



Na Mídia

14/04/2025 | [Valor Econômico](#)

A hora e a vez dos corredores logísticos integrados

Novas concessões de vias de transporte e o Plano Nacional de Logística devem promover a integração de modais e incrementar a infraestrutura logística do Brasil

Daniela Rocha



Trecho em Itapuã do Oeste (RO) da recém-leiloadada rodovia BR-364/RO — Foto: Marcio Ferreira/MT/Divulgação

As novas concessões de vias de transporte, que já estão em andamento e programadas, juntamente com o Plano Nacional de Logística (PNL) 2050, previsto para ser publicado até o fim deste ano, devem atrair investimentos e

promover a integração dos diferentes modais no país. “Este projeto contempla o desenvolvimento de corredores logísticos integrados, além de políticas públicas para que haja interoperabilidade entre eles, utilizando soluções tecnológicas e de comunicação”, afirma George Santoro, secretário-executivo do Ministério dos Transportes (MT).

O novo plano substituirá o PNL 2035, que foi elaborado pela gestão anterior. O documento chegou a receber alguns ajustes em um curto período logo no início do governo atual e acabou sendo publicado — ainda longe do ideal, conforme o secretário —, para cumprimento de obrigação e prazo legal.

Especialistas destacam que os Planos Nacionais de Logística (PNLs) enfrentaram muitos desafios nos últimos anos e não progrediram como esperado. Bruno Aurélio, sócio das áreas de infraestrutura e direito público e regulatório do escritório de advocacia Demarest, aponta que os governos foram reativos, em vez de proativos, e enfatiza a importância de estudos prévios detalhados para desenvolver setores específicos da economia. Além disso, o advogado ressalta que houve dificuldade de atuação na harmonização de interesses econômicos, políticos e até ideológicos.

Augusto César Barreto Rocha, professor associado da Universidade Federal do Amazonas (Ufam) e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (Fieam), observa que a redução de custos logísticos depende do aumento da concorrência, com mais opções de corredores integrados. Ele também destaca a necessidade de corrigir defasagens, mencionando que o Amazonas, por exemplo, precisa de investimentos anuais em infraestrutura de 2,5% do seu Produto Interno Bruto (PIB), porém recebe apenas 0,2% ao ano.

Mudanças, contudo, são esperadas pelo mercado. Além de priorizar conexões entre modais, o PNL 2050 reúne outros diferenciais, segundo Santoro. Entre as inovações, foi criado um comitê de governança envolvendo os ministérios dos Transportes, de Portos e Aeroportos, do Planejamento e Orçamento e a Casa Civil, e foram firmadas parcerias com universidades e bancos de desenvolvimento para auxiliarem nos levantamentos e no planejamento.

A Fundação Dom Cabral realizará pesquisas qualitativas com o setor produtivo para aprimorar a matriz origem-destino de cargas, identificando suas necessidades e possíveis soluções para aumentar a competitividade. “Uma análise prospectiva é essencial para identificar os investimentos e estratégias de negócios das empresas para o futuro”, diz o secretário-executivo. Também haverá interlocução com todos Estados, assim como o mapeamento detalhado de suas malhas de transporte, com apoio do CAF (Banco de Desenvolvimento da América Latina). O PNL 2035 havia ouvido apenas nove Estados. “Vamos trazer para dentro do PNL 2.050 a conexão com os projetos dos entes subnacionais”, completa Santoro. Outro ponto é que o novo plano abordará não somente o transporte de cargas, mas também o de passageiros.

A participação privada será fundamental para que as metas tenham êxito. “Grande parte das integrações de modais será por meio de concessões, porque é necessário fazer um grande volume de investimentos e os recursos públicos não serão suficientes”, comenta. Por isso, desde 2023, o governo federal tem atuado para aprimorar tecnicamente as modelagens dos projetos, alinhando-os com conceitos avançados e demandados por investidores internacionais — passaram a considerar aspectos como sustentabilidade, mudanças climáticas e resiliência de infraestruturas.

Os números do novo PNL ainda não estão consolidados. No entanto, a previsão preliminar do governo é contratar pelo menos R\$ 400 bilhões em projetos de infraestrutura logística nos próximos dez anos.

Entre os principais projetos atuais, no dia 27 de fevereiro deste ano, o consórcio formado por 4UM Investimentos e o Opportunity foi vencedor do certame do Lote CN5 da Rota Agro Norte (BR-364), entre Vilhena (RO) e Porto Velho (RO), de 686,7 quilômetros, com investimentos (Capex) previstos de R\$ 6,35 bilhões e mais R\$ 3,88 bilhões de despesas operacionais (Opex) ao longo de 30 anos.

A BR-364 é importante para o escoamento de produtos agrícolas do Centro-Oeste, principalmente grãos do Mato Grosso, a partir do Arco Amazônico, mobilizando investimentos para os portos fluviais da Amazônia. A estrada conecta a principal região produtora agro do país a Porto Velho, onde a carga é transferida para barcas que seguem pelo rio Madeira até Itacoatiara (AM) ou Santarém (PA) para exportações. Atualmente, existem 17 instalações de uso privado autorizadas em Porto Velho, das quais 14 encontram-se em operação, além de um porto público. “Qualquer melhoria na BR-364 impacta a competitividade logística do Arco Amazônico. Portanto, essas obras são estratégicas para fortalecer essa rota hidroviária e garantir maior previsibilidade no transporte da safra brasileira”, diz Murillo Barbosa, presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP).

Santorio, do MT, estima que, com as obras nos corredores logísticos da BR-364 com a Hidrovia do Madeira e da BR-163 com a Hidrovia do Tapajós, o custo logístico poderá ser até um terço menor do que descendo para Santos (SP).

No entanto, Barbosa alerta que, historicamente, diversas concessões priorizaram as rodovias principais, deixando os acessos portuários em segundo plano ou até mesmo sem conclusão. Um exemplo apontado por ele é a própria BR-163, onde ainda há dificuldades na finalização dos trechos de Santarenzinho e Itapacurá, com o processo de otimização em análise pelo Tribunal de Contas da União (TCU). “Sem a devida atenção a esses acessos, os investimentos perdem efetividade, comprometendo a integração. É essencial um acompanhamento rigoroso da execução desses trechos”, alerta.



"Acessos portuários não podem ficar em segundo plano", diz Murilo Barbosa, presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) — Foto: Andressa Andressa/Divulgação

Somado a isso, Barbosa defende que é preciso avançar com as concessões hidroviárias dos rios Madeira e Tapajós e da região da Barra Norte ou, pelo menos, estruturar contratos de longo prazo, de no mínimo cinco anos, para garantir a realização contínua das dragagens, trazendo mais previsibilidade para a navegação. Isso porque a seca severa e a falta de dragagem nos últimos anos impactaram significativamente a logística da região, restringindo a capacidade de carregamento das embarcações.

De forma geral, há alto potencial no Arco Amazônico. Hoje, são cem terminais privados e seis portos públicos em operação. No ano passado, a movimentação foi de 86,8 milhões de toneladas, sendo 30,8 milhões de toneladas de soja e milho. A expectativa é que, ao longo de 2025, ultrapasse cem milhões de toneladas de cargas. Diversas

empresas têm investido na região, reconhecendo a importância da interligação entre os modais. Associadas da ATP como Cargill, Amaggi, LDC e MRN financiaram o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para a concessão da Barra Norte do rio Amazonas. Esse levantamento, concluído em 2023, tem como objetivo viabilizar a melhoria da infraestrutura de acesso hidroviário.

PROJETOS RODOFERROVIÁRIOS

Integração entre modais visa criar corredores logísticos



Fonte: Ministério dos Transportes

Em outra frente, no Mato Grosso, há seis trechos rodoviários no programa de concessões do governo estadual. O Lote 5 — 308,38 quilômetros das rodovias MT-020 e MT-326 —, que abrange os municípios de Água Boa, Campinápolis, Canarana e Paranatinga, foi arrematado em março deste ano pela CS Infra. O Capex é de R\$ 1,085 bilhão e o Opex, de R\$ 1,384 bilhão.

Esse trecho, chamado de Rodovia da Integração, atravessa Água Boa, onde passará a Ferrovia da Integração Centro-Oeste (Fico). A área começa a receber investimentos. Com aporte de R\$ 250 milhões, a Cocamar Cooperativa Agroindustrial inaugurou em janeiro, justamente nessa cidade, sua maior unidade de distribuição de insumos e recebimento de soja, milho e gergelim, para se beneficiar da nova infraestrutura logística.

Ezequiel Scopel, gerente-executivo de logística integrada da Cocamar, diz que a previsão é atender em torno de 250 produtores e movimentar mais de 200 mil toneladas ao ano.

Com uma extensão de 888 quilômetros, a Fico terá conexão com a Ferrovia Norte-Sul (FNS), proporcionando condições de exportação via Santos (SP) ou São Luís (MA). A primeira fase, de 383 quilômetros — entre Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT), iniciando no entroncamento com a FNS em Goiás —, começou em 2023 e a previsão de

conclusão é 2028. “Esperamos que o custo logístico até os portos, pelo modal ferroviário, seja ainda menor quando comparado ao rodoviário”, avalia Scopel.

Em relação ao transporte de passageiros, por exemplo, o governo do Estado de São Paulo liderou a concessão do Trem Intercidades (TIC) Eixo Norte, que vai ligar a cidade de São Paulo ao município de Campinas, o que poderá estimular uma possível expansão do Aeroporto Internacional de Viracopos.

O TIC terá trajeto de 101 quilômetros, um serviço expresso entre o terminal da Barra Funda (na capital), passando por Jundiaí e Campinas, com duração de 64 minutos. O Consórcio C2 Mobilidade sobre Trilhos, formado pela empresa chinesa CRRC e a brasileira Comporte, venceu o leilão em fevereiro de 2024. O cronograma prevê início das obras em 2026 e conclusão em 2031.

O projeto de uma segunda pista em Viracopos existe desde o início da concessão do aeroporto. No entanto, por contrato, a construção depende de “um gatilho operacional” relacionado ao aumento de pousos e decolagens. Sendo assim, segundo Maria Fan, diretora comercial de Viracopos, o TIC poderá levar à implementação da segunda pista, caso aumente o fluxo de passageiros e de voos.

PRINCIPAIS PROJETOS DE INTEGRAÇÃO EM ANDAMENTO

Projeto	Descrição	Capex (R\$ bilhões)	Editais	Leilão	Extensão (km)
Rota Agro Norte (BR-364/RO)	A concessão da BR-364 está inserida no Estado de Rondônia, de Porto Velho à divisa do Estado com o Mato Grosso. O trecho contempla os acessos aos principais portos e faz a ligação entre o oeste de Mato Grosso e os Estados de Rondônia e Acre, sendo feito o transporte de grãos sólidos agrícolas para escoamento por Porto Velho/RO pelo rio Madeira. O que será feito: duplicações, faixas adicionais, terceiras faixas, acessos e marginais.	6,35	nov/24	fev/25	686,70
Rota da Celulose (BR-262/267/MS e MS-040/338/395)	Projeto em parceria com o governo do Mato Grosso do Sul, a Rota da Celulose é formada por rodovias importantes para o transporte da produção industrial e a cadeia de celulose no leste do Estado, bem como para o escoamento da produção agroindustrial do Centro-Oeste. Esse sistema integrará a Rota Bioceânica, ligando os oceanos Atlântico e Pacífico, conectando o Brasil aos mercados da Ásia e América do Norte. O que será feito: duplicações, faixas adicionais, contornos e marginais.	6,91	jan/25	mai/25	870,30
Rota Agro (BR-060/364/GO/MT)	Projeto inserido nos Estados de Mato Grosso e Goiás, contemplando a cidade de Rondonópolis (MT), que se localiza no entroncamento das rodovias BR-163 e BR-364, que transportam a produção agrícola e industrial para centros metropolitanos e portos. O que será feito: duplicações, faixas adicionais, contorno e marginais.	4,28	mai/25	ago/25	490,65
Rota Agro Central (BR-070/174/364/ MT/ RO)	Corredor para exportação de grãos pelo Arco Norte, as rodovias BR-070/174/364 conectam as áreas de produção no Mato Grosso e os portos exportadores, a partir de Porto Velho. O que será feito: duplicação, faixas adicionais e marginais	5,80	ago/25	dez/25	887,60
MSVia (BR-163/MS)	A BR-163 é um dos principais corredores logísticos de Mato Grosso do Sul para escoamento da produção agropecuária. Essa via faz a ligação com o Paraná e portos de exportação. O que será feito: duplicação, faixas adicionais, acessos e marginais.	9,44	jan/25	mai/25	847,00

Fonte: Ministério dos Transportes

