

Ferrovias Minas-Rio

estreia abertura de concessões 2026

Arquivo/Paulo Dimas

Trecho Angra-Barra Mansa permitirá escoar cargas pelo Porto de Angra além de fomentar o turismo ferroviário com o Trem da Mata Atlântica



Montagem/Ministério dos Transportes

Por André Borges (Folhapress)

A concessão de trechos ferroviários para a iniciativa privada vai ter início em 2026 com a oferta do “corredor Minas-Rio”, uma malha já existente - mas subutilizada - de 740 km de extensão e que conecta as cidades mineiras de Arcos, Lavras e Varginha até os municípios fluminenses de Barra Mansa e Angra dos Reis. O traçado faz parte atualmente da malha da FCA (Ferrovia Centro-Atlântica), mas está quase inoperante e demanda investimentos para ampliações.

O trecho será retomado pelo governo Lula (PT) e oferecido por meio de um “chamamento público”, um modelo inédito em que a administração pública oferece a malha ao mercado, condicionando essa operação a investimentos, mas sem exigir pagamentos à União (outorga).

Com esse modelo de autorizações, o governo federal pretende atrair investimentos privados para reaproveitar ferrovias existentes que foram abandonadas. O plano prevê um contrato de 99 anos de exploração ferroviária. Se o chamamento público atrair mais de um interessado, o governo escolhe a proposta que seja mais atrativa ao interesse público.

A concessão total da FCA, fei-

Malha é a principal aposta para o mercado cafeeiro com nova logística para abastecer o Porto de Angra dos Reis

ta 30 anos atrás, acaba em setembro de 2026. Com a proximidade do fim do contrato, parte desses trechos de mais de 7 mil km da ferrovia será devolvida à União. Por isso, o governo tem pressa em dar um destino a trechos que serão retomados, além de viabilizar a prorrogação do contrato atual de parte da ferrovia com a VLI, que administra a FCA.

Trecho é estratégico

O corredor Minas-Rio foi escolhido porque reúne uma combinação de fatores que, na avaliação do Ministério dos Transportes, tem potencial de atrair diferentes operadores de ferrovia. O trecho aponta demanda real de carga, tem estudos técnicos prontos, inspeções realizadas e uma decisão política de priorizar o projeto. Passou também a fazer parte do PPI (Programa de Parcerias de Investimentos).

Na prática, isso significa que ele passa a ser tratado como prioridade política e institucional, sendo acompanhado diretamen-

te pela Casa Civil da Presidência da República. Para o investidor, é mais um sinal de segurança para o investimento.

A diversificação de cargas, além do possível interesse turístico para transporte de passageiros, é uma das principais apostas. Os estudos já realizados apontam que o trecho pode se converter em uma nova rota de exportação para o café nacional.

O sul de Minas é a principal região produtora do país, responsável por mais de um terço do café brasileiro. A ferrovia permitiria ligar essa produção diretamente ao litoral fluminense, pelo porto de Angra dos Reis, uma alternativa logística ao escoamento tradicional feito por rodovias e portos mais congestionados, como o de Santos.

Marco para setor

Além do café, o corredor pode viabilizar a importação de fertilizantes e o transporte de cargas gerais. Atualmente, a malha inteira da FCA transporta 32 milhões de toneladas por ano,



Trecho ferroviário tem cerca de 740 quilômetros de extensão

sendo a maior parte dessa carga formada por minério de ferro e insumos da siderurgia.

Já no corredor Minas-Rio, a maior parte do volume envolve calcário, clínquer, dolomita e insumos industriais, com movimentação estimada em cerca de 1,7 milhão de toneladas em 2025. Pelos cálculos do governo, essa carga pode ultrapassar 2,5 milhões de toneladas anuais nas próximas décadas.

O governo acredita que a oferta do corredor Minas-Rio como primeira autorização ferroviária pode se tornar um marco para o setor. O projeto vai funcionar como um teste do modelo para outras ferrovias que enfren-

tam problemas de subutilização ou fim de contrato.

Investimento bilionário

Ao todo, a carteira do setor ferroviário tem a expectativa de movimentar mais de R\$ 139,7 bilhões de investimentos em obras, além de R\$ 516,5 bilhões em operações dos trechos.

Além do chamamento público de trechos, o planejamento do governo federal está concentrado em oito trechos entre 2026 e 2027. A publicação de editais e as datas dos leilões estão distribuídas nos dois próximos anos e incluem obras totalmente novas, além de revitalização de trechos degradados e integração de corredores ferroviários e portos.