais de integração próximos às usinas do Centro-Oeste e, na outra ponta, em Paulínia (SP), a conexão com dutos que possibilitam a entrada ou saída dos produtos sem ampliar a circulação de caminhões nas regiões metropolitanas do Sudeste.

Biocombustíveis – etanol de milho

A produção de etanol em Mato Grosso praticamente dobrou entre 2020 e 2025, passando de 3,6 bilhões para 6,7 bilhões de litros. Desse volume, apenas 1,3 bilhão de litros é destinado ao consumo interno, enquanto a maior parte segue para abastecer o Sudeste. As projeções indicam que, até 2035, a produção deve dobrar novamente, alcançando 12 bilhões de litros, sendo 92% proveniente de biocombustíveis, principalmente os elaborados à base de milho.

Novos dutos e integração multimodal

- Ótica da Petrobras: a companhia tende a priorizar dutos longos entre o Sudeste e o Mato Grosso por entender que essa solução reduz custos internos de transporte e logística.
- Ótica da integração nacional: a alternativa defendida é a multimodalidade, com expansão de oleodutos inclusive no Centro-Oeste, interligados às ferrovias, de modo a equilibrar custos, ampliar a capilaridade e reduzir a pressão sobre rodovias.



Escoamento da Produção Combustíveis

Investimentos

PIO 2025/EPE¹: estão previstos cinco empreendimentos de longo prazo, estimados em R\$ 30,04 bilhões, sendo:

- **Etanol:** três dutos, ligando Paulínia (SP) a Anaurilândia (MS); Sorriso (MT) a Água Boa (MT); e Sorriso (MT) a Porto Nacional (TO).
- **Derivados de petróleo:** dois dutos, um de Rondonópolis (MT) a Sorriso (MT), e outro entre Paulínia (SP) e Campo Grande (MS).²

1. Plano Indicativo de Oleoduto da Empresa de Pesquisa Energética (PIO/EPE).

1. Agência INFRA. Fluxo de combustíveis no Centro-Oeste abre espaço para trens e dutos. <https://agenciainfra.com/blog/fluxo-de-combustiveis-no-centro-oeste-abre-espaco-para-trens-e-dutos/>



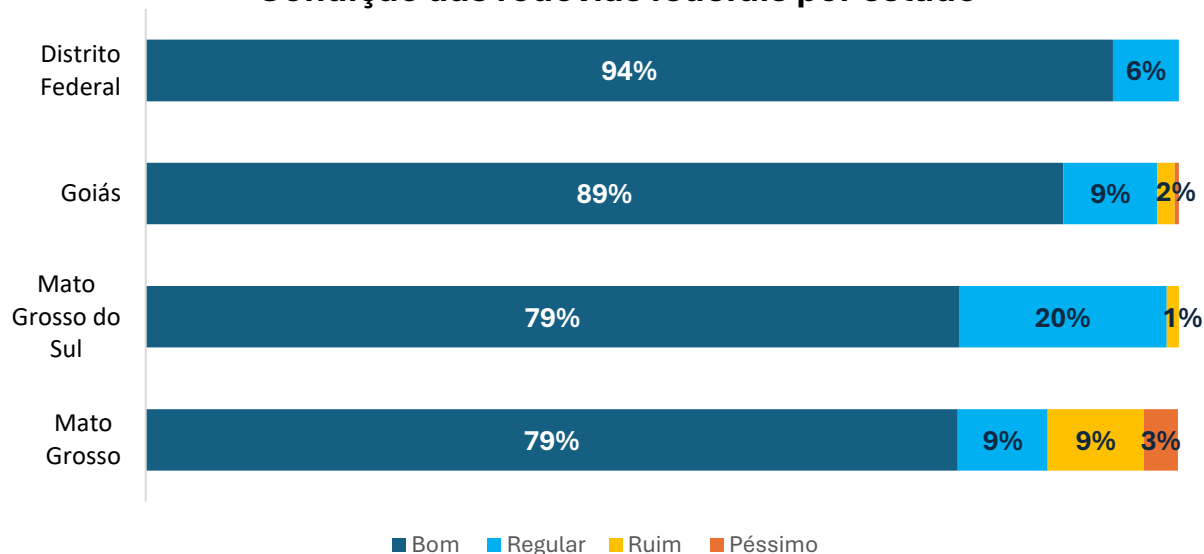
Infraestrutura Rodoviária

A infraestrutura rodoviária da Região Centro-Oeste desempenha papel estratégico na integração territorial do país e no escoamento da produção agropecuária, conectando áreas produtoras do interior aos principais corredores logísticos, polos consumidores e portos de exportação. A malha rodoviária federal constitui o principal eixo de circulação de cargas da região, especialmente para o transporte de grãos, fibras e proteínas animais, além de sustentar o abastecimento regional e a articulação entre os estados do Centro-Oeste e as demais regiões do Brasil.

A malha rodoviária federal da região totaliza 17.976 km, dos quais 11.834 km são pavimentados e 1.010 km permanecem não pavimentados, além de 5.132 km previstos na malha planejada. Parte dessa rede é operada por concessionárias, contribuindo para ampliação da capacidade, melhoria da segurança viária e manutenção dos principais corredores logísticos. Atualmente, a extensão concedida soma 1.140 km no Mato Grosso (Via Brasil e Rota do Oeste, na BR-163); 846 km no Mato Grosso do Sul (CCR MSVia, na BR-163); 1.436 km em Goiás (Ecovias do Araguaia, nas BRs 153, 080 e 414; Eco 050, na BR-050; Ecovias do Cerrado, nas BRs 364 e 365; Rota Verde Goiás, nas BRs 060 e 452; e Concebra, nas BRs 060 e 153); e 31 km no Distrito Federal (Concebra, na BR-060).

A condição da malha rodoviária federal é avaliada com base no Índice de Condição da Malha (ICM), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Os resultados indicam predominância de trechos classificados como “Bom” na região, refletindo condições gerais favoráveis nos principais corredores. O Distrito Federal e Goiás apresentam os melhores desempenhos relativos, enquanto Mato Grosso do Sul concentra maior percentual de trechos em condição “Regular” e Mato Grosso apresenta segmentos classificados como “Regular” e “Ruim”, evidenciando gargalos associados à necessidade de pavimentação, restauração estrutural e adequação da capacidade em corredores estratégicos para o escoamento de grãos.

Condição das rodovias federais por estado



Fonte: ICM/DNIT, nov/25. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Rodovias estruturantes da Região Centro-Oeste

A malha rodoviária do Centro-Oeste é estruturada por um conjunto de eixos federais, longitudinais e transversais, que asseguram a integração intrarregional, a conexão com as demais regiões do país e o acesso aos portos de exportação. Esses corredores concentram os maiores fluxos de cargas agrícolas, industriais e de insumos, desempenhando papel central no escoamento da produção regional.

Entre os principais eixos longitudinais, destaca-se a **BR-163**, principal corredor Norte–Sul do Centro-Oeste, cruzando os estados do Mato Grosso do Sul e Mato Grosso e conectando a região aos portos do Sul, Sudeste e do Arco Norte. A rodovia figura entre as mais movimentadas do país e é essencial para o transporte de cargas agropecuárias, geral e de pessoas. A BR-163 encontra-se integralmente concedida na região, contribuindo para melhores condições operacionais.

Outro eixo Norte–Sul relevante é a **BR-153**, que atravessa Goiás e estabelece conexão com Tocantins, Minas Gerais e São Paulo. A rodovia apresenta elevado fluxo de cargas e pessoas, funcionando como elo fundamental entre o Centro-Oeste, os principais mercados consumidores e os polos industriais do país. Encontra-se integralmente concedida na região, contribuindo para melhores condições operacionais.

No sentido Leste–Oeste, a **BR-070** exerce papel estratégico ao ligar Brasília ao Mato Grosso, passando por Goiás e alcançando a fronteira com a Bolívia. Trata-se de um corredor fundamental para o transporte de grãos e para a integração nacional e internacional da região, apresentando, de modo geral, condição de manutenção classificada como “Bom”.

A **BR-364** constitui outro eixo estruturante, conectando o Centro-Oeste aos estados de Rondônia e Acre, além de estabelecer ligação com o Sudeste, especialmente São Paulo. A rodovia é amplamente utilizada no escoamento de cargas agropecuárias e apresenta, em sua maior parte, condição “Bom”, com poucos trechos classificados como “Regular”.

A **BR-158** desempenha papel relevante na articulação entre as porções Leste e Nordeste do Mato Grosso, conectando áreas produtoras aos polos logísticos intermodais de Marabá (PA) e Palmeirante (TO). Embora apresente predominância de trechos em condição “Bom”, há segmentos não pavimentados classificados como “Regular” e “Péssimo”, indicando gargalos estruturais e necessidade de intervenções.

No Mato Grosso do Sul, destacam-se as **BRs 262 e 267**. A primeira conecta Campo Grande aos estados de São Paulo e Minas Gerais, e a Corumbá (fronteira com a Bolívia). A BR-267, que percorre o estado no sentido Leste–Oeste, ligando Porto Murtinho (fronteira com o Paraguai) a Presidente Epitácio (SP), integra o traçado do Corredor Bioceânico, ampliando as possibilidades logísticas internacionais da região. Ambos os corredores apresentam longos trechos classificados como “Regular”.

Infraestrutura Rodoviária

No Distrito Federal, a malha rodoviária assume papel estratégico na articulação regional, com destaque para as **BRs 020, 040 e 060**. A BR-020 conecta Brasília ao Nordeste brasileiro; a BR-040 liga Brasília e Goiás aos principais centros econômicos do Sudeste, como Belo Horizonte (MG) e Rio de Janeiro (RJ); e a BR-060 conecta Brasília a Goiânia (GO) e segue em direção ao Mato Grosso do Sul, sendo essencial na integração logística do Centro-Oeste, com desempenho operacional satisfatório, sobretudo nos trechos concedidos.



Infraestrutura Rodoviária

Investimentos

Investimentos públicos 2025

Em 2025, os investimentos públicos federais destinados à infraestrutura rodoviária na região totalizam aproximadamente R\$ 1,41 bilhão, com foco predominante na manutenção da malha existente, que responde por cerca de 60% dos recursos aplicados. Essa prioridade reflete a necessidade de preservar a funcionalidade de uma rede extensa e estratégica, sujeita a tráfego intenso de cargas pesadas e a condições operacionais desafiadoras, especialmente em corredores voltados ao escoamento de *commodities* agrícolas.

Os recursos destinados à construção e ampliação da infraestrutura correspondem a aproximadamente 33% do total, indicando esforços voltados à melhoria da capacidade, à adequação de traçados e à eliminação de gargalos logísticos em eixos estruturantes. Já os investimentos em sinalização e segurança viária somam cerca de 4%, enquanto ações de conservação e recuperação representam 3%, complementando a estratégia de manutenção e qualificação da malha rodoviária federal.

Investimentos públicos, por tipo de serviço, em 2025

Tipo de Serviço	Valor (Reais)	% em relação ao total
Manutenção	844.267.615	60%
Construção	463.444.100	33%
Gestão Ambiental	846.095	0%
Sinalização / Segurança	53.973.669	4%
Conservação / Recuperação	40.104.643	3%
Desapropriação	2.052.235	0%
Outros	2.938.738	0%

Fonte: SIGA Brasil, 2025. Dados corrigidos pelo IPCA na data base de 11/2025. *Dados de 2025 até o mês 11.

A distribuição dos investimentos por unidade da federação revela que o investimento no Mato Grosso teve caráter predominantemente conservativo, voltado à manutenção e adequação funcional dos principais eixos logísticos do agronegócio, mais do que à abertura de novos trechos. No MS, 2025 se destaca por um equilíbrio entre manutenção e obras de ampliação/adequação, com forte ênfase em corredores ligados ao Corredor Bioceânico, além do suporte ao escoamento agroindustrial e florestal. Em Goiás e no Distrito Federal, os investimentos concentram-se na manutenção e melhoria da fluidez logística, especialmente em eixos de integração regional, como obras de adequação nas BRs 020 e 080. Os investimentos de caráter regional complementam as ações físicas, reforçando segurança, regularidade operacional e desapropriações.

Infraestrutura Rodoviária

Investimentos

Investimentos públicos, por estado, em 2025

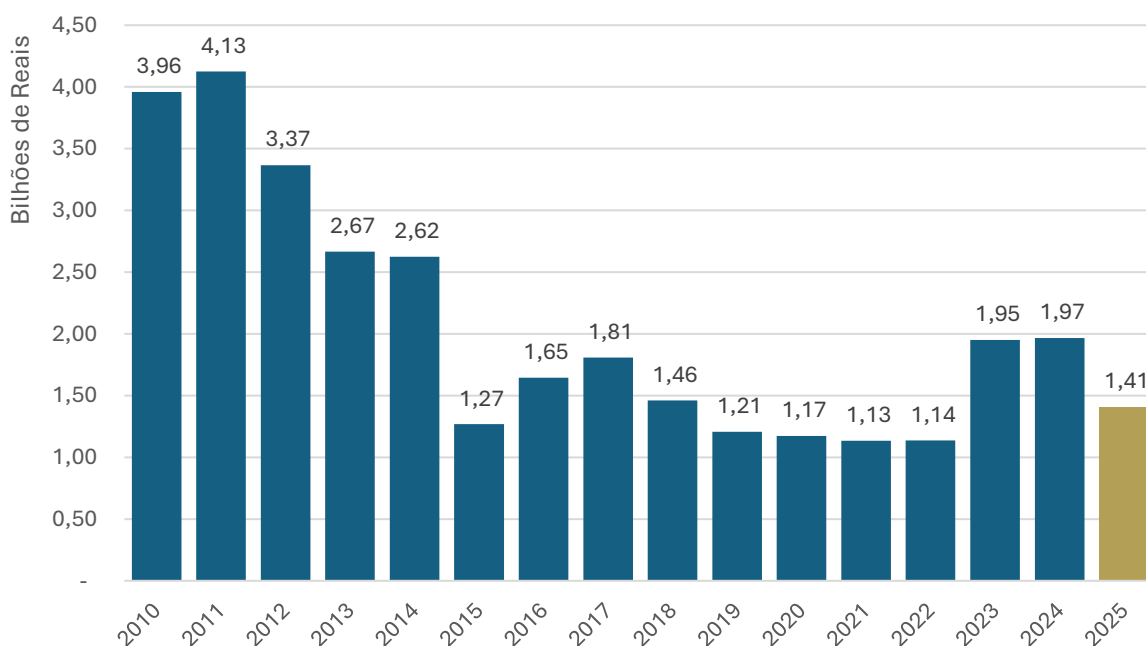
Estado / Região	Valor (R\$)	% em relação ao total
Goiás e Distrito Federal	373.262.687	27%
Mato Grosso	453.160.553	32%
Mato Grosso do Sul	518.363.295	37%
Regional / Outros	62.840.560	4%

Fonte: SIGA Brasil, 2025. Dados corrigidos pelo IPCA na data base de 11/2025. *Dados de 2025 até o mês 11.

A análise da evolução dos investimentos públicos federais em infraestrutura rodoviária na Região Centro-Oeste ao longo da última década indica um comportamento marcado por oscilações significativas. Após níveis mais elevados no início da década de 2010, observa-se um período prolongado de retração, com redução expressiva dos volumes investidos a partir de 2014.

Nos anos mais recentes, contudo, os dados apontam para uma retomada gradual dos investimentos, com valores voltando a se aproximar de patamares superiores a R\$ 1,97 bilhão em 2024, antes da leve redução observada em 2025. Essa recuperação sugere uma reorientação da política de investimentos, com retomada de projetos estratégicos voltados à preservação da malha existente e à melhoria da eficiência logística regional.

Evolução dos investimentos públicos na Região Centro-Oeste

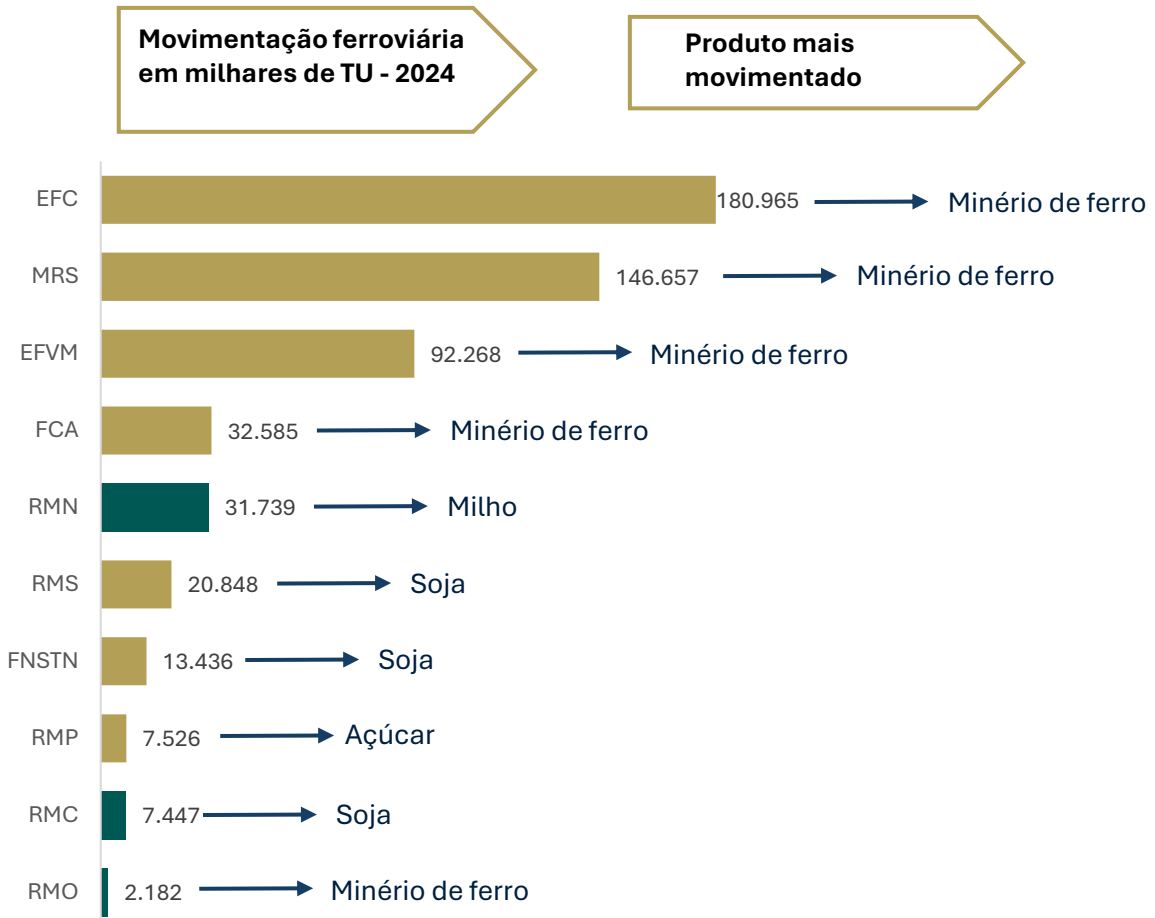


Fonte: SIGA Brasil, 2025. Dados corrigidos pelo IPCA na data base de 10/2025. *Dados de 2025 até o mês 11.

Infraestrutura Ferroviária

Movimentação de Carga

Em 2024, a RMN, RMO e RMC movimentaram, juntas, **41 milhões de TU**.



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

Apesar da FCA ter um volume expressivo de movimentação de carga, os principais fluxos se concentram na Região Sudeste.

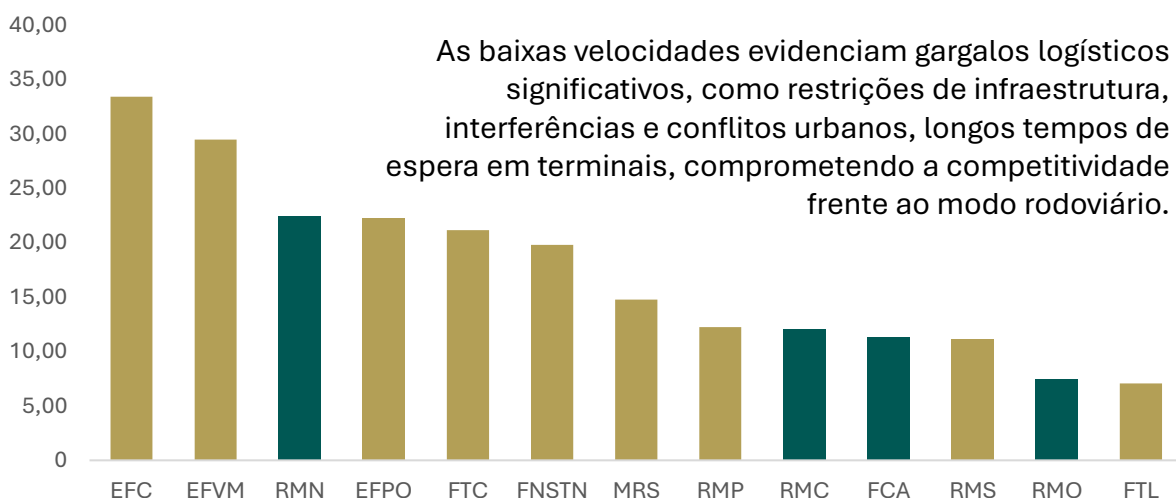


Infraestrutura Ferroviária

Índices Operacionais

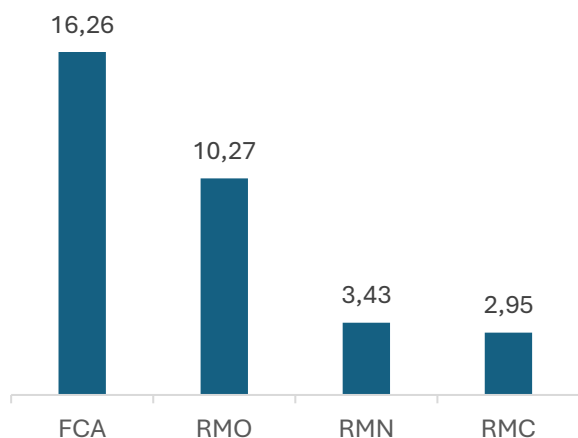
Velocidade Média Comercial (VMC)

Segundo os dados da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), a velocidade média comercial (VMC) da ferrovia RMN atinge cerca de 22 km/h, enquanto as ferrovias RMC e FCA apresentam VMC próximas de 12 km/h, e a RMO, aproximadamente 7 km/h. Apesar do desempenho superior da RMN, o terceiro melhor no Brasil, seus índices ainda ficam aquém dos padrões internacionais. Nos Estados Unidos, por exemplo, os corredores intermodais operam com velocidades médias entre 30 e 40 km/h, evidenciando oportunidades de aprimoramento para o setor ferroviário brasileiro.



Índice de acidentes (acidentes por milhão de trem.km)

Em 2024, as ferrovias do Centro-Oeste apresentaram níveis distintos de desempenho em segurança. A FCA registrou o maior índice regional (16,25 acidentes por milhão de trem.km), refletindo desafios em trechos antigos e de maior circulação. A RMO aparece em seguida (10,27), ainda influenciada por segmentos urbanos e interfaces rodoviárias mais críticas. Já RMN (3,43) e RMC (2,95) operam com índices mais baixos, inferiores à média nacional.



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

Entre os principais fatores que aumentam o índice de acidentes na região destacam-se: cruzamentos em nível ainda presentes em áreas urbanas, trechos com restrições geométricas herdadas de projetos antigos, aumento da circulação de veículos leves e pesados próximos à faixa de domínio e maior variabilidade operacional em malhas em processo de expansão ou modernização. Esses elementos combinados explicam a maior dispersão nos resultados de 2024 e indicam onde se concentram os gargalos de segurança.

Investimentos do Novo PAC em ferrovias (2023-2030)

Os investimentos em infraestrutura ferroviária na Região Centro-Oeste somam cerca de R\$ 25,8 bilhões distribuídos em três modalidades: investimentos das concessões existentes (origem privada), estudos para novas concessões (origem federal e estadual) e construção de novos trechos ferroviários (origem privada).

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\$ 206,2 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 da Região Centro-Oeste a longo prazo.

Investimentos do Novo PAC em ferrovias (2023-2030)

Modalidade	Empreendimento	Valor total de investimentos (R\$)	Percentual executado (%)
Investimentos das Concessões Existentes	Extensão da Malha Norte	9.000.000.000,00	50%
Investimentos das Concessões Existentes	Malha Norte	753.622.112,00	90%
Investimentos das Concessões Existentes ¹	Malha Centro-Leste	5.918.036.741,00	93%
Investimentos das Concessões Existentes	Malha Oeste	6.186.818.340,00	98%
Investimentos das Concessões Existentes	Malha Central	697.011.103,00	91%
Construção	Ferrovia de Integração do Centro-Oeste - FICO 1	3.215.945.007,00	30%
Estudos para novas concessões ²	EF-170 (Ferrogrão); Nova Ferroeste; Malha Oeste; EF-334/354 (Corredor FICO/FIOL)	20.000.000,00	63%

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

1. Os investimentos da Malha Centro-Leste compreendem as regiões Centro-Oeste, Nordeste, e, principalmente, Sudeste.
2. É considerado o valor de R\$ 5 milhões para cada estudo para nova concessão.

Infraestrutura Ferroviária

Panorama das Ferrovias em Operação

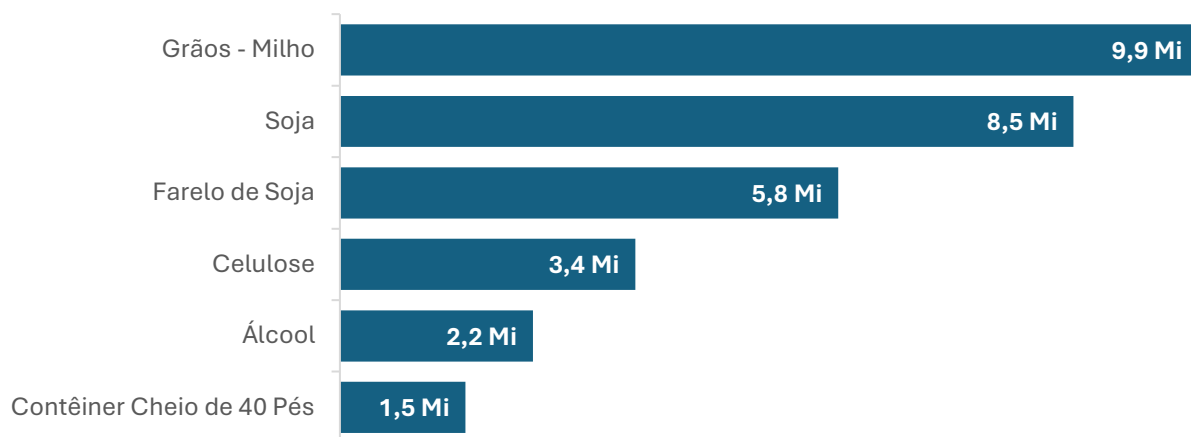
Rumo Malha Norte (RMN)

A ferrovia RMN compreende a ligação entre Rondonópolis (MT) e Aparecida do Taboado (MS), onde se conecta com a ferrovia Rumo Malha Paulista (RMP) até o Porto de Santos (SP).



- 741 km de extensão, operacionais.
- Bitola: larga.

Principais mercadorias transportadas em 2024 em TU



A RMN foi a concessionária que mais movimentou soja e milho em 2024.

Adubos e fertilizantes são cargas de retorno, consideradas na movimentação RMP, sendo o principal produto na rota Santos-Rondonópolis.



Infraestrutura Ferroviária

Panorama das Ferrovias em Operação

Rumo Malha Central (RMC)

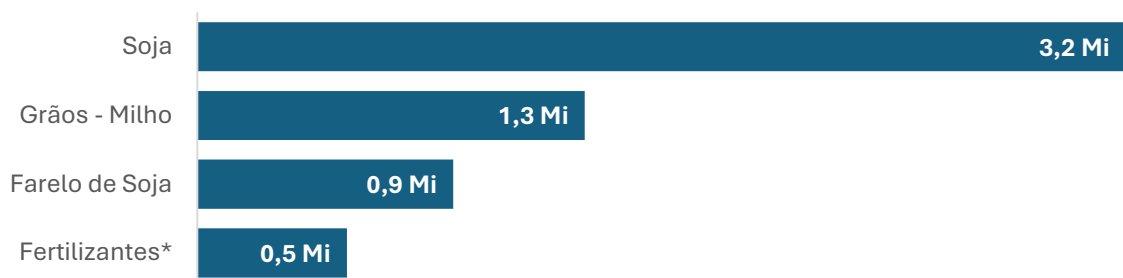
A ferrovia RMC compreende a ligação entre Porto Nacional (TO) e Estrela D'Oeste (SP), conectando-se com a Ferrovia Norte-Sul Tramo Norte até Açailândia (MA) e com a Rumo Malha Paulista (RMP) até o Porto de Santos (SP).



- 1.534 km de extensão, operacionais.
- Bitola: larga.

O gráfico abaixo apresenta as principais mercadorias transportadas pela concessionária, em 2024, com origem e/ou destino no Centro-Oeste.

Principais mercadorias transportadas em 2024 em TU



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

*Fertilizantes: cloreto de potássio, ureia, fosfato, adubo orgânico a granel e outros adubos e fertilizantes.



Infraestrutura Ferroviária

Ferrovias Planejadas

O mapa reúne a infraestrutura ferroviária existente no Centro-Oeste e os principais projetos planejados e em obras, evidenciando a relevância das novas conexões para a logística nacional.

Mapa da infraestrutura ferroviária existente e planejada



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

Entre os trechos em execução, destacam-se a **FICO I (Mara Rosa-Água Boa)** e **FIOI (Ilhéus-Barreiras)** e a **ferrovia estadual do Mato Grosso**, voltadas a ampliar a capacidade de escoamento do agronegócio.

No campo dos projetos estratégicos, estão a **Ferrovia Bioceânica**, a **FIOI 3**, a **FICO** e a **Ferrogrão**, além da **Nova Ferroeste**. Cada uma delas desempenha papel fundamental para a integração regional e a expansão da multimodalidade. A **Ferrogrão**, embora ainda cercada de disputas jurídicas e ambientais, segue no centro do debate pela sua importância para o escoamento da produção do norte do Mato Grosso rumo a Miritituba (PA). A **Nova Ferroeste** tem papel decisivo no escoamento da safra até os portos da Região Sul, além de viabilizar o transporte ferroviário interno do milho, conectando o Mato Grosso do Sul aos estados do Paraná e a Santa Catarina. Essa integração contribui para o fortalecimento da cadeia produtiva de grãos e rações no Sul do Brasil.



Infraestrutura Ferroviária

Ferrovias Planejadas

Esses projetos, ao se consolidarem, representarão ganhos de eficiência, redução de custos logísticos e maior competitividade internacional para o agronegócio brasileiro.

Ferrogrão (EF-170)

A Ferrogrão foi idealizada em 2012 como um corredor ferroviário paralelo à BR-163, unindo Sinop (MT) a Miritituba (PA), com o propósito de reduzir os custos de transporte e consolidar o Arco Norte como alternativa aos portos do Sul e do Sudeste.



Dados técnicos

- Cerca de 933 km, ligando Sinop (MT) a Miritituba (PA).
- CAPEX de implantação previsto de R\$ 8,26 bilhões.
- Capacidade inicial prevista de 42 milhões de toneladas.
- Previsão do edital de concessão em 2026.

Qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) em 2016, teve o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) atualizado e concluído em agosto de 2024, após exaustivas discussões jurídicas, técnicas e ambiental.

Atualmente, o projeto está em análise pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Redução do frete em até 40% em relação ao Porto de Santos

Ferrovia Estadual do Mato Grosso

A Ferrovia Estadual do Mato Grosso compreende a ligação entre Rondonópolis e Lucas do Rio Verde, com um ramal para Cuiabá, no Mato Grosso. Com extensão estimada de 743 km, suas obras foram iniciadas em 2022 pela RUMO (obra do NovoPAC executada com recursos privados, da RUMO).



Infraestrutura Ferroviária

Ferrovias Planejadas

Corredor FICO / FIOL

O corredor ferroviário formado pela FICO (Ferrovia de Integração do Centro-Oeste) e pela FIOL (Ferrovia de Integração Oeste-Leste) é um dos principais projetos estruturantes da malha logística brasileira. A FICO conecta a região produtora de grãos do Centro-Oeste, em especial o Mato Grosso, à FIOL, que segue em direção ao porto de Ilhéus (BA), no Atlântico.



- Cerca de 888 km de extensão, ligando Mara Rosa (GO) a Lucas do Rio Verde (MT);
- FICO I: extensão de 383 km de Mara Rosa (GO) a Água-Boa (MT). As obras desse trecho iniciaram em 2023 e estão 30,4% executadas;
- FICO II: extensão de 505 km de Água Boa (GO) a Lucas do Rio Verde (MT). Projeto básico concluído.



- Cerca de 1527 km de extensão, ligando o Porto de Ilhéus (BA) a Mara Rosa (GO).
- FIOL I: extensão de 537,2 km de Ilhéus (BA) a Caetité (BA). Em 2021 foi concedido para a empresa Bahia Mineração S.A.
- FIOL II: extensão de 485,4 km de Caetité (BA) a Barreiras (BA). As obras estão sendo executadas pelo Governo Federal, com avanço físico de 71%.
- FIOL III: ligação entre Correntina (BA) e Mara Rosa (GO). Os projetos desse trecho estão sendo atualizados devido a alteração de traçado, que inicialmente seria de Barreiras (BA) a Figueirópolis (TO). Em Mara Rosa (GO) a FIOL III irá se integrar com a FNS e a FICO.

Redução do frete em cerca de 20% em relação ao Porto de Santos

Logística e Competitividade

na Exportação de Soja

A partir de polos como **Lucas do Rio Verde (LRV)**, no Mato Grosso, vislumbra-se a integração de ferrovias em construção e planejadas, conectando a Região Centro-Oeste tanto aos portos do Arco Norte, quanto aos do Sudeste, e até mesmo à Rota Bioceânica, em direção ao Pacífico.

Essa nova configuração permitirá ao agronegócio combinar ferrovia, rodovia e hidrovía em corredores mais sustentáveis e eficientes, reduzindo custos logísticos, e ampliando a competitividade internacional das exportações brasileiras, especialmente para a China.

Comparação de fretes para a Rota LRV à Shanghai (China)

Porto de Saída	Rota	US\$/t (marítimo)	US\$/t (terrestre)	US\$/t (Total)
Chancay - Peru	Ferrovia Bioceânica	18,00	1.947,33	1.965,33
Santos -SP	BR-163 + RMN	35,00	2.489,14	2.524,14
Santos - SP	FMT ¹ + RMN	35,00	2.152,08	2.187,08
Santos - SP	FICO + RMC + RMN	35,00	1.722,83	1.757,83
Ilhéus - BA	FICO + FIOL	20,00	1.757,45	1.777,45
Vila do Conde - PA	BR-163 + Hidrovía do Tapajós	25,00	1.871,28	1.896,28
Vila do Conde - PA ²	Ferrogrão + Hidrovía do Tapajós	25,00	1.280,65	1.305,65

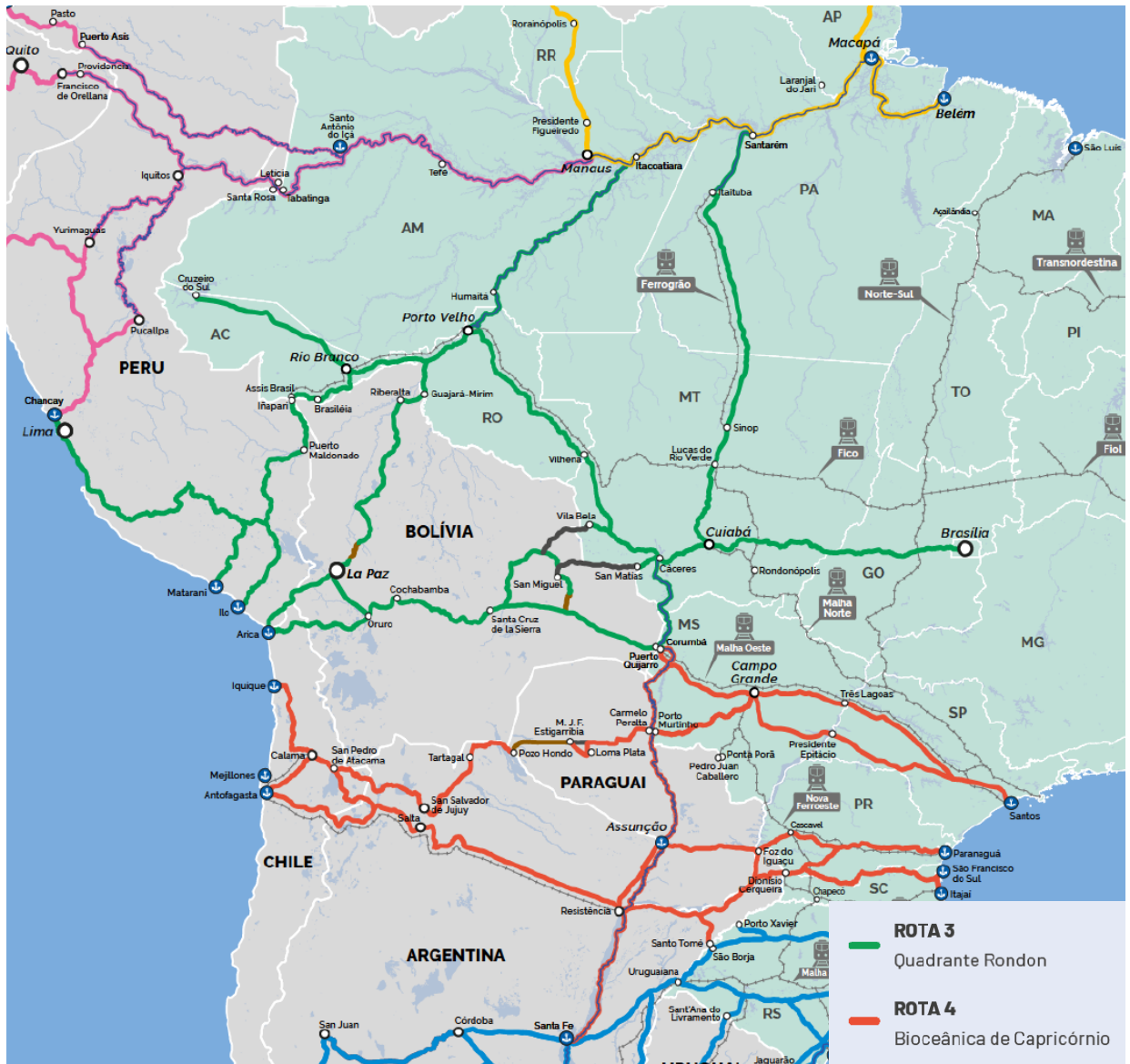
Elaboração: Infra S.A.

1. FMT = Ferrovia Estadual do Mato Grosso.
2. Para o cálculo do frete foi considerado a ferrovia Ferrogrão saindo de Lucas do Rio Verde (MT), sendo que o projeto atual é de Sinop (MT) a Miritituba (PA).

Rotas de Integração Sul-Americana

As Rotas de Integração Sul-Americana surgem como alternativa estratégica para ampliar a inserção do Centro-Oeste nos mercados internacionais, conectando a região a portos do Pacífico por meio de corredores intermodais que atravessam países vizinhos.

Mapa das Rotas de Integração Sul-Americana



Fonte: Relatório 2024 – Rotas de Integração Sul-Americana. Ministério do Planejamento e Orçamento – MPO.

Entre as opções em discussão, destacam-se a **Rota 3: Quadrante Rondon** e a **Rota 4: Capricórnio**, que ligam os estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul aos portos do Peru e Chile.



Rotas de Integração Sul-Americana

Rota 3: Quadrante Rondon

Esta rota compreende o estudo da Ferrovia Bioceânica, permitindo a ligação do estado do MT ao Porto de Chancay no Peru, além das ligações rodoviárias até o Porto de Arica no Chile, partindo de Vila Bela da Santíssima Trindade e Cáceres no MT, e de Corumbá no MS.

Rota Quadrante Rondon e Ferrovia Bioceânica



Fonte: Relatório 2024 – Rotas de Integração Sul-Americana. Ministério do Planejamento e Orçamento – MPO. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Pontos de destaque

- **ZPE¹ de Cáceres (MT):** com localização estratégica, foi concebida para estimular a industrialização voltada à exportação. Além disso, reforça a vocação do oeste do estado como porta de entrada das cadeias globais de valor.
- **Corumbá (MS):** registra em torno de 90% do total exportado pelo Brasil para a Bolívia.
- **BR-070:** ligação de Brasília (DF) a Cáceres (MT), pavimentada em pista simples.
- **BR-262:** liga Corumbá (MS) a Campo Grande (MS), pavimentada em pista simples.

1. ZPE: Zona de Processamento de Exportação.

Rotas de Integração Sul-Americana

Rota 4: Capricórnio

Esta rota é majoritariamente rodoviária, permitindo a ligação do estado do MS aos Portos do Chile (Iquique, Antofagasta e Mejilones). As cidades fronteiriças no MS são Corumbá e Porto Murtinho.

Rota de Capricórnio



Fonte: Relatório 2024 – Rotas de Integração Sul-Americana. Ministério do Planejamento e Orçamento – MPO.

Pontos de destaque

- **Hidrovia Paraguai-Paraná:** liga as cidades de Corumbá e Porto Murtinho, no Mato Grosso do Sul, ao Porto de Santa Fé na Argentina. É uma importante via de exportação para a Argentina;
- **Porto Murtinho (MS):** a conclusão da Ponte Binacional prevista para 2026 (75% executado) abre a possibilidade de escoamento de grãos e carnes pelos portos do Chile, reduzindo prazos e custos de transporte internacional.

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