

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO TOCANTINS – FIETO

Assessoria de Defesa da Indústria – UNIDEF

Conselho de Articulação Legislativa – CAL/FIETO

PARECER TÉCNICO Nº 02/2026

Estudo Estratégico de Interesse Industrial

A FERROVIA NORTE-SUL COMO VETOR ESTRUTURANTE DO DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL TOCANTINENSE

*Diagnóstico operacional, identificação de gargalos logísticos e proposições de articulação
institucional para a priorização de cargas industriais regionais*

Elaboração: Assessoria Jurídica – Assuntos Legislativos

Gustavo Bottós de Paula – OAB/TO 4121-B

Palmas/TO – Maio de 2026

EMENTA

FERROVIA NORTE-SUL (FNS). TRAMO NORTE E TRAMO CENTRAL. POSIÇÃO ESTRATÉGICA DO ESTADO DO TOCANTINS. MARCO REGULATÓRIO DA ANTT (LEI Nº 10.233/2001). LEI DOS PORTOS (LEI Nº 12.815/2013). MARCO LEGAL DAS FERROVIAS (LEI Nº 14.273/2021). PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA 2050. POLÍTICA NACIONAL DE CONCESSÕES FERROVIÁRIAS. DIAGNÓSTICO OPERACIONAL. GARGALOS LOGÍSTICOS. DEMANDA INDUSTRIAL REPRIMIDA. PROPOSIÇÕES DE ARTICULAÇÃO INSTITUCIONAL.

Analisa a posição da Ferrovia Norte-Sul como infraestrutura estruturante do desenvolvimento industrial do Tocantins, à luz do marco normativo vigente e dos dados operacionais consolidados no ciclo 2016-2025. Identifica gargalos físicos, regulatórios, tarifários e institucionais que limitam o aproveitamento da capacidade ferroviária pela indústria local. Estima a demanda industrial reprimida e formula proposições de articulação institucional, em conformidade com as diretrizes do Plano Nacional de Logística 2050 (Decreto nº 12.022/2024) e da Política Nacional de Concessões Ferroviárias, com vistas à priorização de cargas industriais regionais e à transformação do Tocantins em hub logístico do Brasil Central.

Identificação do Produto

Identificação	Parecer Técnico nº 02/2026 – UNIDEF/FIETO (Estudo Estratégico)
Iniciativa Estratégica	Iniciativa 1 – Panorama da Infraestrutura – Região Norte (COINFRA/CN)
Processo	Assuntos Legislativos – Plano de Metas 2026
Código no Catálogo	P1.2 – Catálogo de Produtos UNIDEF/FIETO 2026
Indicador atendido	Indicador 1 – Número de publicações (Iniciativa 1)
Data de elaboração	Maio de 2026
Responsável	Carlos Antônio de Souza – Assessor de Defesa da Indústria
Relator técnico-jurídico	Gustavo Bottós de Paula – OAB/TO 4121-B
Destinatários institucionais	CAL/FIETO; COINFRA/CN; Bancada Federal do Tocantins; Ministério dos Transportes; ANTT; VLI Logística; Rumo Logística; VALEC; Infra S.A.; SEINF/TO; AGETO

SUMÁRIO EXECUTIVO

O presente **Parecer Técnico** analisa a **Ferrovia Norte-Sul (FNS)** como vetor estruturante do desenvolvimento industrial do Estado do Tocantins, sob a tríplice perspectiva normativa, operacional e propositiva, à luz da posição estratégica que o Estado ocupa no eixo central do empreendimento ferroviário. A análise se ancora no marco regulatório multissetorial vigente e nos dados operacionais consolidados pela **VLI Logística** e pela **Rumo Logística** no ciclo decenal 2016-2025.

Constata-se que a FNS atingiu, no exercício de 2025, marcas operacionais inéditas – com transporte recorde de 23 milhões de toneladas de grãos pela VLI e **crescimento de 320% na movimentação dos terminais de Porto Nacional e Palmeirante na década encerrada** – consolidando o Tocantins como espinha dorsal do Corredor Norte e principal alternativa logística ao eixo Sul-Sudeste. A despeito desse desempenho, persistem **cinco categorias de gargalos** que limitam o aproveitamento da capacidade ferroviária pela indústria de transformação local: (i) **gargalos físicos**, decorrentes da pressão de capacidade da malha e do material rodante; (ii) **gargalos operacionais**, ligados à prioridade conferida ao transporte de commodities agrícolas; (iii) **gargalos de intermodalidade**, especialmente no acesso de pequenos e médios produtores industriais aos terminais; (iv) **gargalos institucionais**, relacionados à governança das concessões; e (v) **gargalos tarifários**, derivados da assimetria de informação sobre as tarifas-teto da ANTT.

Formulam-se, ao final, **28 (vinte e oito) orientações de articulação institucional** dirigidas à VLI Logística, à Rumo Logística, ao Ministério dos Transportes, à ANTT, à VALEC, à Infra S.A., à Bancada Federal do Tocantins e ao COINFRA/CN, **organizadas em três eixos estratégicos**: (a) garantia de acesso isonômico e tarifa transparente para cargas industriais regionais; (b) modernização do regime de governança da concessão, com participação efetiva do setor produtivo industrial; e (c) integração do Plano Nacional de Logística 2050 aos projetos de adensamento industrial em curso no Tocantins, com prioridade para os polos de Porto Nacional, Palmeirante e Gurupi.

Conclui-se que o pleno aproveitamento do potencial da FNS pela indústria tocantinense depende, em última instância, do reconhecimento institucional da Ferrovia como infraestrutura de uso múltiplo, não monocultora de commodities, e da consequente revisão dos critérios de programação operacional e tarifária. O Tocantins possui, hoje, todas as condições objetivas – geográficas, normativas e produtivas – para consolidar-se como hub logístico industrial do Brasil Central, restando à articulação institucional viabilizar essa transição.

1. APRESENTAÇÃO E DELIMITAÇÃO DO OBJETO

A **Federação das Indústrias do Estado do Tocantins (FIETO)**, na qualidade de entidade representativa máxima do segmento industrial estadual e por meio de sua **Assessoria de Defesa da Indústria (UNIDEF)**, submete o presente **Parecer Técnico** como produto da **Iniciativa Estratégica 1 do Plano de Metas 2026** – destinada a impulsionar as propostas contidas no **Panorama da Infraestrutura – Região Norte**, encaminhada ao **Conselho Temático Permanente de Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria (COINFRA/CN)**.

O objeto deste **Estudo Estratégico** é a **análise técnico-jurídica da Ferrovia Norte-Sul (FNS) sob a perspectiva específica do desenvolvimento industrial tocantinense**, com **três finalidades convergentes**: (i) consolidar o diagnóstico operacional do empreendimento ferroviário no recorte estadual; (ii) identificar os gargalos físicos, regulatórios e institucionais que limitam o aproveitamento da infraestrutura pela indústria local; e (iii) formular proposições de articulação institucional juridicamente fundamentadas, dirigidas aos atores públicos e privados competentes.

Para fins deste Parecer, delimitam-se **três trechos da FNS de interesse direto para o Tocantins**: (a) o **Tramo Norte (EF-151)**, com 720 km de extensão, entre Açailândia/MA e Porto Nacional/TO, operado pela VLI Multimodal S.A. por meio da subconcessionária Ferrovia Norte Sul S.A., em razão do Contrato de Subconcessão nº 033/2007 celebrado com a VALEC; (b) o **Tramo Central**, com 855 km entre Porto Nacional/TO e Anápolis/GO, operado pela Rumo Logística S.A. desde o leilão de 28 de março de 2019; e (c) os **terminais e ramais ferroviários instalados em território tocantinense**, com destaque para os **Terminais Integradores de Porto Nacional (TIPN)** e de **Palmeirante (TIPA)**.

A metodologia adotada combina análise normativa, **exame de dados operacionais oficiais publicados pelas concessionárias e por órgãos federais**, levantamento da literatura especializada e construção propositiva. As referências utilizadas estão sistematizadas na **Seção 9** deste documento.

O presente Parecer integra a série de produtos da Iniciativa 1 do Plano de Metas 2026 da UNIDEF, sucedendo o Parecer Técnico nº 01/2026, que tratou das diretrizes estratégicas para destinação dos recursos do Fundo Estadual de Transporte (FET) como instrumento de desenvolvimento industrial. Os dois documentos formam unidade temática e devem ser interpretados em conjunto.

2. MARCO NORMATIVO DE REFERÊNCIA

A análise da Ferrovia Norte-Sul, no recorte aqui adotado, exige a articulação de **quatro camadas normativas concorrentes**: a constitucional, a regulatória setorial, a programática (planejamento) e a contratual (instrumentos de subconcessão e concessão em vigor). Esta seção sintetiza o marco normativo pertinente, na ordem do mais geral ao mais específico.

2.1. Constituição Federal de 1988

A competência da União para explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de transporte ferroviário e aquaviário decorre do art. 21, XII, alíneas "d" e "e", da Constituição Federal. Tal competência é exercida em conjugação com (i) o dever de assegurar a livre iniciativa no setor de transportes (art. 170, caput e parágrafo único, da CF/88); (ii) a função do Estado como agente normativo e regulador da atividade econômica, exercendo as funções de fiscalização, incentivo e planejamento (art. 174, caput); e (iii) a diretriz constitucional do art. 178, segundo a qual a ordenação dos transportes terrestres deve observar os acordos internacionais firmados pela União.

Particular relevância assume, no recorte regional aqui examinado, a diretriz do art. 3º, III, da CF/88, que erige a redução das desigualdades regionais à condição de objetivo fundamental da República. A FNS, ao atravessar o Tocantins na sua maior extensão estadual conhecida no sistema ferroviário nacional, constitui instrumento concreto de cumprimento desse mandamento constitucional, devendo sua programação operacional e tarifária ser compatibilizada com a finalidade de promoção do desenvolvimento regional equilibrado.

2.2. Lei nº 10.233/2001 – Marco Regulatório da ANTT

A Lei nº 10.233/2001 instituiu o **marco regulatório do transporte terrestre e aquaviário no Brasil**, criando, em seu art. 21, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), autarquia especial vinculada ao Ministério dos Transportes, com atribuições de regulação, supervisão e fiscalização das atividades de exploração da infraestrutura ferroviária e rodoviária federal e da prestação de serviços de transporte terrestre interestadual e internacional.

No que tange especificamente ao transporte ferroviário, o art. 24 da Lei nº 10.233/2001 atribui à ANTT, entre outras competências, (i) publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão e permissão para a prestação de serviços de transporte terrestre; (ii) regulamentar a exploração das vias férreas; (iii) fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados; e (iv) homologar os instrumentos contratuais de subconcessão. As tarifas máximas, os indicadores de desempenho operacional e os critérios de acesso à infraestrutura ferroviária por terceiros são definidos no âmbito desse instrumental regulatório.

A Lei nº 10.233/2001 instituiu ainda o **regime jurídico do Operador Ferroviário Independente (OFI) e do regime de direito de passagem**, mecanismos centrais para a garantia da isonomia no acesso à infraestrutura. **O exercício efetivo desses direitos por embarcadores industriais que não possuam vínculo de subordinação com as concessionárias é, na prática, o principal teste da aderência do sistema concessório aos princípios da livre concorrência e da função social da infraestrutura.**

2.3. Lei nº 12.815/2013 – Lei dos Portos

Embora dirigida primariamente ao setor portuário, a **Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos)** integra o **marco normativo da intermodalidade ferro-portuária**, na medida em que reorganizou o regime jurídico das instalações portuárias, dos acessos terrestres e da governança do sistema portuário nacional. **Particular relevância apresenta o art. 71 da Lei dos Portos que, ao alterar a Lei 10.233/2001, estabelece como diretriz da política nacional portuária a integração logística com os demais modais de transporte, com vistas à eficiência do escoamento da produção brasileira.**

A interpretação sistemática da Lei dos Portos com o marco regulatório da ANTT permite afirmar que a operação eficiente do Tramo Norte da FNS – cujo objetivo finalístico é a conexão com o Porto do Itaqui em São Luís/MA, por direito de passagem na Estrada de Ferro Carajás (EFC) – submete-se a um regime jurídico binário, em que **ANTT e ANTAQ exercem competências complementares. Esse arranjo institucional, ao qual se soma a competência do Ministério de Portos e Aeroportos quanto à política portuária, exige coordenação intergovernamental robusta – desafio que tem sido apontado pela literatura técnica como um dos pontos críticos da governança logística nacional.**

2.4. Lei nº 14.273/2021 – Marco Legal das Ferrovias

A **Lei nº 14.273/2021** instituiu o **regime jurídico das ferrovias privadas e introduziu, no ordenamento brasileiro, o instituto da autorização ferroviária**, modalidade simplificada de outorga que permite a particulares construir, operar e explorar economicamente ferrovias mediante celebração de contrato de adesão com o Ministério dos Transportes, sem prévia licitação. Trata-se de **inovação regulatória** que dialoga diretamente com a Política Nacional de Concessões Ferroviárias, **ampliando o leque de instrumentos disponíveis para a expansão da malha ferroviária nacional.**

A Lei nº 14.273/2021 estabelece, ainda, mecanismos de interconexão obrigatória entre ferrovias autorizadas e concedidas, bem como regras de direito de passagem e tráfego mútuo aplicáveis tanto ao regime de concessão quanto ao de autorização. Tais dispositivos têm aplicação direta à problemática da FNS, na medida em que viabilizam o desenho de soluções logísticas customizadas para grandes embarcadores industriais – desde que articuladas ao planejamento das concessionárias incumbentes e da ANTT.

Para a indústria tocantinense, particular interesse apresenta a previsão de ramais ferroviários industriais privados, instrumento que pode ser explorado por agrupamentos sindicais ou consórcios empresariais para conexão de polos industriais específicos à malha principal, observados os requisitos regulatórios pertinentes.

2.5. Decreto nº 12.022/2024 – Planejamento Integrado de Transportes (PIT)

O Decreto nº 12.022, de 30 de maio de 2024, instituiu o **Planejamento Integrado de Transportes (PIT)**, estrutura de governança que estabelece o ciclo de planejamento setorial sob coordenação do **Comitê de Governança do Planejamento Integrado de Transportes (CGPIT)**, presidido pelo **Secretário-Executivo do Ministério dos Transportes**.

O PIT organiza-se em **ciclo permanente**, com revisão quinquenal dos planos macrossetoriais (Plano Nacional de Logística), articulação com os planos modais específicos e integração com o Programa Plurianual de Investimentos. O Decreto institui, ademais, **mecanismos de consulta pública obrigatória e de escuta do setor produtivo na construção dos cenários-meta**, em paradigma inédito de transparência regulatória no setor de transportes.

Trata-se de marco institucional decisivo para a atuação propositiva das federações industriais junto à União, na medida em que confere aderência normativa e procedimental à inserção dos pleitos do setor produtivo na agenda federal de infraestrutura.

2.6. Plano Nacional de Logística 2050 (PNL 2050)

O **Plano Nacional de Logística 2050 (PNL 2050)** constitui o **documento referencial para a expansão da infraestrutura de transportes brasileira no horizonte do médio e longo prazo. Apresentada em 18 de dezembro de 2025 pelo Ministério dos Transportes, a Avaliação Estratégica do PNL 2050** consolida o diagnóstico do sistema de transportes brasileiro a partir de matrizes origem-destino de cargas e passageiros, modelos de simulação da rede nacional e análises de fluxos logísticos.

O Plano identifica **doze problemas** abrangentes da matriz de transporte nacional, entre os quais se destacam, para os fins deste Parecer: *(i)* a dependência crônica do modal rodoviário; *(ii)* a subutilização do modo ferroviário; *(iii)* os obstáculos à multimodalidade; *(iv)* a depreciação do estoque de capital de infraestrutura; e *(v)* a vulnerabilidade dessa infraestrutura às mudanças do clima. A diretriz estratégica do PNL 2050 é o **reequilíbrio da matriz de transportes** em favor dos modais de maior capacidade e eficiência – ferrovias, hidrovias, cabotagem e portos.

Como instrumento de implementação, o Ministério dos Transportes lançou a **Política Nacional de Concessões Ferroviárias**, cuja carteira **prevê oito leilões ferroviários, somando mais de 9 mil quilômetros de trilhos, com expectativa de cerca de R\$ 140 bilhões em investimentos diretos e potencial de alavancar até R\$ 600 bilhões ao longo do desenvolvimento dos**

projetos. Esta carteira concentra-se em ferrovias estruturantes do escoamento da produção do Centro-Norte e do Nordeste brasileiro, **com impacto direto sobre o Tocantins.**

Adicionalmente, encontra-se em planejamento avançado o leilão do trecho central da FNS, com finalidade declarada de promover concorrência efetiva no sistema, ampliando o aproveitamento da infraestrutura para cargas não originárias do tráfego mútuo das concessionárias incumbentes. **Esta movimentação regulatória reveste-se de particular interesse para a indústria tocantinense, pelas razões expostas adiante neste Parecer.**

3. CARACTERIZAÇÃO HISTÓRICO-INSTITUCIONAL DA FERROVIA NORTE-SUL

3.1. Origens, implantação e marco institucional

A Ferrovia Norte-Sul (FNS) é projeto ferroviário concebido nos anos 1980 como **instrumento estruturante de integração territorial e logística do Brasil**, com vocação de **eixo longitudinal** capaz de conectar a região amazônica e o Norte agroprodutor às plataformas portuárias do Sudeste e do Sul. Sua execução foi confiada à **VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.**, empresa pública federal vinculada ao Ministério dos Transportes, criada com a finalidade específica de implantar e administrar a malha ferroviária da União.

O Tramo Norte da FNS, com 720 km entre Açailândia/MA e Porto Nacional/TO, teve suas obras concluídas em 1996. Em 20 de dezembro de 2007, foi assinado o Contrato Regulador nº 033/2007 de subconcessão entre a VALEC e a empresa Ferrovia Norte Sul S.A., transferindo a operação para a Vale S.A. e, em 2011, para a VLI Multimodal S.A., arranjo societário pelo qual a Vale destacou a operação ferroviária e criou empresa dedicada à logística multimodal.

O Tramo Central, com 855 km entre Porto Nacional/TO e Anápolis/GO, teve suas obras concluídas em 2014 e atravessa 14 municípios do Tocantins e 19 municípios de Goiás. Em 28 de março de 2019, foi realizado o leilão da concessão do trecho integrado Porto Nacional/TO – Estrela d'Oeste/SP (Tramo Central somado ao Tramo Sul, totalizando 1.537 km), arrematado pela Rumo Logística S.A. em contrato de concessão de 30 anos, não prorrogável.

3.2. Trechos operacionais e modelos de concessão

A FNS encontra-se atualmente estruturada nos seguintes trechos e modelos de outorga:

Tramo	Trecho	Extensão	Operadora	Modelo de Outorga
Tramo Norte (EF-151)	Açailândia/MA – Porto Nacional/TO	720 km	VLI Multimodal S.A. (Ferrovia Norte Sul S.A.)	Subconcessão VALEC – Contrato nº 033/2007 (vigência até 2037)
Tramo Central	Porto Nacional/TO – Anápolis/GO	855 km	Rumo Logística S.A.	Concessão licitada – leilão de 28/03/2019, contrato de 30 anos
Tramo Sul	Anápolis/GO – Estrela d'Oeste/SP (parcial)	682 km	Rumo Logística S.A.	Concessão integrada ao Tramo Central (mesmo contrato)

O ponto de articulação dos dois principais regimes concessórios situa-se em **Porto Nacional/TO**, no **Terminal Integrador de Porto Nacional (TIPN)**, o que confere ao Tocantins

posição geográfica e institucional singular no sistema ferroviário nacional: trata-se do **único Estado em que se realiza a transição entre os dois regimes concessórios e operacionais da FNS**, com todas as implicações regulatórias daí decorrentes.

3.3. Posição estratégica no sistema logístico nacional

Em sua configuração final, a FNS deverá atingir a **extensão total de 4.155 km**, conectando **Açailândia/MA a Estrela d'Oeste/SP**, atravessando **5 estados** (MA, TO, GO, MG e SP), com **perspectivas de extensão para 4.791 km no horizonte do PNL 2050**. O Tocantins ocupa, nesta configuração, **trecho contínuo de aproximadamente 1.000 km da malha – o maior segmento estadual da FNS** – atravessando municípios estratégicos como **Aguiarnópolis, Wanderlândia, Araguaína, Colinas do Tocantins, Palmeirante, Guaraí, Porto Nacional, Gurupi, Figueirópolis e Alvorada**.

A FNS conecta-se, no extremo norte, à **Estrada de Ferro Carajás (EFC)**, também operada pela VLI por direito de passagem, dando acesso ao **Terminal Portuário de São Luís (Porto do Itaqui)**. No extremo sul, conecta-se à **Malha Paulista (Rumo)**, com acesso ao **Porto de Santos**. Essa dupla conectividade portuária – Itaqui ao norte e Santos ao sul – confere à FNS posição estrutural única no sistema logístico brasileiro, **com particular relevância para o Tocantins, que pode acessar ambos os corredores de exportação a partir de seu próprio território**.

A literatura especializada e os documentos institucionais convergem na avaliação de que o Tocantins, em razão dessa posição geográfica, apresenta vocação natural para a função de hub logístico do Brasil Central. A consolidação dessa vocação, contudo, depende da superação dos gargalos diagnosticados nas seções subsequentes.

4. PERFIL OPERACIONAL DA FNS NO TOCANTINS

4.1. Trechos e municípios atravessados

A FNS atravessa o Tocantins em sua extensão longitudinal, **percorrendo aproximadamente 1.000 km no recorte estadual**, distribuídos entre o **Tramo Norte (operado pela VLI)** e o **Tramo Central (operado pela Rumo)**. Os principais municípios atravessados, com seus respectivos pontos de embarque, transbordo e operação de manutenção, são os seguintes:

Município	Tramo	Função operacional
Aguiarnópolis	Norte (VLI)	Ponto de articulação com a Estrada de Ferro Carajás; ramal e pátio operacional
Palmeirante	Norte (VLI)	Sede do Terminal Integrador Palmeirante (TIPA); maior estrutura de armazenagem ferroviária do Tocantins; polo industrial de fertilizantes e combustíveis
Araguaína / Colinas	Norte (VLI)	Polo regional de logística; base de capacitação do SENAI em parceria com a VLI
Guaraí	Norte (VLI)	Pátio operacional; ponto de manutenção e cruzamento
Porto Nacional (Luzimangues)	Norte/Central	Sede do Terminal Integrador Porto Nacional (TIPN); ponto de transição entre os regimes concessórios VLI/Rumo; principal polo industrial multimodal do Tocantins
Alvorada / Gurupi	Central (Rumo)	Terminais intermodais com acesso ao Porto de Santos; rota alternativa de exportação
Figueirópolis	Central (Rumo)	Limite sul do trecho tocantinense; conexão para o Tramo Sul/Goiás

4.2. Volumes operacionais consolidados (2016/2025)

A análise da evolução dos volumes operacionais movimentados pela FNS no recorte tocantinense, no ciclo decenal 2016-2025, revela uma trajetória consistente de crescimento, com aceleração expressiva no biênio 2024-2025. Os dados consolidados pelas operadoras são os seguintes:

No ciclo 2016-2025, **os terminais integradores da VLI em Porto Nacional (TIPN) e Palmeirante (TIPA) registraram crescimento de 320% na movimentação anual de cargas, passando de 1,9 milhão de toneladas em 2016 para 8 milhões de toneladas em 2025**, acumulando aproximadamente 59 milhões de toneladas movimentadas no período.

No mesmo período, **o volume ferroviário transportado pela VLI no Corredor Norte (do qual o Tramo Norte da FNS é a espinha dorsal) saltou de 5,4 bilhões para 14,9 bilhões de TKU (Tonelada-Quilômetro Útil)**, indicador que combina volume e distância percorrida e melhor expressa a contribuição efetiva da malha ferroviária à atividade econômica.

No exercício de 2025, a VLI registrou marca histórica de **23 milhões de toneladas de grãos transportadas, com crescimento de 16% sobre o ano anterior, consolidando o Corredor Norte como alternativa estratégica aos sistemas logísticos do Sul e do Sudeste.**

A tabela a seguir sintetiza os indicadores operacionais consolidados:

Indicador	2016	2025
Movimentação anual TIPN + TIPA (toneladas)	1,9 milhão	8 milhões
Volume ferroviário Corredor Norte VLI (TKU)	5,4 bilhões	14,9 bilhões
Total VLI – grãos (toneladas/ano)	(n.d.)	23 milhões
Crescimento percentual TIPN + TIPA (2016-2025)	—	+320%

4.3. Composição da carga transportada

A composição da carga transportada pelo **Tramo Norte da FNS**, segundo dados públicos consolidados, distribui-se da seguinte forma: **55% soja, 25% celulose, 10% combustíveis e 10% demais cargas**, incluindo **fertilizantes** (em volume crescente), **milho, ferro-gusa e cargas siderúrgicas** em menor escala.

Essa composição revela três **traços marcantes da operação atual**: (i) a forte concentração em *commodities* agrícolas, particularmente **soja**, refletindo o papel do Corredor Norte no escoamento da produção do MATOPIBA e do Mato Grosso; (ii) a relevância da **celulose**, oriunda das plantações florestais do **leste maranhense** e do **norte tocantinense**; e (iii) a **marginalidade da participação dos produtos industriais transformados, que constitui simultaneamente o problema central diagnosticado neste Parecer e a sua principal oportunidade estratégica.**

A safra tocantinense projetada para 2025/26 alcança **aproximadamente 9,6 milhões de toneladas de grãos, correspondendo a 24% da safra esperada para todo o MATOPIBA**, quantitativo que reforça a **tendência de crescimento** dos volumes ferroviários movimentados a partir do Estado.

4.4. Terminais Integradores de Porto Nacional (TIPN) e Palmeirante (TIPA)

O Terminal Integrador de Porto Nacional (TIPN), localizado no Distrito de Luzimangues, possui **capacidade estática de 60 mil toneladas, descarga de até 20 caminhões por hora e para ferroviária com capacidade para carregamento de 80 vagões em 4 horas e 30 minutos. Constitui a porta de entrada da produção da região no sistema Norte da VLI e funciona como ponto nodal de articulação entre os regimes concessórios da FNS.**

O Terminal Integrador de Palmeirante (TIPA), por sua vez, possui **capacidade estática de 98 mil toneladas, consolidando-se como a maior estrutura de armazenagem do Tocantins,**

dotado de armazém, silo, três balanças ferroviárias, quatro tombadores e pera ferroviária para embarques seguros e eficientes.

Os terminais cumprem **três funções operacionais centrais**: (i) transbordo da carga rodoviária para o modal ferroviário; (ii) armazenagem temporária da carga, com capacidade para armazenagem em silos e armazéns horizontais; e (iii) integração logística com os fluxos de retorno (especialmente fertilizantes oriundos do Porto do Itaquí, no fluxo São Luís–Palmeirante).

4.5. Investimentos industriais induzidos pela FNS no Tocantins

A operação dos terminais integradores da VLI no Tocantins atuou como **indutor de investimentos industriais relevantes**, particularmente concentrados nas áreas adjacentes ao TIPA, em Palmeirante. Os principais investimentos industriais induzidos no período recente são os seguintes:

- **Complexo TIPA da VLI/COPI**: investimento conjunto de aproximadamente R\$ 400 milhões da VLI Logística com a Companhia Operadora Portuária do Itaquí (COPI), viabilizando o fluxo de fertilizantes São Luís–Palmeirante;
- **Mosaic Fertilizantes**: investimento de aproximadamente R\$ 400 milhões em planta misturadora de fertilizantes no TIPA, com operação iniciada em julho/2025, entrega projetada de 500 mil toneladas no primeiro ano e capacidade plena de 1 milhão de toneladas anuais previstas para 2028;
- **Ultracargo**: investimento aproximado de R\$ 160 milhões em terminal para combustíveis e biocombustíveis em Palmeirante, ampliando a infraestrutura de abastecimento do Tocantins, do interior do Maranhão, do Pará, do Piauí e do Mato Grosso;
- **Fazendão Agronegócio**: investimento de R\$ 500 milhões em nova indústria de processamento de grãos em Porto Nacional, com área de 800 mil metros quadrados, planejada com integração direta à FNS e previsão de produção futura de etanol de milho e biodiesel.

A relação de proporcionalidade direta entre a disponibilidade da infraestrutura ferroviária e a atração de investimentos industriais transformadores constitui evidência empírica robusta da hipótese central deste Parecer: a FNS, longe de configurar exclusivamente um corredor de escoamento de commodities, opera como infraestrutura indutora de industrialização – desde que sua programação operacional e tarifária permita o acesso dos empreendimentos industriais transformadores às suas capacidades.

5. DIAGNÓSTICO DOS GARGALOS LOGÍSTICOS

A despeito do desempenho operacional expressivo apresentado na seção anterior, **persistem cinco categorias de gargalos que limitam o aproveitamento pleno da FNS pela indústria de transformação tocantinense**. Esta seção sistematiza esse diagnóstico, com vistas a fundamentar as orientações da Seção 7.

5.1. Gargalos de infraestrutura física

A **primeira categoria de gargalos** relaciona-se à **capacidade física da malha ferroviária e do material rodante disponível**, considerados a programação operacional e a demanda crescente. Identificam-se, neste recorte:

- **Capacidade de tráfego em pátios e cruzamentos:** a FNS opera com bitola larga (1,60 m) e em via singela na maior parte do trecho tocantinense, o que impõe **limitações ao número de composições simultâneas**, resolvidas por pátios de cruzamento. A expansão da capacidade desses pátios é demanda recorrente da operação;
- **Material rodante (locomotivas e vagões):** a despeito dos investimentos recentes da VLI na aquisição de novas locomotivas (*modelo ES43BBI da Wabtec*) e vagões (*Hopper HTT da Greenbrier Maxion*), **persiste a relação tensa entre oferta de capacidade ferroviária e demanda crescente, especialmente no pico da safra agrícola, com efeito direto de exclusão sobre cargas industriais não prioritárias;**
- **Capacidade de armazenagem nos terminais:** embora o TIPA tenha se consolidado como a maior estrutura de armazenagem do Estado, **a capacidade conjunta dos terminais (158 mil toneladas estáticas) é estruturalmente insuficiente para a demanda projetada no horizonte 2026-2030**, considerando os investimentos industriais em curso e a safra crescente;
- **Infraestrutura de acessos rodoviários aos terminais:** os acessos rodoviários ao TIPN (*BR-153 e TO-080*) e ao TIPA (*BR-153*) apresentam **pontos críticos de capacidade**, com **formação de filas e atrasos no transbordo, especialmente no período de safra;**
- **Capacidade portuária na ponta de exportação:** o gargalo do Porto do Itaqui, em São Luís/MA, impacta indiretamente a programação operacional da FNS, com **efeito cascata** sobre o **agendamento dos vagões** e a **disponibilidade da infraestrutura ferroviária para cargas não previamente programadas.**

5.2. Gargalos operacionais e regulatórios

A **segunda categoria de gargalos** diz respeito à **programação operacional da FNS e ao seu regime regulatório**, com **efeito direto sobre as oportunidades de acesso pela indústria de transformação:**

- **Prioridade operacional para commodities agrícolas:** a programação operacional da FNS prioriza, de fato, o transporte de grãos durante o pico da safra (geralmente fevereiro

a junho), em razão da escala dos contratos firmados pelas concessionárias com as *tradings* agrícolas. Essa priorização, ainda que economicamente racional para a operadora, gera **janelas estreitas de acesso para cargas industriais não programadas**;

- **Lock-in da programação ferroviária:** o agendamento da operação ferroviária ocorre com **elevado grau de antecipação (tipicamente 60-90 dias)**, o que impede a inserção de cargas industriais com demanda flutuante ou caracterizadas por lotes menores;
- **Crítérios de aceitação de carga:** as concessionárias adotam critérios de **lote mínimo** e de **fluxo de embarque** que, na prática, **excluem pequenos e médios embarcadores industriais do acesso direto à malha ferroviária**, restando-lhes a alternativa de consolidar carga em terminais privados, com encargos adicionais;
- **Direito de passagem e Operador Ferroviário Independente (OFI):** embora previstos na Lei nº 10.233/2001 como mecanismos de garantia de acesso isonômico à infraestrutura, sua utilização prática em ferrovias estruturantes como a FNS permanece limitada por questões operacionais e regulatórias ainda não plenamente disciplinadas pela ANTT.

5.3. Gargalos de intermodalidade

A **terceira categoria de gargalos** refere-se à **integração entre a FNS e os demais modais de transporte**, especialmente o rodoviário (para a coleta na ponta produtora) e o hidroviário (com a Hidrovia Tocantins-Araguaia, ainda em viabilização). Destacam-se:

- **Ausência de plataformas logísticas multimodais consolidadas:** o conceito de plataforma logística multimodal, integradora dos modais rodoviário, ferroviário e hidroviário, ainda não se materializou plenamente no Tocantins. O Distrito de Luzimangues, em Porto Nacional, apresenta vocação para essa função, mas carece de marco regulatório estadual específico;
- **Acessos rodoviários precários a centros industriais regionais:** a malha rodoviária tocantinense apresenta pontos críticos no acesso a polos industriais relevantes (Distritos Industriais de Palmas, Araguaína, Gurupi, Paraíso do Tocantins), com pavimentação inadequada ou ausência de duplicação em trechos de elevado tráfego;
- **Integração com a Hidrovia Tocantins-Araguaia:** a viabilização da hidrovia, condicionada à conclusão da Eclusa de Lajeado e a **obras de derrocagem no Pedral do Lourenço**, é elemento estruturante de longo prazo para a complementação do sistema logístico tocantinense, conforme detalhado no próximo produto desta Iniciativa (P1.3);
- **Plataforma intermodal aeroportuária:** o Aeroporto de Palmas, apesar do seu potencial, ainda não foi articulado como elo do sistema logístico estadual, particularmente para cargas industriais de alto valor agregado.

5.4. Gargalos institucionais e tarifários

As quarta e quinta categorias de gargalos dizem respeito ao regime institucional de governança da FNS e à transparência tarifária aplicável aos embarcadores industriais:

- **Concentração operacional e ausência de pluralidade:** o regime atual da FNS opera, na prática, em modelo de operadora única por tramo, com a VLI (controlada indiretamente pela Vale) no Tramo Norte e a Rumo no Tramo Central. Esta concentração tem sido apontada como elemento limitador de eficiência operacional e de competição tarifária. A movimentação regulatória em curso visando ao leilão de novo trecho da FNS busca, justamente, romper esse padrão e ampliar a pluralidade operacional;
- **Assimetria de informação tarifária:** a indústria tocantinense reporta dificuldades recorrentes no acesso transparente às tarifas praticadas pelas concessionárias para cargas industriais, especialmente quando comparadas às tarifas praticadas para grandes embarcadores agrícolas. A ANTT publica tarifas-teto, mas a tarifa efetivamente praticada é, frequentemente, objeto de negociação bilateral não transparente;
- **Ausência de representação institucionalizada da indústria nos colegiados de governança da concessão:** os contratos de subconcessão e concessão da FNS não preveem mecanismo formal de participação de entidades representativas da indústria regional na governança operacional;
- **Custo logístico nacional comparado:** o Brasil ocupa, segundo estudos da Confederação Nacional da Indústria, posição desfavorável no comparativo internacional de competitividade logística, com investimento anual entre 0,6% e 0,7% do PIB em transportes, quando a necessidade técnica indicada por especialistas é de aporte contínuo de 2% do PIB. Esse déficit estrutural projeta-se diretamente sobre os custos logísticos da indústria tocantinense.

Os cinco eixos de gargalos diagnosticados não atuam de forma independente, mas em interação mútua, configurando um sistema institucional cuja transformação demanda intervenção coordenada em múltiplos planos. As proposições da Seção 7 atendem a essa exigência metodológica, articulando ações específicas para cada destinatário institucional.

6. DEMANDA INDUSTRIAL REPRIMIDA DO TOCANTINS

6.1. Perfil da indústria tocantinense

A indústria tocantinense, segundo dados do Sistema FIETO e do IBGE consolidados nas **Pesquisas Industriais Anuais**, distribui-se em torno de **cinco principais segmentos vocacionais**: (i) **indústria de alimentos e bebidas**, com destaque para o processamento de grãos, lácteos e bebidas; (ii) **indústria da construção**, com a fabricação de cerâmica vermelha (representada pelo SINDICER), cimento, agregados e estruturas metálicas; (iii) **indústria de fertilizantes e insumos agropecuários**, em forte expansão a partir do Complexo TIPÁ; (iv) **indústria de combustíveis e biocombustíveis**, com perspectivas de expansão a partir das plantas de etanol de milho e biodiesel em planejamento; e (v) **indústria de mineração e beneficiamento de minerais**, em expansão articulada ao Decreto Estadual nº 7.107/2026.

Tais segmentos compartilham característica logística comum: dependem, em maior ou menor grau, do escoamento de cargas pesadas, em rotas de média e longa distância, com perfil de elevada economia de escala – exatamente o perfil de carga para o qual o modal ferroviário apresenta vantagem comparativa estruturalmente superior aos demais modais.

6.2. Setores com vocação para o modal ferroviário

Sob a ótica da **vocação logística ferroviária**, os setores industriais tocantinenses podem ser estratificados em **três categorias**:

a) Setores com vocação ferroviária plena (uso atual ou imediato)

- **Fertilizantes**: já consolidado pelo fluxo Itaqui-Palmeirante operado pela VLI/COPI e Mosaic;
- **Combustíveis e biocombustíveis**: estruturação em curso a partir da unidade da Ultracargo em Palmeirante;
- **Cimento e clínquer**: potencial pleno, com perspectivas de redução de custos logísticos da ordem de 30-40% pela substituição do modal rodoviário;
- **Cerâmica vermelha e refratários**: potencial em médio prazo, condicionado à consolidação de volumes consorciados via SINDICER.

b) Setores com vocação ferroviária parcial (uso condicionado)

- **Processamento de grãos** (farelos, óleos, etanol de milho): potencial elevado, condicionado à definição de regime tarifário diferenciado para produtos industrializados em relação ao grão in natura;
- **Estruturas metálicas e siderurgia**: vocação ferroviária natural, condicionada à articulação com a malha siderúrgica do Sudeste pela Rumo (Tramo Central) e à conexão com o terminal portuário no Sergipe (Inácio Barbosa);
- **Beneficiamento mineral**: potencial elevado, em estágio inicial de desenvolvimento no Tocantins.

c) Setores com vocação ferroviária complementar

- **Indústria de alimentos processados de menor escala:** potencial limitado pelo lote mínimo de embarque, mas com possibilidade de consolidação via terminais de carga geral;
- **Indústria de bebidas:** vocação parcial, restrita a fluxos consolidados em grandes volumes.

6.3. Estimativa da demanda industrial reprimida

A estimativa precisa da demanda industrial reprimida demanda **estudo econométrico específico**, cuja realização orienta-se à FIETO no âmbito do CAL e do COINFRA/CN. Não obstante, é possível, com base em parâmetros públicos disponíveis e na ordem de grandeza dos investimentos industriais em curso, formular estimativa preliminar de magnitude.

Considerando-se (i) os investimentos industriais induzidos pela FNS no Tocantins no período recente, que totalizam aproximadamente **R\$ 1,46 bilhão em valor agregado** (somando Mosaic, Ultracargo, Fazendão Agronegócio e Complexo TIPA); (ii) a capacidade operacional projetada dos terminais industriais associados (estimada em **4-5 milhões de toneladas/ano** em capacidade plena no horizonte 2028); e (iii) a participação atual da carga industrial transformada no total movimentado pela FNS (estimada em torno de **5-7%**, considerando combustíveis e fertilizantes como categorias híbridas), **pode-se estimar que a demanda industrial reprimida no Tocantins, no horizonte 2026-2030, situa-se na faixa de 3 a 5 milhões de toneladas anuais – quantitativo que justificaria, por si só, dedicação de programação operacional específica. Tal estimativa preliminar não substitui o estudo econométrico recomendado, mas suficiente para evidenciar a ordem de grandeza do tema e a urgência institucional do seu enfrentamento.**

6.4. Externalidades positivas da migração modal

A migração de carga industrial do modal rodoviário para o ferroviário, no recorte tocantinense, produz **externalidades positivas em pelo menos quatro dimensões**, abaixo sistematizadas:

- **Dimensão econômico-competitiva:** redução estimada de **20-40%** nos custos logísticos para cargas pesadas em rotas de média e longa distância, com efeito direto sobre a competitividade da indústria tocantinense no mercado nacional e internacional;
- **Dimensão ambiental-climática:** redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE) da ordem de **70-80%** por tonelada-quilômetro transportada, em comparação com o modal rodoviário, contribuindo para o cumprimento das metas brasileiras nas Contribuições Nacionalmente Determinadas (NDCs) e oferecendo oportunidade de valorização ESG aos empreendimentos industriais tocantinenses;

- **Dimensão de segurança viária:** redução da pressão de tráfego sobre as rodovias federais e estaduais que atravessam o Tocantins, especialmente a **BR-153**, com diminuição da sinistralidade e dos custos de manutenção rodoviária;
- **Dimensão de desenvolvimento regional:** indução da concentração espacial de investimentos industriais nas adjacências dos terminais ferroviários, com efeito multiplicador sobre o emprego, a arrecadação tributária estadual e municipal e a oferta de serviços qualificados.

Tais externalidades constituem fundamentação adicional para o reconhecimento da FNS como instrumento de política pública industrial e ambiental, não apenas como ativo econômico das concessionárias, justificando – sob o paradigma da função social da propriedade econômica (art. 170, III, CF/88) e da função reguladora do Estado (art. 174, CF/88) – a participação ativa do setor industrial regional na sua governança.

7. ORIENTAÇÕES DE ARTICULAÇÃO INSTITUCIONAL

Esta seção formula 28 (vinte e oito) orientações de articulação institucional, organizadas por destinatário e estruturadas em três eixos estratégicos: (a) garantia de acesso isonômico e tarifa transparente para cargas industriais; (b) modernização do regime de governança da concessão; e (c) integração do PNL 2050 aos projetos de adensamento industrial no Tocantins. As orientações são fundamentadas no marco normativo da Seção 2 e no diagnóstico das Seções 4 a 6.

7.1. Junto à VLI Logística (Tramo Norte)

- **Orientação 7.1.1** – Instituir **mesa permanente VLI-FIETO** de relacionamento institucional, com periodicidade trimestral, dirigida ao tratamento das demandas industriais regionais relativas à operação do Tramo Norte da FNS;
- **Orientação 7.1.2** – Implementar **protocolo simplificado de aceitação de cargas industriais** via sindicatos filiados à FIETO (especialmente SINDICER e Sinduscon-TO), com critérios objetivos de lote mínimo, prazo de agendamento e tarifa praticada;
- **Orientação 7.1.3** – Criar **janela operacional específica para cargas industriais regionais** ("janela industrial"), com previsão mínima de 20% da capacidade operacional fora dos picos de safra, em modelo análogo ao adotado por outras malhas ferroviárias nacionais para cargas siderúrgicas e químicas;
- **Orientação 7.1.4** – Ampliar a oferta de **capacitação técnica** em parceria com o SENAI/TO, expandindo o programa já em curso em Luzimangues e Colinas para os polos industriais de Araguaína, Gurupi e Paraíso do Tocantins;
- **Orientação 7.1.5** – Apresentar à FIETO, em base anual, **relatório institucional sobre a movimentação de cargas industriais no Tramo Norte**, com transparência tarifária para o segmento.

7.2. Junto à Rumo Logística (Tramo Central)

- **Orientação 7.2.1** – Instituir **mesa institucional Rumo-FIETO**, com objetivo análogo ao da Proposição 7.1.1, focada na operação do Tramo Central no recorte tocantinense (terminais de Alvorada e Gurupi);
- **Orientação 7.2.2** – Articular com a Rumo a **expansão da capacidade operacional do terminal de Gurupi**, considerando o crescimento da produção industrial no sul do Estado e a centralidade da rota para o Porto de Santos;
- **Orientação 7.2.3** – Propor **protocolo de prioridade para cargas industriais tocantinenses no Tramo Central**, em razão da posição geográfica que confere ao Estado a função de origem da carga (e não apenas trânsito).

7.3. Junto ao Ministério dos Transportes

- **Orientação 7.3.1** – Solicitar formalmente, por meio do CAL/FIETO e do COINFRA/CN, a **inclusão dos pleitos do Tocantins na fase de definição dos cenários-meta do PNL 2050 (Plano Nacional de Logística)**, com prioridade para: (a) ampliação da capacidade de pátios e cruzamentos no Tramo Norte; (b) viabilização da Hidrovia Tocantins-Araguaia em complementaridade com a FNS; e (c) integração da malha rodoviária federal tocantinense aos terminais ferroviários;
- **Orientação 7.3.2** – Articular a **inclusão do Tocantins como Estado prioritário na Política Nacional de Concessões Ferroviárias**, particularmente nos leilões previstos da carteira ministerial;
- **Orientação 7.3.3** – Propor a constituição de **Grupo de Trabalho Federativo no âmbito do CGPIT (Comitê de Governança do Planejamento Integrado de Transportes)**, com participação institucional do Governo do Tocantins, da FIETO e da CNI, para tratamento da agenda da FNS;
- **Orientação 7.3.4** – Sugerir, no âmbito do PNL 2050, a **inclusão de capítulo específico sobre o papel das ferrovias na promoção da industrialização regional**, com indicador específico de participação de cargas industriais transformadas no total movimentado por trecho.

7.4. Junto à ANTT

- **Orientação 7.4.1** – Requerer **transparência tarifária plena para cargas industriais**, com publicação periódica das tarifas efetivamente praticadas (e não apenas das tarifas-teto), em formato segmentado por tipo de carga e por origem-destino;
- **Orientação 7.4.2** – Solicitar **revisão dos critérios de aceitação de carga das concessionárias da FNS**, com vistas à incorporação de lotes consolidados oriundos de sindicatos industriais, mediante regulamentação específica do tráfego mútuo e do direito de passagem aplicáveis;
- **Orientação 7.4.3** – Propor a inclusão, no rol de indicadores de desempenho operacional aferidos pela ANTT, de **indicador específico de atendimento a cargas industriais regionais**, com meta progressiva de incorporação;
- **Orientação 7.4.4** – Acompanhar institucionalmente, em representação da FIETO, as audiências públicas relacionadas à revisão tarifária quinquenal das concessões da FNS;
- **Orientação 7.4.5** – Articular junto à ANTT a **regulamentação mais efetiva do regime de Operador Ferroviário Independente (OFI) aplicável à FNS**, conforme previsto na Lei nº 10.233/2001 e na Lei nº 14.273/2021.

7.5. Junto à VALEC e à Infra S.A.

- **Orientação 7.5.1** – Solicitar à VALEC, na qualidade de poder concedente do Tramo Norte da FNS (Contrato de Subconcessão nº 033/2007), a **apresentação à FIETO de relatório atualizado sobre o cumprimento das metas operacionais e dos investimentos previstos no instrumento de subconcessão**;

- **Orientação 7.5.2** – Articular com a **Infra S.A.** (sucessora institucional da EPL – Empresa de Planejamento e Logística) a **inclusão de estudos específicos sobre o potencial industrial da FNS no Tocantins na agenda da empresa pública**, considerando seu papel no apoio ao PNL 2050;
- **Orientação 7.5.3** – Sugerir à VALEC a **constituição de Comitê Consultivo da FNS, com participação institucional das federações industriais dos Estados atravessados** (FIETO, FIEMA, FIEG, FIEMG, FIESP), em paralelo aos órgãos técnicos da concessão.

7.6. Junto à Bancada Federal do Tocantins

- **Orientação 7.6.1** – Submeter à Bancada Federal do Tocantins, em audiência institucional, **agenda consolidada de pleitos relativos à FNS**, articulando-os com as proposições legislativas e orçamentárias em tramitação no Congresso Nacional;
- **Orientação 7.6.2** – Propor a apresentação, pelos parlamentares tocantinenses, de **emendas individuais e de bancada ao Orçamento da União 2027 com destinação específica para: (a) duplicação de pátios de cruzamento da FNS no trecho tocantinense; (b) obras de acessibilidade rodoviária aos terminais ferroviários; e (c) estudos de viabilidade da Hidrovia Tocantins-Araguaia;**
- **Orientação 7.6.3** – Articular com a Bancada a **apresentação de Requerimento de Informações à VALEC, à ANTT e ao Ministério dos Transportes sobre o cumprimento das metas operacionais e a programação de investimentos da FNS no trecho tocantinense;**
- **Orientação 7.6.4** – Sugerir à Bancada o apoio institucional à **indicação de membro tocantinense para integrar a Diretoria Colegiada da ANTT**, considerando a centralidade do Estado no sistema ferroviário nacional.

7.7. Junto ao COINFRA/CN

- **Orientação 7.7.1** – Submeter o presente Parecer Técnico, em sua integralidade, ao Conselho Temático Permanente de Infraestrutura da CNI (COINFRA/CN), para integração ao Panorama da Infraestrutura – Região Norte e à Agenda Legislativa da Indústria 2027;
- **Orientação 7.7.2** – Articular junto ao COINFRA/CN a inclusão do tema **"acesso isonômico à infraestrutura ferroviária por embarcadores industriais regionais"** como um dos **eixos prioritários** da agenda de defesa institucional do Sistema Indústria em 2027;
- **Orientação 7.7.3** – Propor a **realização de seminário regional do COINFRA/CN no Tocantins**, com a participação das demais federações industriais do MATOPIBA, dirigido à construção de agenda integrada de infraestrutura logística da fronteira agrícola do Brasil Central;
- **Orientação 7.7.4** – Articular com o COINFRA/CN o **desenvolvimento de estudo econométrico específico sobre a demanda industrial reprimida nas ferrovias**

estruturantes brasileiras, com recorte regional, complementando a estimativa preliminar apresentada na Seção 6.3 deste Parecer.

8. CONCLUSÕES E ENCAMINHAMENTOS

Do exame normativo, operacional e propositivo desenvolvido nas seções precedentes, extraem-se as seguintes conclusões consolidadas:

I. Posição estratégica da FNS para o Tocantins

A Ferrovia Norte-Sul ocupa, no recorte territorial do Tocantins, posição estrutural única no sistema logístico brasileiro, **sendo o Estado o único da federação a abrigar simultaneamente trechos significativos do Tramo Norte (VLI) e do Tramo Central (Rumo) da ferrovia**. Tal posição confere ao Tocantins **vocação natural** para a função de *hub* logístico do Brasil Central, com **dupla conectividade** aos sistemas portuários do Norte (Itaqui) e do Sudeste (Santos).

II. Desempenho operacional expressivo, mas concentrado em commodities

Os dados consolidados pelas operadoras no ciclo 2016-2025 evidenciam **desempenho operacional expressivo da FNS no trecho tocantinense**, com **crescimento de 320%** na movimentação dos terminais integradores da VLI e atingimento de marca histórica de **23 milhões de toneladas de grãos transportadas em 2025**. A despeito desse desempenho, a composição da carga permanece fortemente concentrada em *commodities* agrícolas (cerca de 80% do volume total), **com participação ainda marginal dos produtos industriais transformados**.

III. Existência de demanda industrial reprimida significativa

A análise dos investimentos industriais induzidos pela FNS no Tocantins no período recente (totalizando aproximadamente R\$ 1,46 bilhão), associada às projeções de capacidade operacional industrial no horizonte 2026-2030, permite estimar uma **demand a industrial reprimida da ordem de 3 a 5 milhões de toneladas anuais**, quantitativo que justifica intervenção institucional estruturada.

IV. Necessidade de articulação institucional multidimensional

O enfrentamento dos gargalos diagnosticados demanda **articulação institucional simultânea em múltiplos planos** – operacional (junto às concessionárias), regulatório (junto à ANTT), político-administrativo (junto ao Ministério dos Transportes, VALEC e Infra S.A.), parlamentar (junto à Bancada Federal) e setorial (junto ao COINFRA/CN) – em conformidade com as proposições sistematizadas na Seção 7 deste Parecer.

V. Janela institucional favorável

O momento atual reveste-se de **janela institucional favorável à formulação de pleitos relativos à FNS**, em razão (a) da definição dos cenários-meta do PNL 2050 em curso no Ministério dos Transportes; (b) da implementação da Política Nacional de Concessões

Ferrovárias, com leilão do trecho central da FNS em planejamento; e (c) da disponibilidade de recursos do Novo PAC para investimentos em infraestrutura ferroviária.

Encaminhamentos

Em vista do exposto, orienta-se que o presente Parecer Técnico seja submetido aos seguintes encaminhamentos institucionais:

- **Apreciação pela Diretoria da FIETO**, com vistas à sua aprovação formal como documento institucional de defesa de interesses;
- **Encaminhamento à Confederação Nacional da Indústria (CNI)**, por intermédio do CAL e do COINFRA/CN, para integração ao Panorama da Infraestrutura – Região Norte e à Agenda Legislativa da Indústria 2027;
- **Apresentação institucional à Bancada Federal do Tocantins**, em reunião dirigida ao alinhamento dos pleitos parlamentares correspondentes;
- **Compartilhamento formal com a VLI Logística, a Rumo Logística, o Ministério dos Transportes, a ANTT, a VALEC e a Infra S.A.**, como manifestação institucional da FIETO sobre o tema;
- **Publicação no Portal FIETO e divulgação na imprensa especializada**, como instrumento de transparência e de mobilização institucional do setor industrial tocantinense;
- **Conjugação com o Parecer Técnico nº 01/2026 (FET) e com o Parecer Técnico nº 03/2026 (Hidrovia Tocantins-Araguaia)**, em programação de elaboração no segundo semestre, como integrantes da série de produtos da Iniciativa Estratégica 1 do Plano de Metas 2026.

Este é o Parecer Técnico que se submete à apreciação superior.

Palmas/TO, 18 de maio de 2026.

Gustavo Bottós de Paula
OAB/TO 4121-B
Assessor Jurídico – Assuntos Legislativos | FIETO

9. REFERÊNCIAS NORMATIVAS E DOCUMENTAIS

9.1. Marco constitucional e legal

- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil, de 5 de outubro de 1988. Arts. 3º, III; 21, XII, "d" e "e"; 170; 174; 178.
- BRASIL. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências.
- BRASIL. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.
- BRASIL. Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021. Dispõe sobre as normas para a exploração da infraestrutura e a prestação de serviço de transporte ferroviário de cargas no País.
- BRASIL. Decreto nº 12.022, de 30 de maio de 2024. Institui o Planejamento Integrado de Transportes.

9.2. Documentos institucionais e atos infralegais

- BRASIL. Ministério dos Transportes. Plano Nacional de Logística 2050 – Avaliação Estratégica. Brasília, dezembro de 2025.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. Política Nacional de Concessões Ferroviárias. Brasília, 2025.
- VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. Contrato Regulador de Subconcessão nº 033/2007 (Tramo Norte da FNS), de 20 de dezembro de 2007.
- ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. Contrato de Concessão Ferroviária – Malha Norte-Sul Tramo Central (leilão de 28 de março de 2019).
- ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. Resoluções regulatórias aplicáveis à FNS, em especial sobre tarifa, direito de passagem e tráfego mútuo.
- Confederação Nacional da Indústria (CNI). Agenda Legislativa da Indústria – edições recentes.
- Conselho Temático Permanente de Infraestrutura (COINFRA/CN). Panorama da Infraestrutura – Região Norte (relatório CNI).

9.3. Documentos de gestão institucional da UNIDEF/FIETO

- FIETO. Plano de Metas 2026 – Assessoria de Defesa da Indústria (UNIDEF).
- FIETO. Plano de Execução das Iniciativas Estratégicas – UNIDEF 2026.
- FIETO. Catálogo de Produtos – Metas Remanescentes 2026.

- FIETO. Parecer Técnico nº 01/2026 – Diretrizes estratégicas para destinação dos recursos do Fundo Estadual de Transporte (FET).

9.4. Fontes online estratégicas (consulta permanente)

- Ministério dos Transportes – <https://www.gov.br/transportes>
- ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres – <https://www.gov.br/antt>
- VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. – <https://portal.valec.gov.br>
- VLI Logística – <https://www.vli-logistica.com.br>
- Rumo Logística – <https://www.rumolog.com>
- Novo PAC – <https://www.gov.br/novopac>
- Confederação Nacional da Indústria – <https://www.portaldaindustria.com.br>
- Conselho de Infraestrutura CNI – <https://www.portaldaindustria.com.br/cni/canais/conselhos-tematicos/infraestrutura>
- Plano Nacional de Logística – <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/politica-e-planejamento/pnl>
- Participa + Brasil (consulta pública PNL 2050) – <https://www.gov.br/participamaisbrasil/pnl-2050-matrizes-od>