

MULTIMODALIDADE E INVESTIMENTOS

Multimodalidade ganha tração com leilões ferroviários e investimentos de R\$ 140 bilhões.

Transporte Moderno, cinco de fevereiro de dois mil e vinte e seis. Ferrovias.

Agenda do Ministério dos Transportes prevê oito concessões em dois mil e vinte e seis e reforça integração entre rodovias, ferrovias, portos e hidrovias para reduzir gargalos e emissões.

O avanço da multimodalidade voltou ao centro das discussões do setor logístico brasileiro, impulsionado pela expectativa de novos leilões ferroviários e pelo aumento dos investimentos previstos para a infraestrutura de transportes.

1.0 Reconfiguração da Matriz Logística e Multimodalidade

1.1 Metas e Planejamento Estratégico

Segundo o Ministério dos Transportes, dois mil e vinte e seis deve marcar um ciclo decisivo de reconfiguração da matriz logística nacional, com oito concessões ferroviárias programadas e investimentos estimados em R\$ 140 bilhões.

A proposta é transformar trechos hoje ociosos em corredores de transporte mais robustos, criando novos fluxos logísticos e redistribuindo o peso entre os modais. A expectativa é reduzir a dependência do transporte rodoviário em rotas de longa distância, ampliando a conexão ferroviária com portos, terminais e hidrovias.

A agenda está alinhada ao Plano Nacional de Logística dois mil e trinta e cinco, PNL 2035, que prevê maior integração entre os modais e expansão da malha ferroviária, com o objetivo de conectar as cinco regiões do país e fortalecer a ligação com as vias navegáveis da Bacia Amazônica.

A meta é reduzir gargalos estruturais e equilibrar a matriz de transportes, ainda altamente concentrada no modal rodoviário. Atualmente, os caminhões respondem por sessenta e dois vírgula dois por cento do transporte de mercadorias no Brasil.

“Não se trata de substituir o caminhão, mas de fazer com que cada meio opere onde é mais eficiente”, afirma Luciano Johnsson, CEO da Brado, operadora logística multimodal.

1.2 Complementaridade Operacional e Eficiência de Custos

COMPLEMENTARIDADE ENTRE MODAIS REDUZ CUSTOS.

A tendência de integração também deve reforçar a lógica de complementaridade operacional. No novo desenho, o transporte rodoviário tende a concentrar sua atuação na capilaridade e no atendimento de curta distância, alimentando fluxos ferroviários, hidrovias e portuários.

A cabotagem deve absorver percursos costeiros de longa distância, enquanto o transporte aéreo ganha relevância para cargas urgentes e de alto valor agregado. Já o dutoviário permanece como alternativa estratégica para combustíveis e produtos líquidos.

Essa divisão de funções reduz sobreposição de custos e melhora o planejamento logístico, criando alternativas estruturais ao transporte terrestre em rotas críticas.

“No transporte terrestre, a integração entre ferrovia e rodovia mostra o valor da complementaridade, o trem garante competitividade e eficiência em longos percursos, enquanto o caminhão oferece agilidade e capilaridade no atendimento, fortalecendo o desempenho logístico de ponta a ponta”, ressalta Johnsson.

1.3 Sustentabilidade e Benefícios Ambientais

GANHOS AMBIENTAIS

Além do impacto econômico, o movimento também é impulsionado pelo potencial de redução de emissões. Segundo a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários, ANTF, o transporte ferroviário pode emitir até oitenta e cinco por cento menos gás carbônico do que o rodoviário.

A Brado informa que, até setembro do ano passado, obteve redução superior a duzentas e quarenta e duas mil toneladas de gases de efeito estufa, GEE. A empresa responde por oitenta e cinco por cento da movimentação de contêineres em ferrovias brasileiras, medida em toneladas por quilômetro útil, TKU.

Nesse contexto, o uso de contêineres surge como uma alternativa considerada estratégica para fortalecer e simplificar a integração multimodal. Por operar com unidades padronizadas e lacradas, o transporte containerizado facilita a transferência entre modais, reduz tempo de operação e aumenta previsibilidade.

A carga permanece protegida durante todo o percurso, com menor risco de avarias, furtos e exposição a condições climáticas.

2.0 Projetos Ferroviários de Relevância Regional e Industrial

2.1 O Ramal de Inocência e o Vale da Celulose

TRECHO FERROVIÁRIO EM MATO GROSSO DO SUL

Ministro Renan Filho participa de evento que marca a construção de trecho ferroviário em Mato Grosso do Sul.

O ministro dos Transportes, Renan Filho, participa na manhã desta sexta-feira, dia seis, da cerimônia que marca o início das obras de um novo trecho ferroviário em Mato Grosso do Sul, considerado estratégico para o desenvolvimento econômico da região leste do Estado.

O ramal será implantado no município de Inocência, a cerca de trezentos e trinta quilômetros de Campo Grande, no modelo short line, ferrovia de curta extensão voltada à logística industrial.

O trecho terá quarenta e sete quilômetros de extensão, com previsão de conclusão no segundo semestre de dois mil e vinte e sete.

Infraestrutura para o maior projeto de celulose do mundo.

A nova ferrovia foi projetada para atender à futura fábrica da Arauco, que está em fase de implantação em Inocência.

O empreendimento, avaliado em quatro vírgula seis bilhões de dólares, cerca de vinte e sete bilhões de reais, é considerado o maior projeto de celulose do planeta, consolidando o chamado Vale da Celulose em Mato Grosso do Sul.

A unidade industrial terá capacidade de produção de três vírgula cinco milhões de toneladas anuais de celulose, volume que exigirá uma estrutura logística robusta para escoamento da produção.

ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO E ACESSO AOS MERCADOS GLOBAIS.

Com a conclusão do ramal ferroviário, toda a produção da fábrica será transportada até o pátio da Rumo na Rumo Malha Norte, RMN.

A partir daí, os trens seguirão até o Porto de Santos, principal porta de saída para exportações brasileiras.

Os mercados de destino incluem Estados Unidos, Europa e Ásia, reforçando a inserção internacional de Mato Grosso do Sul como polo exportador de produtos florestais e bioindustriais.

Autoridades confirmadas na cerimônia.

Além do ministro Renan Filho, participam do evento o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, a ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, o governador de Mato Grosso do Sul, Eduardo Riedel, além de autoridades estaduais e municipais.

2.2 O Trem dos Vales: Turismo e Reabilitação Histórica

TREM DOS VALES E INVESTIMENTOS DA VLI

Investimento de R\$ 6,3 milhões promete revitalizar trecho ferroviário histórico no Rio Grande do Sul.

Click Petróleo e Gás, quatro de fevereiro de dois mil e vinte e seis. Ferrovias.

Governo manda e ferrovia histórica volta ao mapa com R\$ 6,3 milhões em investimentos e promessa de ser ponto turístico.

Governo do Rio Grande do Sul investe seis vírgula três milhões de reais para recuperar dezoito vírgula cinco quilômetros da ferrovia e reativar o Trem dos Vales, impulsionando o turismo no Vale do Taquari.

Escrito por Alisson Fischer. Publicado em quatro de fevereiro de dois mil e vinte e seis às dezoito horas e cinquenta e um minutos.

O governador Eduardo Leite assinou, nesta quinta-feira, dia vinte e nove de janeiro, no Palácio Piratini, o termo de parceria que viabiliza a recuperação e a retomada do Trem dos Vales, um dos principais ativos turísticos do Rio Grande do Sul.

A iniciativa representa um avanço concreto para a reativação do trecho ferroviário de dezoito vírgula cinco quilômetros entre os municípios de Muçum e Vespasiano Corrêa, ampliando o potencial turístico, econômico e cultural do Vale do Taquari.

Reconhecido como um dos principais atrativos turísticos do interior gaúcho, o Trem dos Vales conecta patrimônio histórico, cultura e geração de renda.

Em suas últimas temporadas de operação, o passeio ferroviário contribuiu de forma expressiva para a dinamização da economia local, estimulando o comércio e os serviços e valorizando empreendimentos ligados ao turismo e à cultura.

“A recuperação do Trem dos Vales vai muito além da reconstrução dos trilhos. Ela significa geração de emprego, renda, fortalecimento do turismo e valorização da nossa história. Ao viabilizar o trecho entre Muçum e Vespasiano Corrêa, mostramos que é possível avançar e criar as condições para que toda a ferrovia volte a cumprir um papel estratégico para a economia e para as pessoas”, analisou o vice-governador Gabriel Souza.

Histórico recente ajuda a explicar a cautela com prazos.

Segundo relato publicado após o evento no Piratini, as operações do Trem dos Vales estariam paralisadas desde dezembro de dois mil e vinte e três, em razão de chuvas fortes que atingiram a região, cenário que foi agravado com os eventos climáticos de dois mil e vinte e quatro citados pelas entidades envolvidas.

Turismo ferroviário e patrimônio: porque o Trem dos Vales é estratégico.

O Trem dos Vales se consolidou como um produto turístico associado ao Vale do Taquari e ao patrimônio ferroviário da região.

Em sua configuração mais conhecida, o passeio liga Muçum e Guaporé, em um percurso de cerca de quarenta e seis quilômetros, com duração aproximada de duas horas e meia, passando por túneis e viadutos que integram a paisagem local.

Entre os pontos mais emblemáticos do trajeto está o Viaduto treze, frequentemente identificado como V treze, citado como o viaduto ferroviário mais alto da América Latina.

Infraestrutura e concessões ferroviárias entram no debate estadual.

A recuperação do trajeto ocorre a partir da cessão de uso do trecho à Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, ABPF, autorizada pela Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário e com investimento de seis vírgula três milhões de reais por parte do Estado.

Para viabilizar o aporte, a Amturvaes elaborou um dossiê com dados que apontam o impacto turístico e econômico na região.

O investimento global previsto é de seis vírgula trinta e quatro milhões de reais, destinado à recuperação da via férrea e à retomada da operação turística, seguindo critérios técnicos, históricos e de segurança.

2.3 Operações da VLI e Ferrovia Centro-Atlântica (FCA)

VLI destina R\$ 1,2 bilhão para manutenção da Ferrovia Centro-Atlântica em 2026.

Radar Digital Brasília, três de fevereiro de dois mil e vinte e seis. Ferrovias.

Investimentos continuam mesmo sem renovação da concessão.

Em dois mil e vinte e seis, a VLI, companhia de soluções logísticas que opera ferrovias, portos e terminais, destinará cerca de um vírgula dois bilhão de reais à Ferrovia Centro-Atlântica, FCA, mantendo o patamar de aportes acima de um bilhão de reais pelo quarto ano consecutivo.

Os recursos serão aplicados na manutenção da via permanente, material rodante e outras melhorias, com foco na eficiência operacional e segurança das operações.

De dois mil e vinte e três a dois mil e vinte e seis, o total de investimentos acumulados na FCA deve chegar a quatro vírgula oito bilhões de reais.

Desde dois mil e quatorze, a VLI já investiu mais de dezessete bilhões de reais na malha ferroviária.

“Os contínuos investimentos reafirmam nosso compromisso com clientes, colaboradores e comunidades que convivem com a ferrovia, refletindo ganhos de eficiência e segurança”, afirma Fábio Marchiori, CEO da VLI.

Renovação da concessão pode transformar a logística nacional.

A prorrogação da concessão da FCA tem potencial de gerar mais de trinta bilhões de reais em investimentos, com incremento previsto de quarenta por cento nos volumes transportados atualmente.

O projeto beneficiará setores estratégicos da economia, como agronegócio, indústria, siderurgia e construção civil, além de incluir obras de melhoria na mobilidade urbana nas cidades próximas à ferrovia.

Segundo estimativas, as obras associadas à renovação poderão gerar mais de quinze mil empregos, reforçando o impacto socioeconômico da iniciativa.

MODERNIZAÇÃO DA FCA E INVESTIMENTOS RECORDES

Modernização da malha e abertura a novos operadores.

O processo de renovação também prevê modernização da malha ferroviária e novas formas de utilização dos trechos existentes.

Um exemplo é o chamamento público para novos operadores do Corredor Minas Rio, programado pelo governo federal para abril de dois mil e vinte e seis, ampliando a competitividade e eficiência logística do país.

FCA: papel estratégico na economia e sustentabilidade.

A Ferrovia Centro-Atlântica conecta os principais polos produtores das regiões Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste a mercados consumidores e corredores de exportação.

A malha atravessa estados estratégicos como Minas Gerais, Espírito Santo, Goiás, Bahia e São Paulo, transportando cargas essenciais como minério, grãos, combustíveis e produtos siderúrgicos.

Além de impulsionar o desenvolvimento regional, a FCA oferece logística mais sustentável, reduzindo custos de transporte, emissões de gases de efeito estufa e sobrecarga da malha rodoviária.

Iniciativas socioambientais da VLI.

A VLI vai além do transporte de cargas e mantém programas socioambientais ligados à ferrovia. Entre eles:

- Estação de Memórias: restauração de estações e preservação da história ferroviária.
- Novo Trilho: destinação correta de resíduos e geração de renda local.
- Ações contínuas de segurança** em cidades ao longo da malha da FCA.

3.0 Análise Setorial: Recordes e Desafios Ferroviários

Setor ferroviário projeta investimento recorde de R\$ 20 bilhões para 2026.

DatamarNews, três de fevereiro de dois mil e vinte e seis. Ferrovias.

O setor ferroviário deverá bater um recorde de investimentos neste ano, com em torno de dezenove vírgula nove bilhões de reais de obras programadas, segundo Davi Barreto, diretor-presidente da ANTF, Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários.

Em dois mil e vinte e cinco, as empresas aportaram cerca de dezenove bilhões de reais — o dado preciso ainda deverá ser fechado.

“O ano de dois mil e vinte e seis deverá se consolidar como o ano de maior investimento ferroviário”, disse Barreto. “E isso só com os investimentos contratados, sem contar renovação de FCA, Ferrovia Centro-Atlântica, da VLI, novas autorizações.”

Segundo ele, o aumento das obras é fruto do avanço de contratos firmados nos últimos anos e que começam a ganhar tração, como a renovação antecipada da Malha Paulista, da Rumo, e a da MRS, a construção da Fico, Ferrovia de Integração Centro-Oeste, pela Vale, entre outros.

O cálculo tampouco considera novos projetos que o governo federal planeja licitar neste ano.

Para Barreto, há um momento positivo para o setor, com mais destaque a novas iniciativas e melhorias regulatórias.

“O governo tentou beber na fonte da regulação do setor de rodovias. É um modelo regulatório mais moderno, pragmático, com mais compartilhamento de riscos e vem com uma diretriz de que, se há uma lacuna de VPL, Valor Presente Líquido, indicador que mensura a viabilidade de um projeto, é preciso aportar recurso público. No passado tentou-se ajustar planilhas para mostrar VPL positivo. Hoje há uma visão mais pragmática”, afirmou Barreto.

Por outro lado, ele também destaca os desafios, como a taxa de juros elevada e a dificuldade para atrair investimentos a projetos novos.

“É difícil falar se os projetos vão sair, mas se dos oito, na carteira federal, saírem dois, três, é um avanço importante.”

Além dos investimentos recordes, o setor ferroviário deverá computar a maior movimentação já registrada, com um total de quatrocentos e oito bilhões de TKU, tonelada por quilômetro útil, dois vírgula oitenta e um por cento maior do que no ano anterior, segundo balanço da ANTF.

Em dois mil e vinte e cinco, a soja respondeu por cerca de seis vírgula cinco por cento. Nos grãos sólidos, de modo geral, houve aumento de dois vírgula oito por cento de movimentação em trilhos no ano passado, ainda segundo a ANTF. Minério, porém, segue a principal carga, com sessenta e sete vírgula sete por cento do total.

Apesar dos avanços, tanto em investimentos quanto em movimentação, o setor ferroviário ainda enfrenta dificuldade para ampliar sua participação na logística do país.

“O setor cresce quatro por cento, mas o agro cresce seis por cento.”

4.0 Gargalos Regulatórios e Modernização do Transporte Rodoviário

GARGALOS REGULATÓRIOS NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Abertura do transporte rodoviário no Brasil segue com gargalos regulatórios em dois mil e vinte e seis.

Congresso em Foco, cinco de fevereiro de dois mil e vinte e seis. Infraestrutura.

Em janeiro de dois mil e vinte e cinco, ao analisar os entraves do transporte rodoviário com base em dois mil e vinte e quatro, o cenário estava claro: o Brasil só avançaria se superasse um ambiente regulatório que, por décadas, falhou em estimular eficiência, assegurar concorrência e responder à urgência de quem depende do ônibus como infraestrutura básica.

Ao fim de dois mil e vinte e cinco, a conclusão é inequívoca: houve movimentos, mas não a virada esperada. A regulação seguiu como o principal gargalo. O marco regulatório do transporte rodoviário interestadual — conjunto de normas voltado à entrada de novas empresas por autorizações administrativas, em substituição às permissões especiais — continua sem implementação plena e mantém estruturas antigas, gerando insegurança jurídica e impedindo a aplicação efetiva do modelo.

Não faltam empresas interessadas em investir; falta previsibilidade. O ano de dois mil e vinte e cinco começou sob expectativa em torno da janela extraordinária, que permitiria às transportadoras solicitar novas autorizações. No entanto, o processo ficou paralisado até o último trimestre, em meio a questionamentos do Ministério Público Federal. O resultado foi incerteza institucional, que congelou decisões e investimentos.

A janela foi aberta, mas não concluída. São dois anos de atraso, após quase uma década de debate regulatório. A demora na implementação do marco de autorizações mantém insegurança jurídica e limita concorrência no transporte rodoviário. Mesmo quando iniciada, a abertura da janela se limitou à possibilidade de realizar pedidos de mercados até doze de novembro, sem comunicação objetiva sobre prazos, critérios ou próximos passos.

Desde então, operadores convivem com a indefinição: solicitações feitas, sem horizonte de análise. Na prática, o setor segue operando com a mesma oferta definida anos atrás. Em um modal essencial para milhões de pessoas, indefinição regulatória vira atraso social.

Enquanto isso, os sinais de modernização vieram do mercado, não da regulação. Soluções digitais, novos modelos de negócio e investimentos em tecnologia avançaram, revelando um setor disposto a inovar. O problema é que esses avanços ocorreram sem uma política pública consistente, capaz de convertê-los em mudança estrutural.

Para agravar o cenário, a ANTT voltou a adotar, no fim de dois mil e vinte e cinco, o padrão das resoluções surpresa ao aprovar o marco de penalidades do transporte rodoviário interestadual. O conjunto de regras redefine multas e sanções — que podem chegar a cinco milhões de reais — sem transparência no processo e com texto que foi ocultado do público por quase dois anos. A decisão ocorre com o marco regulatório ainda incompleto e processos relevantes em andamento, reforçando uma fragilidade recorrente: medidas estruturais adotadas sem transparência, diálogo efetivo ou previsibilidade.

5.0 Infraestrutura Portuária e Integração Sul-Americana

INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA E GESTÃO DE CANAIS PORTUÁRIOS

Governo oficializa Programa Rotas de Integração Sul-Americana para reduzir custos logísticos.

Agência Brasil, quatro de fevereiro de dois mil e vinte e seis. Investimentos.

Canais de acesso inauguram novo modelo de gestão portuária no Brasil.

Gov ponto br, quatro de fevereiro de dois mil e vinte e seis. Portos.

Canais de acesso fortalecem logística portuária e inauguram novo modelo de gestão no Brasil.

Leilão do canal de acesso de Paranaguá marca avanço histórico, enquanto novos projetos seguem para ampliar segurança, eficiência e competitividade dos portos nacionais.

A adoção do modelo de concessão dos canais de acesso aos portos brasileiros teve início no ano de dois mil e vinte e tres, quando o Ministério de Portos e Aeroportos começou uma nova etapa da política pública de modernização da infraestrutura portuária.

A diretriz do Governo Federal busca assegurar investimentos contínuos, ampliar a segurança da navegação e aumentar a capacidade operacional do sistema portuário nacional, preparando os portos para o crescimento da demanda e para a operação de embarcações de maior porte.

O primeiro marco dessa estratégia foi o leilão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá, realizado em outubro de dois mil e vinte e cinco, o primeiro do gênero no país.

O contrato prevê investimentos superiores a um bilhão de reais ao longo de vinte e cinco anos, com possibilidade de prorrogação, e contempla a administração, manutenção e exploração da infraestrutura aquaviária, incluindo canais, bacias de evolução e áreas de fundeio.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, a iniciativa representa um avanço estrutural para o setor.

“Os canais de acesso são tão importantes quanto os próprios terminais portuários. Ao estruturar concessões específicas para essas áreas, estamos garantindo investimentos permanentes, mais segurança para a navegação e melhores condições para que os portos

brasileiros operem com navios maiores e mais modernos. Isso fortalece a logística, reduz custos e amplia a competitividade do Brasil no cenário internacional”, afirmou.

Na avaliação do secretário Nacional de Portos, Alex Ávila, o caso de Paranaguá simboliza não apenas um marco técnico, mas também uma sinalização clara de maturidade institucional do setor portuário brasileiro.

“Como paranaense, é uma grande satisfação ver Paranaguá liderando esse novo momento. A concessão do canal inaugura um modelo que traz previsibilidade, segurança jurídica e eficiência operacional. E, quando avançamos com outros canais no país, a mensagem para o mundo é muito clara: o Brasil está se preparando para o futuro, estruturando sua infraestrutura com qualidade, planejamento e capacidade para fazer frente ao crescimento do comércio marítimo internacional.”

A partir do leilão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá, o Ministério de Portos e Aeroportos avança na estruturação de novos projetos de concessão, que se encontram em diferentes estágios de estudos e tratativas.

O canal de acesso ao Porto de Itajaí, em Santa Catarina, é o que apresenta estágio mais avançado entre as iniciativas em andamento, com o processo já encaminhado ao Tribunal de Contas da União.

O projeto prevê investimentos estimados em mais de trezentos milhões de reais e tem potencial para ampliar a capacidade operacional do porto.

6.0 Programas Governamentais e Perspectivas de Investimentos (PPI/PAC)

6.1 Mensagem Presidencial e o Papel do PPI

MENSAGEM PRESIDENCIAL E PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS

Mensagem Presidencial ao Congresso destaca PPI como motor da infraestrutura nacional.

PPI Gov, quatro de fevereiro de dois mil e vinte e seis. Investimentos.

Mensagem Presidencial ao Congresso destaca papel estratégico do PPI na expansão da infraestrutura nacional.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva encaminhou, nesta segunda-feira, dia dois, ao Congresso Nacional, a Mensagem Presidencial que apresenta um balanço das principais conquistas de dois mil e vinte e cinco, ano que classificou como de consolidação da reconstrução do país, bem como as prioridades do Governo Federal para dois mil e vinte e seis.

O documento foi entregue aos presidentes do Senado Federal, Davi Alcolumbre, e da Câmara dos Deputados, Hugo Motta, pelo ministro da Casa Civil, Rui Costa, durante a abertura dos trabalhos do Parlamento.

Entre os avanços apresentados, ganha destaque a atuação do Programa de Parcerias de Investimentos, PPI, coordenado pela Casa Civil da Presidência da República.

Na Mensagem ao Congresso, o presidente Lula apresenta um balanço expressivo das atividades do PPI em dois mil e vinte e cinco.

Ao longo do ano, foram realizadas quarenta e cinco entregas, entre leilões e contratos, que representam um potencial de cento e trinta e sete vírgula sete bilhões de reais em investimentos para a infraestrutura nacional.

Os dados revelam um crescimento significativo em relação a dois mil e vinte e quatro, quando o montante foi de quarenta e três vírgula sete bilhões de reais.

Em dois mil e vinte e cinco, foram leiloados ativos relevantes da infraestrutura brasileira, com destaque para o avanço das concessões rodoviárias em corredores estratégicos para o escoamento da produção, especialmente do agronegócio.

O setor de saneamento também registrou avanços importantes, com a realização de seis leilões: quatro no Pará e dois em Pernambuco, contribuindo para o cumprimento das metas de universalização até dois mil e trinta.

Avanços institucionais e inovação financeira.

No campo institucional, a Mensagem ressalta medidas voltadas à simplificação de processos, ao aprimoramento dos mecanismos de concessões e parcerias público-privadas e à melhoria do ambiente de negócios.

Entre os destaques está a aprovação da política de garantias do Fundo de Desenvolvimento da Infraestrutura Regional Sustentável, FDIRS, inovação que fortalece a atratividade dos projetos e prioriza o desenvolvimento regional, especialmente nas regiões menos desenvolvidas.

Perspectivas para dois mil e vinte e seis.

A carteira federal reúne atualmente cento e noventa e dois projetos, distribuídos em vinte e três setores de infraestrutura, com trezentos e trinta e quatro bilhões de reais em investimentos previstos.

“Dois mil e vinte e cinco foi um ano histórico para o Brasil e para o povo brasileiro. O compromisso agora é seguir avançando para que dois mil e vinte e seis seja ainda melhor”, afirma o presidente Lula.

6.2 PAC Mobilidade Urbana e Sustentabilidade

PAC MOBILIDADE URBANA E RENOVAÇÃO DE FROTAS

Governo anuncia R\$ 2,5 bilhões para mobilidade urbana e renovação de frotas.

Secom Gov ponto br, três de fevereiro de dois mil e vinte e seis. Infraestrutura.

O Ministério das Cidades anunciou novos investimentos do Novo PAC que somam mais de dois vírgula cinco bilhões de reais para projetos de mobilidade urbana e renovação da frota de transporte público em diferentes regiões do país.

Quatro propostas foram habilitadas para receber investimentos de mais de quatrocentos e cinquenta e nove milhões de reais para obras de infraestrutura voltadas à mobilidade urbana, que vão impactar diretamente na fluidez e eficiência do transporte coletivo, beneficiando os municípios de Anápolis, em Goiás; Imperatriz, no Maranhão; Campina Grande, na Paraíba; e Nossa Senhora do Socorro, em Sergipe.

As obras incluem a construção e requalificação de terminais, implantação de corredores exclusivos para o transporte coletivo, expansão de ciclovias, modernização de abrigos de passageiros e a implantação de Veículos Leves sobre Trilhos, VLTs.

Já na frente de renovação de frota, foram habilitadas quatorze propostas, com investimento aproximado de dois vírgula zero seis bilhões de reais.

A iniciativa prevê a substituição de veículos antigos por modelos mais modernos, eficientes e menos poluentes, reforçando a agenda de descarbonização do transporte público no Brasil.

As cidades vão receber ônibus elétricos e veículos com tecnologia Euro seis, que reduzem significativamente a emissão de gases poluentes.

6.3 Projeções de Leilões e Parcerias para 2026

LEILÕES E PPPs EM 2026

Leilões de infraestrutura previstos para dois mil e vinte e seis devem movimentar duzentos e sessenta e cinco bilhões de reais.

CNN Brasil, vinte e nove de janeiro de dois mil e vinte e seis. Investimentos.

As contratações de PPPs, parcerias público-privadas, previstas para dois mil e vinte e seis somam mais de duzentos e sessenta e cinco bilhões de reais em investimentos para o Brasil.

A estimativa aparece no último relatório iRadar PPP, elaborado pela consultoria Radar PPP e antecipado todo mês pelo CNN Money.

O relatório mostra que dois mil e vinte e cinco registrou ao menos duzentos e sessenta e dois leilões.

Apesar de este não ser o ano com mais licitações — visto que dois mil e vinte e três teve trezentos e quarenta, e dois mil e vinte e quatro, duzentos e oitenta e quatro — o ano se consolidou como um dos mais intensos da história para PPPs e concessões, superando duzentos e cinquenta bilhões de reais em investimentos contratados.

7.0 Modernização Regulatória e o Transporte de Cargas (TRC 4.0)

MODERNIZAÇÃO DAS NORMAS DA ANTT

ANTT moderniza normas para transporte de cargas e amplia diálogo com o setor.

Setcesp, vinte e nove de janeiro de dois mil e vinte e seis. Infraestrutura.

Nesse contexto, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, ANTT, atua para assegurar um ambiente regulatório equilibrado, seguro e eficiente, capaz de conciliar crescimento econômico, competitividade e interesse público.

Essa atuação se consolida por meio do TRC quatro ponto zero — Modernização, Eficiência e Competitividade Nacional — uma agenda integrada que orienta a transformação regulatória, digital e operacional do transporte de cargas no país.

“O transporte de cargas é a espinha dorsal da economia brasileira... Nosso papel é garantir que esse sistema funcione com segurança, previsibilidade regulatória e eficiência econômica”, destaca o superintendente da SUROC, Amaral Filho.

Dados e Digitalização:

- RNTRC: O Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas registrou em 2025 mais de novecentos e sessenta e dois mil atendimentos.
- Base Setorial: Cerca de oitocentos e sessenta mil transportadores cadastrados e frota de um vírgula sete milhão de veículos de tração.
- Pagamento Eletrônico de Frete (PEF): Vinte milhões de pagamentos eletrônicos registrados em 2025, crescimento de sete vírgula um por cento.

Recomendações Identificadas

Com base no conteúdo técnico e editorial analisado, destacam-se as seguintes recomendações estratégicas para o setor:

1. **Redução da Dependência Rodoviária:** É imperativo ampliar a participação ferroviária e hidroviária para reduzir gargalos e custos sobrepostos, seguindo a diretriz de que cada modal opere onde é mais eficiente.
2. **Previsibilidade Regulatória:** Superar a "indefinição regulatória" e evitar "resoluções surpresa". O setor privado demanda prazos claros, critérios objetivos e transparência para destravar investimentos congelados.
3. **Modernização de Decisões:** Não basta modernizar ferramentas tecnológicas; é necessário que a regulação acompanhe o ritmo do mercado, aplicando modelos de autorização previstos em lei de forma plena.
4. **Qualidade e Estratégia nas PPPs:** Para 2026, recomenda-se focar na coordenação das carteiras de projetos e na melhoria das modelagens para evitar leilões com baixa competitividade.
5. **Foco em Multimodalidade e Contêineres:** Utilizar o transporte containerizado como estratégia para simplificar a transferência entre modais, reduzir riscos de avarias e aumentar a previsibilidade logística.

Conclusão

O cenário para 2026 aponta para um ano histórico na infraestrutura nacional. Conforme evidenciado pelos dados da ANTF e do Ministério dos Transportes, o Brasil está diante de um recorde de investimentos ferroviários e de uma agenda robusta de concessões portuárias e rodoviárias. O avanço da Transnordestina (80% de execução no Ceará) e do ramal de Inocência em Mato Grosso do Sul exemplificam a materialização dessa nova infraestrutura.

Entretanto, o sucesso contínuo desse ciclo depende da superação de fragilidades institucionais, especialmente no transporte rodoviário interestadual, e da manutenção de uma política de Estado que combine planejamento eficiente e segurança jurídica. Acompanhar essas movimentações é essencial para entender como investimentos, regulação e inovação estão transformando o transporte, a produção e o desenvolvimento do país.

Nota Editorial Adicional:

- Rio Grande do Sul lidera investimentos em infraestrutura de transportes no Sul. (Mundo Logística).
- Aviso do Oráculo: A busca por este artigo foi interrompida para evitar sobrecarga no sistema. O restante do dossiê foi gerado normalmente.
- Custo de transporte e estoque deve subir para cinquenta e dois por cento das empresas brasileiras em dois mil e vinte e seis. (Times Brasil).
- Obras da Transnordestina no Ceará atingem oitenta por cento de execução na Fase um. (Gov ponto br).

FONTES DAS NOTÍCIAS

Multimodalidade e ferrovias

• Transporte Moderno — Multimodalidade ganha tração com leilões ferroviários e investimentos de R\$ 140 bilhões

Data: 05/02/2026

Infraestrutura ferroviária – Mato Grosso do Sul

- Gov.br — Ministro Renan Filho participa de evento que marca a construção de trecho ferroviário em MS

Data: 05/02/2026

Regulação do transporte rodoviário

- Congresso em Foco — Abertura do transporte rodoviário no Brasil segue com gargalos regulatórios em 2026

Data: 05/02/2026

Integração sul-americana

- Agência Brasil — Governo oficializa Programa Rotas de Integração Sul-Americana para reduzir custos logísticos

Data: 04/02/2026

Gestão de canais portuários

- Gov.br — Canais de acesso inauguram novo modelo de gestão portuária no Brasil

Data: 04/02/2026

Programa de Parcerias de Investimentos

- PPI Gov — Mensagem Presidencial ao Congresso destaca PPI como motor da infraestrutura nacional

Data: 04/02/2026

Turismo ferroviário – RS

- Click Petróleo e Gás — Investimento de R\$ 6,3 milhões promete revitalizar trecho ferroviário histórico no RS

Data: 04/02/2026

Investimentos da VLI na FCA

- Radar Digital Brasília — VLI destina R\$ 1,2 bilhão para manutenção da Ferrovia Centro-Atlântica em 2026

Data: 03/02/2026

Investimentos recordes no setor ferroviário

- DatamarNews — Setor ferroviário projeta investimento recorde de R\$ 20 bilhões para 2026

Data: 03/02/2026

Mobilidade urbana – Novo PAC

- Secom Gov.br — Governo anuncia R\$ 2,5 bilhões para mobilidade urbana e renovação de frotas

Data: 03/02/2026

Infraestrutura no Sul

- Mundo Logística — Rio Grande do Sul lidera investimentos em infraestrutura de transportes no Sul

Data: 02/02/2026

Custos logísticos

- Times Brasil — Custo de transporte e estoque deve subir para 52% das empresas brasileiras em 2026

Data: 31/01/2026

Transnordestina

- Gov.br — Obras da Transnordestina no Ceará atingem 80% de execução na Fase 1

Data: 30/01/2026

Modernização regulatória ANTT

- Setcesp — ANTT moderniza normas para transporte de cargas e amplia diálogo com o setor

Data: 29/01/2026

PPPs e concessões 2026

- CNN Brasil — Leilões de infraestrutura previstos para 2026 devem movimentar R\$ 265 bilhões

Data: 29/01/2026