

BALANÇO DO SETOR
**METROFERROVIÁRIO
DE PASSAGEIROS**

2023

**ANP
TRILHOS**

Associação Nacional dos Transportadores
de Passageiros sobre Trilhos



EXPEDIENTE

Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos

CONSELHO ADMINISTRATIVO 2024 - 2026

Joubert Fortes Flores Filho

Presidente do Conselho

Adriana Lins

Vice-Presidente de Tecnologia

Guilherme Ramalho

Vice-Presidente de Planejamento

José Eduardo Copello

Vice-Presidente de Desenvolvimento

Luiz Eduardo Argenton

Vice-Presidente Executivo

Roberto Labarthe

Vice-Presidente Institucional

ASSESSORIA TÉCNICA

DitoAnalytys

WMT Assessoria Empresarial

ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO E IMPRENSA

MNeves Comunicação

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO

DUO Design

DIRETORIA EXECUTIVA

Roberta Marchesi

Diretora Executiva

Fernanda Adjuto

Gerente de Relações
Governamentais e Institucionais

Ana Paula Figueiredo

Coordenadora Administrativo-Financeira

Bruna Martins

Auxiliar Administrativo

**ANP
TRILHOS**

Setor de Autarquias Sul, Quadra 1,
Bloco J, Ed. Clésio Andrade – Torre A,
5º andar, Sala 510
Brasília/DF – 70.070-010
(61) 3322-3158
contato@anptrilhos.org.br

www.anptrilhos.org.br

Fundada em agosto de 2010, a Associação Nacional de Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) é uma entidade civil sem fins lucrativos sediada em Brasília (DF). Sua missão é promover o desenvolvimento e aprimoramento do transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil.

A ANPTrilhos adota uma abordagem integradora que envolve operadores, indústria, entidades da sociedade civil e o poder público. Com foco no avanço da mobilidade urbana sustentável, defende a implantação de sistemas de transporte estruturantes sobre trilhos, integrados aos demais modais de transporte.

O reconhecimento das contribuições da ANPTrilhos ao longo desses 13 anos reflete-se no quadro de filiados, que inclui praticamente 100% dos operadores de transporte de passageiros do país. Isso consolida sua posição como voz institucional do setor, orientando-o para um futuro mais conectado e sustentável, focado no bem-estar e na qualidade de vida dos cidadãos.

ASSOCIADOS



CBTU
Companhia Brasileira
de Trens Urbanos



CCR Metrô
Bahia



Companhia Ferroviária
e de Logística do Piauí



Apoio:



Confederação
Nacional do
Transporte



EDITORIAL

O Balanço do Setor Metroferroviário Brasileiro 2023, publicado pela Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), apresenta os principais indicadores dos sistemas de metrô, trem urbano, Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e people movers.

Em 2023, os operadores metroferroviários registraram um incremento de 6% na sua demanda, alcançando 2,48 bilhões de passageiros transportados. Esse crescimento acompanha o aumento dos níveis de emprego em nosso País, sinalizando uma maior utilização do transporte coletivo sobre trilhos nos percursos casa-trabalho, já que este é o principal motivo de uso dos nossos sistemas.

A rede de atendimento apresentou um discreto acréscimo de 4,1 km, que estão pontualmente concentrados na expansão do metrô de Salvador e do trem de Natal. Com esse incremento, a malha operacional do Brasil soma um total de 1.133,4 km, sendo a maior concentração na região Sudeste, seguida pela Nordeste, Sul e Centro-Oeste.

A expectativa é de que a rede nacional continue se desenvolvendo nos próximos anos a partir da continuidade das obras já em andamento nos Estados do Ceará, Paraíba, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte e São Paulo. O setor também aguarda com ansiedade o anúncio dos projetos que serão contemplados no PAC Seleção de Projetos, que deverá ampliar, ainda mais, o rol daqueles projetos em execução.

O otimismo setorial também é refletido pela expectativa de publicação da Política Nacional de Desenvolvimento de Transporte Ferroviário de Passageiros, pelo desenvolvimento do novo Marco Regulatório do Transporte Público, pelo início do estudo sobre os corredores estruturantes de transporte e pelo anúncio dos incentivos do PAC para a ampliação e modernização da infraestrutura e frota. Juntos, esses projetos e programas criarão um excelente momento para alavancar o transporte metroferroviário de passageiros e atrair forte investimento para o Brasil.

Um grande passo foi dado para a retomada dos trens de passageiros de longa distância, com o leilão do Trem Intercidades São Paulo-Campinas, no mês de fevereiro deste ano. A concessão do projeto foi um marco para a retomada dos investimentos nos projetos regionais e um incentivo para novos trechos. A sinalização positiva do Governo Federal para o início dos estudos de viabilidade da implantação de sete novas linhas abre um novo caminho para a ampliação da rede de atendimento e para o fortalecimento da cadeia de suprimentos do setor no País.

As expectativas para o setor são grandes, mas ainda estão muito aquém da necessidade de desenvolvimento das nossas cidades e regiões metropolitanas. A população clama pela ampliação da rede de atendimento do transporte público e investir em trens, metrôs, VLTs e aeromóvel é uma excelente oportunidade para que nossos líderes e governantes possam dotar nossas cidades de uma rede de mobilidade mais adequada, ao mesmo tempo e que reforcem o seu compromisso com a sustentabilidade, a diversidade e a equidade.

Roberta Marchesi
Diretora Executiva da ANPTrilhos



SUMÁRIO

01	TRANSPORTE DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS EM NÚMEROS 2023	6
02	PANORAMA DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS NO BRASIL 2023	8
	Sistemas e operadores	8
	Passageiros transportados	10
	Perfil médio do passageiro	10
	Malha metroferroviária	12
	Estações e frota	13
	Recortes regionais e estaduais	14
	Força de trabalho	16
	Empregados por gênero	16
	Performance setorial	17
03	BENEFÍCIOS SOCIAIS, AMBIENTAIS E ECONÔMICOS	18
04	PROJETOS E PERSPECTIVAS	19
	Radar de concessões	19
	Obras em andamento	20
	Desafios e oportunidades	20
05	ESPECIAL: FERROVIA DE PASSAGEIROS	21
06	LINHA DO TEMPO	22



01 TRANSPORTE DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS EM NÚMEROS 2023

Com a crescente urbanização e a necessidade de soluções sustentáveis para os desafios da mobilidade, o transporte sobre trilhos torna-se cada vez mais imprescindível, conectando espaços e permitindo o deslocamento de milhões de brasileiros.

1.133,4 km
de trilhos

4.876
carros de passageiros

48 linhas

631 estações

2,48 bilhões
de passageiros/ano

8,19 milhões
de passageiros dia/útil

2,3 milhões de toneladas
de poluentes deixaram de ser emitidos

Economia de
R\$ 1,4 bilhões de horas
no tempo de deslocamento ao utilizar o transporte sobre trilhos

R\$ 32,7 bilhões
devolvidos à sociedade
em termos sociais, econômicos e de qualidade de vida

12 (44%) das 27 unidades
da federação atendidas

16 operadores
• 56% concessionários
• 44% públicos

40,7 mil
trabalhadores

5,4 bilhões
de lugares ofertados

98,6%
de confiabilidade

97,6%
de regularidade

66 km de obras
de expansão em andamento

59 estações
em construção





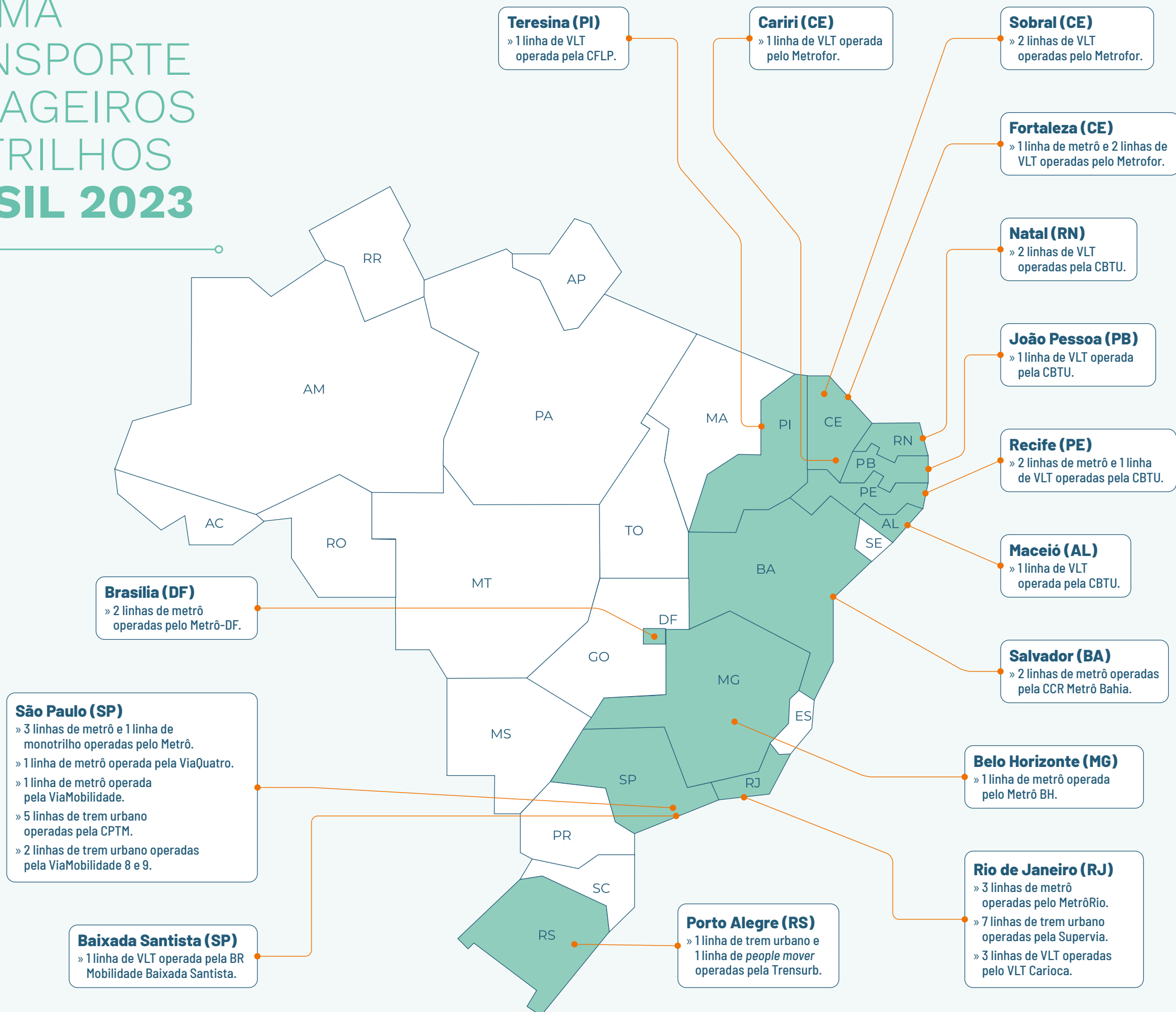
02 PANORAMA DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS NO BRASIL 2023

SISTEMAS E OPERADORES

Os sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos urbanos são fundamentais para a mobilidade nas cidades brasileiras, abrangendo uma diversificada gama de modos, como metrô, trem urbano, Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), monotrilho e *people mover*. Cada um desses modos tem características distintas, cumprindo papéis fundamentais na mobilidade das regiões atendidas.

Em 2023, 16 empresas operavam esse tipo de serviço nos municípios e Regiões Metropolitanas dos estados de Alagoas, Bahia, Ceará, Minas Gerais, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, São Paulo e no Distrito Federal.

Dentre essas operadoras, sete são empresas públicas, incluindo duas federais - a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre (Trensurb). As demais nove operadoras, de natureza privada, complementam esse quadro.





PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

Em 2023, o setor de transporte de passageiros sobre trilhos registrou um aumento de **6,0%** em sua demanda, alcançando **2,48 bilhões** de passageiros. Esse crescimento espelha a boa fase da economia brasileira e do mercado de trabalho, com o PIB expandindo 2,9% e a taxa de desemprego caindo para 7,8% – a menor desde 2014, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

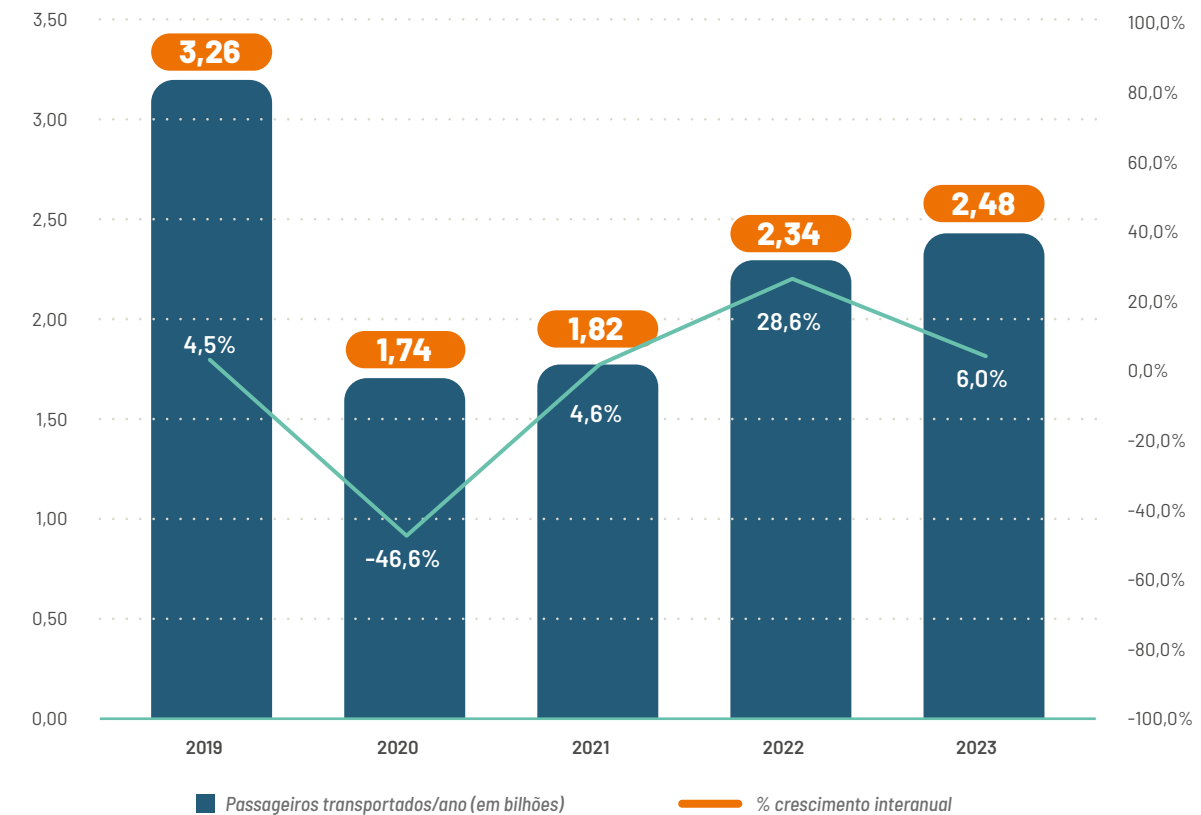
Entretanto, a demanda permanece 23,9% abaixo do patamar de 2019. Esta realidade sugere uma mudança no comportamento da mobilidade nas cidades, que transcende os efeitos remanescentes da pandemia.

Fatores como o aumento do trabalho remoto, o crescimento do e-commerce e a preferência por veículos individuais, impulsionada por incentivos à compra de carros, além da insuficiência de investimentos em transporte público, estão redirecionando as escolhas da população.

Esta tendência tem impacto negativo no uso do transporte coletivo nas grandes cidades. Para reverter essa situação, políticas públicas que promovam o equilíbrio entre os diferentes modos, conforme preconiza a Política Nacional de Mobilidade Urbana, são essenciais.

Tais iniciativas são fundamentais para reduzir congestionamentos, diminuir emissões poluentes e, assim, melhorar a qualidade de vida urbana.

GRÁFICO 1- Evolução dos passageiros transportados/ano (em bilhões) e % de variação interanual Brasil 2019 – 2023



FONTE: OPERADORES DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS.
ELABORAÇÃO: ANPTRILHOS



PERFIL MÉDIO DO PASSAGEIRO

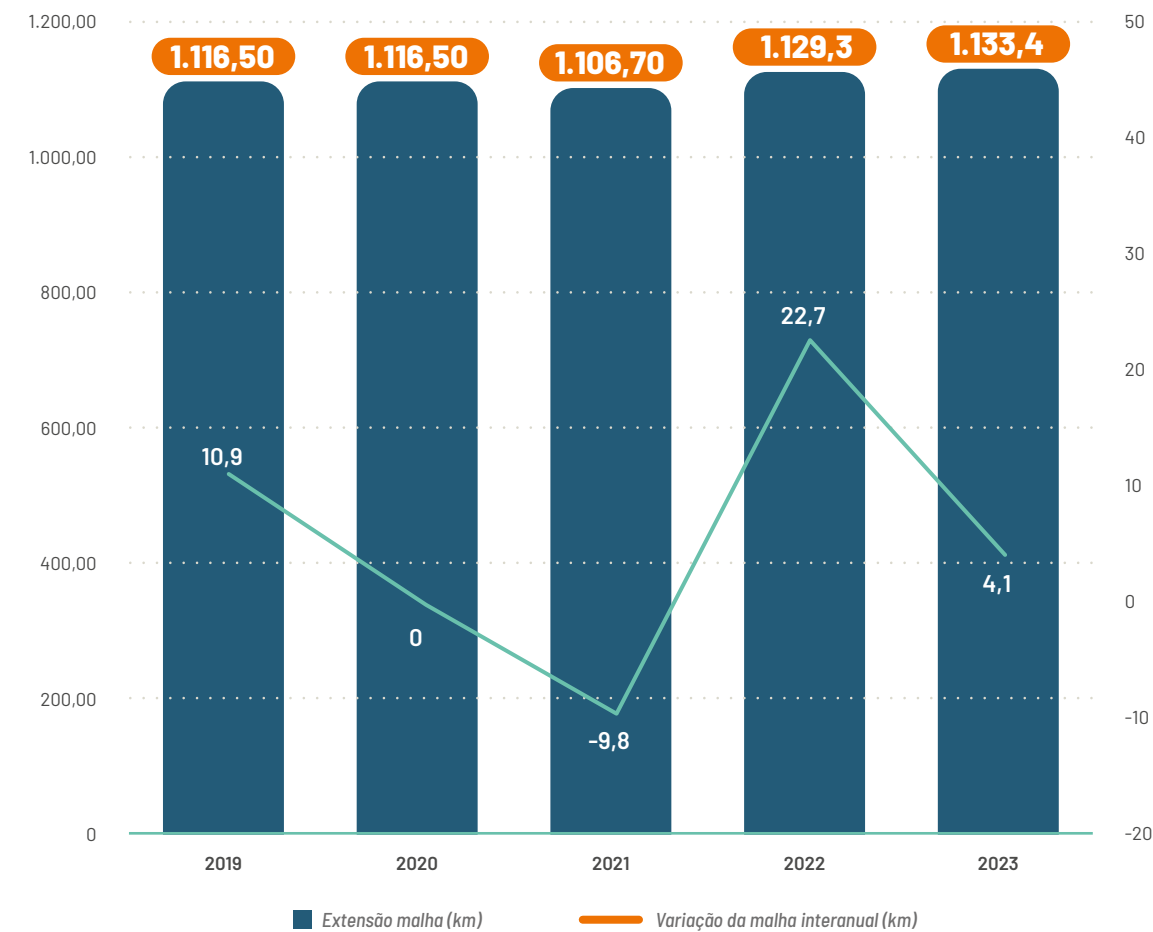


MALHA

A expansão da malha metroferroviária em 2023 ficou abaixo do esperado, com a conclusão de apenas 4,1 km. Esse incremento é resultado da finalização das obras dos sistemas de Natal e de Salvador e Lauro de Freitas. A entrega dos demais empreendimentos foram adiadas para 2024.

Com os novos trechos entregues, o setor encerrou o ano com um total de **48 linhas** e **1.133,4 km de trilhos** em operação. Essa extensão, apesar dos desafios enfrentados ao longo do ano, representa um avanço significativo para o transporte público nas regiões beneficiadas.

GRÁFICO 2 - Evolução da malha urbana do transporte de passageiros sobre trilhos, Brasil 2019 – 2023



FONTE: OPERADORES DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS.
ELABORAÇÃO: ANPTILHOS
NOTA: A REDUÇÃO DA MALHA (2021) FOI CAUSADA PELA DESATIVAÇÃO DOS SERVIÇOS DO "TREM METROPOLITANO DE SALVADOR".

DISTRIBUIÇÃO DA MALHA METROFERROVIÁRIA POR MODO, BRASIL – 2023

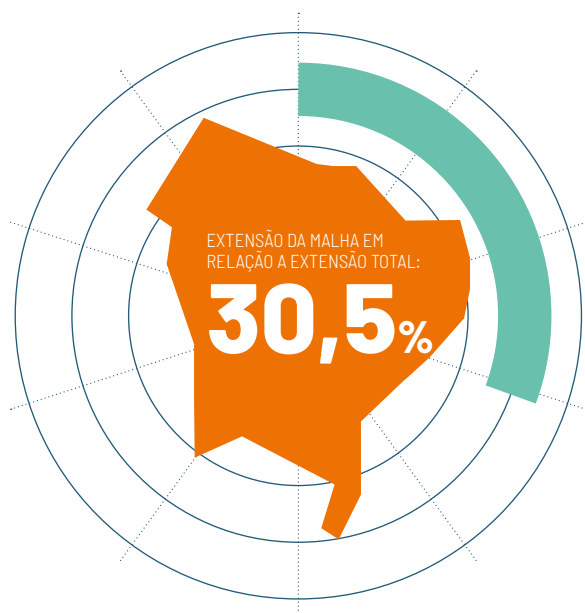
	307,5 km	16 LINHAS
	536,0 km	15 LINHAS
	274,6 km	15 LINHAS
	14,5 km	1 LINHA
	0,8 km	1 LINHA

ESTAÇÕES E FROTA



RECORTES REGIONAIS E ESTADUAIS

NORDESTE



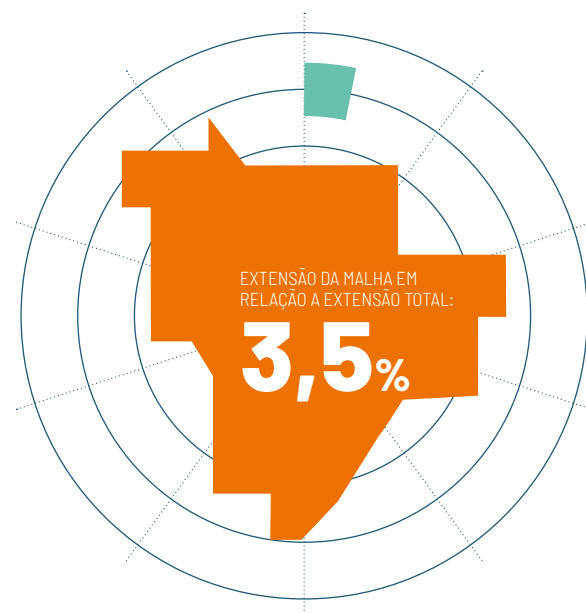
16 LINHAS

346,2 km

186 ESTAÇÕES

169,43 MILHÕES DE PASSAGEIROS
TRANSPORTADOS/ANO

CENTRO-OESTE



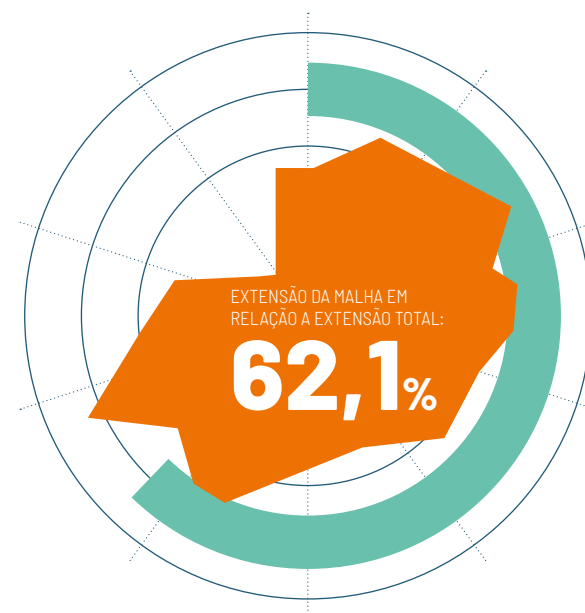
2 LINHAS

39,1 km

27 ESTAÇÕES

42,88 MILHÕES DE PASSAGEIROS
TRANSPORTADOS/ANO

SUDESTE



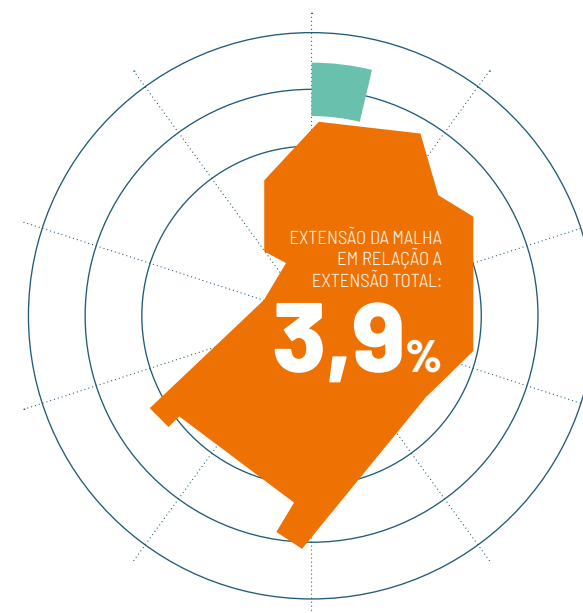
28 LINHAS

704,3 km

395 ESTAÇÕES

2,239 BILHÕES DE PASSAGEIROS
TRANSPORTADOS/ANO

SUL



2 LINHAS

43,8 km

23 ESTAÇÕES

32,06 MILHÕES DE PASSAGEIROS
TRANSPORTADOS/ANO

14 LINHAS

388,7 km

202 ESTAÇÕES

1,89 BILHÃO DE PASSAGEIROS
TRANSPORTADOS/ANO

SÃO PAULO

13 LINHAS

287,5 km

174 ESTAÇÕES

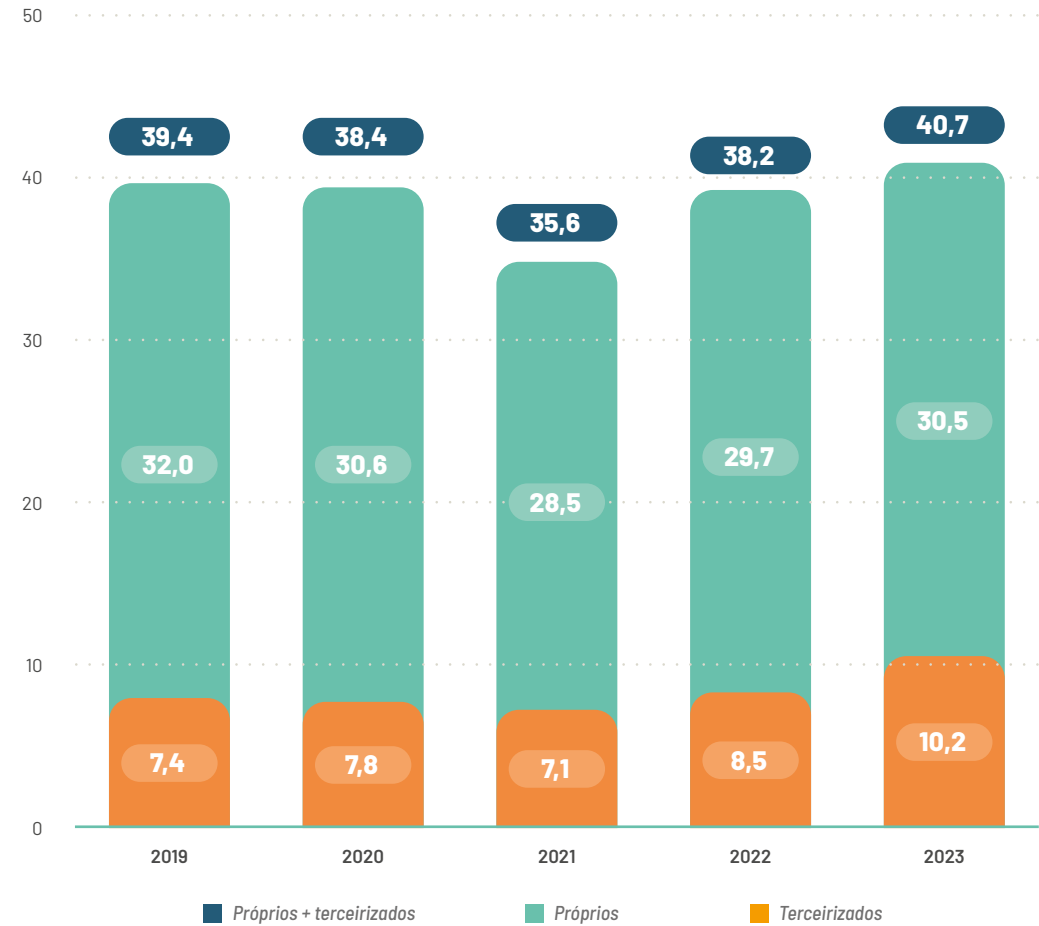
326,02 MILHÕES DE PASSAGEIROS
TRANSPORTADOS/ANO

RIO DE JANEIRO



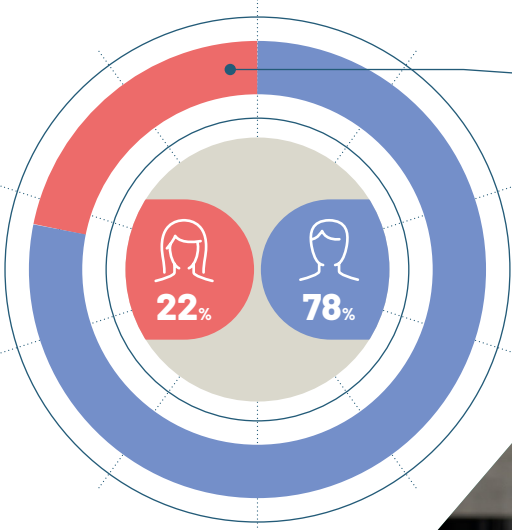
FORÇA DE TRABALHO

GRÁFICO 3 - Número de funcionários (em milhares)



FONTE: OPERADORES DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS.
ELABORAÇÃO: ANPTRLHOS.

EMPREGADOS POR GÊNERO



15%
DAS MULHERES
EM POSIÇÃO DE LIDERANÇA

PERFORMANCE SETORIAL





03 BENEFÍCIOS SOCIAIS, AMBIENTAIS E ECONÔMICOS

Maior acessibilidade a diferentes áreas urbanas, conectando bairros e promovendo a inclusão social.

Mais segurança: é o modo mais seguro, reduzindo o número de acidentes no trânsito.

Economia de **R\$ 421,2 milhões** em custos com acidentes.

Redução do tráfego: ao oferecer uma alternativa eficiente ao transporte individual, contribui para a redução do tráfego nas vias e estradas aliviando congestionamentos e melhorando a fluidez do trânsito.

Economia de R\$ 11,4 bilhões no custo operacional das vias com a retirada de carros e ônibus das ruas dos centros urbanos que têm sistemas sobre trilhos implantados.

Economia de tempo: oferece viagens mais rápidas e previsíveis, economizando tempo de deslocamento, o que é extremamente valioso em áreas urbanas congestionadas.

Economia de 1,4 bilhões de horas no tempo de deslocamento ao utilizar o transporte sobre trilhos.

Mitigação das mudanças climáticas: ao reduzir a dependência de veículos movidos a combustíveis fósseis, o transporte sobre trilhos contribui para esforços globais de mitigação das mudanças climáticas.

Economia de 1,2 bilhões de litros de combustível fóssil.

Redução de emissões de poluentes: por ser mais eficiente em termos de emissões de poluentes por passageiro do que veículos individuais, contribui para a melhoria da qualidade do ar e a redução do impacto ambiental.

2,3 milhões de toneladas de poluentes deixaram de ser emitidos.

Geração de empregos: a construção, manutenção e operação de sistemas de transporte sobre trilhos geram empregos diretos e indiretos, impulsionando a economia local.

Desenvolvimento imobiliário: a presença de infraestrutura de transporte público estimula o desenvolvimento imobiliário, aumentando o valor das propriedades nas proximidades das estações.

Redução de custos individuais: para os passageiros, o uso do transporte público é mais econômico do que a posse e manutenção de um veículo particular, reduzindo os custos individuais de mobilidade.

R\$ 32,7 bilhões devolvidos à sociedade em termos sociais, econômicos e de qualidade de vida.

04 PROJETOS E PERSPECTIVAS

Nos últimos cinco anos, a expansão da malha urbana de transporte de passageiros sobre trilhos foi moderada, com a adição de 38 km de trilhos, o que representa menos de 2% no acumulado dos cinco anos. Nesse mesmo período, a frota de veículos individuais cresceu mais de 9%.

Para os próximos cinco anos, as perspectivas são mais otimistas. Considerando apenas as obras em andamento, o crescimento poderá alcançar 66 km e 59 estações. Desse total, **20 km e 17 estações estão previstos para 2024.**

Embora esse resultado esteja longe de suprir o déficit existente, há sinais positivos sendo emanados, não só pelo governo federal, com a retomada do Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC), mas também pelas iniciativas dos governos estaduais e municipais.

A exemplo do leilão do Trem Intercidades São Paulo-Campinas, realizado em fevereiro deste ano, que fará a conexão de duas das cidades mais importantes do estado de São Paulo. No contexto desse leilão, inclui-se a implantação de um “trem parador” entre Jundiaí e Campinas, além da concessão da Linha 7-Rubi, operada pela CPTM.

Quanto ao Novo PAC, espera-se um investimento de R\$ 48,8 bilhões em mobilidade urbana. Esses recursos abrangem 13 projetos metroferroviários, dentre estudos, retomadas, conclusões e novas obras, além da seleção de novos projetos em âmbito nacional, prevista para este ano.

Paralelamente, o Brasil prepara-se para desenvolver uma carteira de projetos de transporte de média e alta capacidade, para 21 Regiões Metropolitanas com população superior a 1 milhão de habitantes. Essa carteira será um dos resultados do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), também programado para iniciar em 2024.

RADAR DE CONCESSÕES

PARA IMPLANTAÇÃO DE NOVAS LINHAS



BRASÍLIA

• VLT da W3 Norte



SÃO PAULO

- Linha 14 - Ônix | trem urbano
- Linha 19 - Celeste | metrô
- Linha 20 - Rosa | metrô

PARA CONCESSÃO DE LINHAS EM OPERAÇÃO

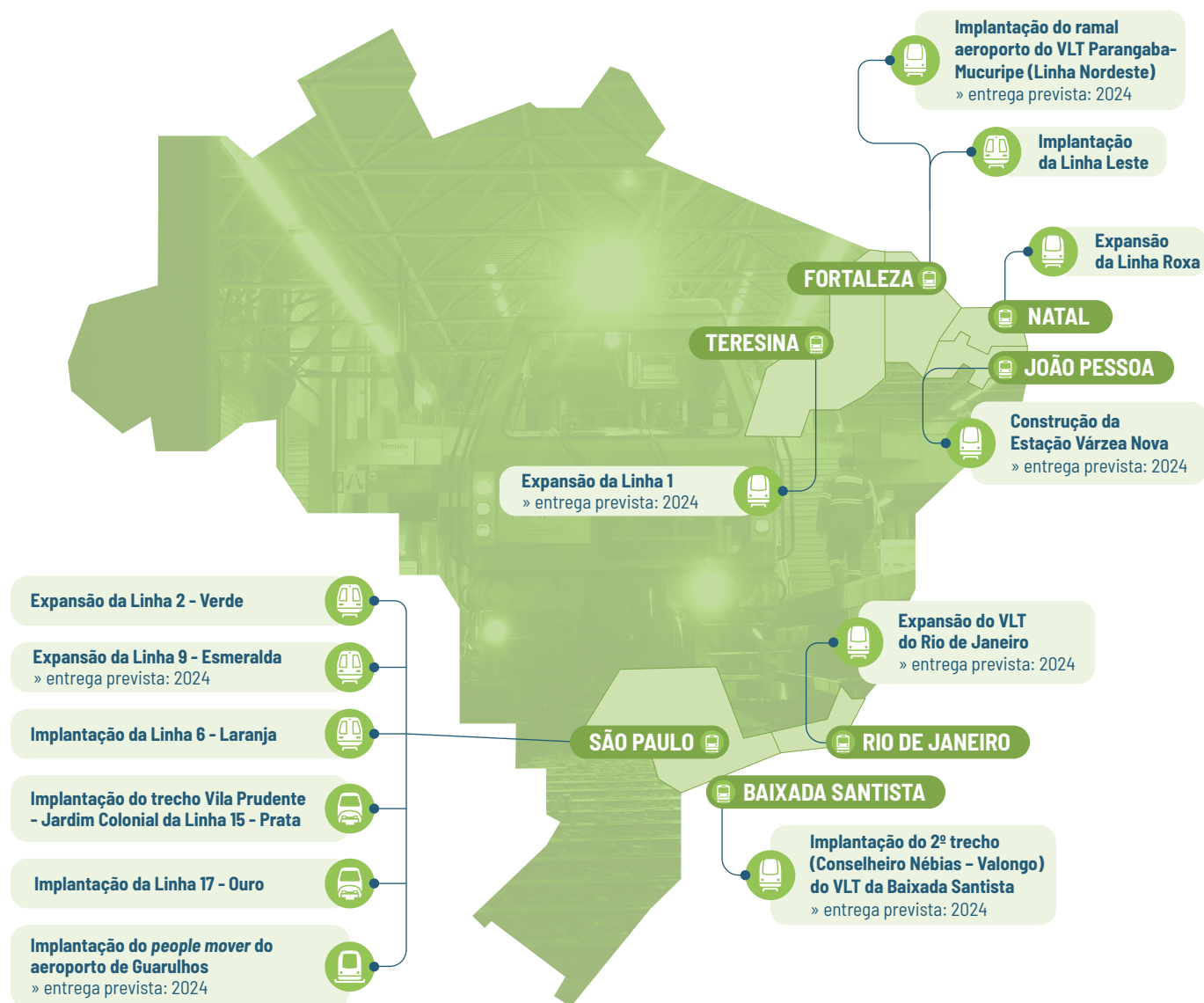
CBTU

CPTM

METRÔ-DF



OBRAS EM ANDAMENTO



LEGENDA:



DESAFIOS E OPORTUNIDADES

Enquanto os investimentos e projetos em curso representam um passo significativo para o setor, também destacam os desafios de implementação, como a necessidade de financiamento sustentável, superação de barreiras técnicas e regulatórias, e a importância de planejamento e gestão eficazes para assegurar que os benefícios sejam plenamente realizados.

A evolução do setor de transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil abre um leque de oportunidades para inovação, parcerias público-privadas e o desenvolvimento de soluções tecnológicas avançadas, apontando para um futuro promissor para a mobilidade urbana e interurbana no país.

05 ESPECIAL: FERROVIA DE PASSAGEIROS

A trajetória do sistema ferroviário de passageiros no Brasil realmente espelha as complexas mudanças históricas, econômicas e políticas do país. Desde os primórdios com a Estrada de Ferro Mauá em 1854, passando pelas décadas de foco no desenvolvimento rodoviário, até os dias atuais, com esforços renovados para revitalizar esse setor, cada fase reflete um período distinto da evolução brasileira.

A desativação de linhas durante a privatização da RFFSA nos anos 1990 representou um ponto crítico, limitando significativamente a infraestrutura ferroviária de passageiros. Contudo, iniciativas recentes, como a **Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros (PNTFP)**, sugerem um futuro promissor, com foco na expansão e revitalização deste modo de transporte.

O investimento em ferrovias é sem dúvida uma das estratégias para o Brasil enfrentar os desafios das mudanças climáticas e promover um desenvolvimento mais sustentável. A transição para um sistema de transporte mais limpo e eficiente é uma demanda crescente de toda a sociedade, e as lideranças dos setores público e privado estão cada vez mais conscientes das oportunidades que o fortalecimento do setor ferroviário de passageiros pode trazer.

Este cenário destaca a necessidade de um compromisso renovado com o transporte ferroviário, não apenas como uma solução para os desafios atuais de mobilidade e sustentabilidade, mas também como uma oportunidade para recuperar e valorizar uma parte importante do patrimônio histórico e cultural do Brasil. A implementação eficaz da PNTFP e o consequente desenvolvimento do setor ferroviário de passageiros têm o potencial de transformar a paisagem do transporte no país, contribuindo para um futuro mais competitivo, eficiente e sustentável.

CRÉDITO DA FOTO: GABRIEL LORDÉLLO/MOSAICO IMAGEM





LINHA DO TEMPO FERROVIAS BRASILEIRAS

1º CICLO: 1835 A 1900

Financiamento, principalmente, pelo capital privado inglês, mediante concessões do governo brasileiro, com garantia de taxas atraentes de retorno do capital.

1835

Decreto Feijó (Dec. nº 101) autoriza concessões com privilégio de 40 anos para empresas interessadas na construção de ferrovias ligando o Rio de Janeiro a Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia.

1852

Lei de Garantia de Juros (Dec. nº 641) institui incentivos para a construção de ferrovias, garantindo juros de até 5% do capital empregado às construtoras, com exploração de até 90 anos. Essa lei impulsionou a expansão do sistema ferroviário no Brasil.

1854

14,5 KM DE FERROVIAS
Inauguração da 1ª ferrovia no Brasil, Estrada de Ferro Petrópolis, ligando Porto Mauá a Fragoço (RJ), com 14,5 km.

1858

Inauguração da 2ª ferrovia do Brasil e a 1ª do Nordeste, Recife and São Francisco Railway Company, entre Recife e a cidade do Cabo (PE).
Inauguração do 1º trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II, com 47,2 km, ligando a Estação da Corte à Pouso do Queimados (RJ), por muitos anos a principal ferrovia do país.

1873

Dec. nº 2.450, concede garantia de juros de até 7% ou subvenção quilométrica em relação ao capital investidos na construção de vias férreas, inaugurando um período de crescimento acelerado das ferrovias no Brasil.
Inauguração da Estrada de Ferro de Baturité, ligando Fortaleza a Parangaba (CE), com 9,1 km.

1867

Inauguração da Estrada de Ferro São Paulo Railway, ligando Jundiaí ao Porto de Santos.

1860

Inauguração do 1º trecho da Bahia and São Francisco Railway Company, entre Calçada a Paripe.
Criação da Secretaria dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Desempenhou importante papel no desenvolvimento das ferrovias.

1874

Inauguração do The Porto Alegre & New Hamburgo Brazilian Railway Company Limited, ligando Porto Alegre a São Leopoldo (RS), com 33,7 km.

1877

Encontro dos trilhos da Estrada de Ferro São Paulo com os Estrada de Ferro D. Pedro II, ligando Rio Janeiro e São Paulo. Um dos fatos mais relevantes na história das ferrovias no Brasil.

1882

Realização do I Congresso de Estradas de Ferro no Brasil.

1883

Inauguração do trecho Paranaguá - Morretes (PR), com 110 km, considerado um marco de excelência da engenharia ferroviária brasileira.

1900

Publicação do primeiro anuário estatístico sobre ferrovias: Estatística das Estradas de Ferro da União e Concedidas pela União.

1889

9.583 KM DE FERROVIAS
Lei nº 560, obriga a organização padronizada de estatísticas do tráfego, em todas as vias férreas de propriedade ou concessão federal.

1884

Conclusão da Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina (SC), com 112 km.

FONTE: IBGE, ESTATÍSTICAS HISTÓRICAS DO BRASIL 1550 - 1988 / CAIXETA-FILHO E MARTINS ET AL. (2001), CITADO POR BARROS, JOSÉ. 2013.

2º CICLO: 1901 A 1979

Processo de nacionalização das ferrovias, na tentativa de sanear as dívidas do setor, já que as empresas privadas tinham parado de investir na malha.

1901

Inauguração da Estação da Luz, em São Paulo. Marco da arquitetura inglesa no Brasil.

1904

Inauguração do trecho da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM).

1912

Inauguração da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, um dos empreendimentos mais difíceis do Brasil.

1909

19.241 KM DE FERROVIAS

1921

Criação da 1ª Caixa de Aposentadoria e Pensões do setor privado no Brasil, pela Estrada de Ferro Santos a Jundiaí (antiga São Paulo Railway).

1922

Conclusão da eletrificação do trecho Jundiaí - Campinas, da Companhia Paulista. Primeira ferrovia brasileira a implantar a eletrificação de suas linhas.

1950

Criação do Fundo Ferroviário Nacional, destinado à construção, renovação e melhoramento das ferrovias compreendidas no Plano Ferroviário Nacional e ao auxílio às ferrovias estaduais (Lei nº 1272-A).

1957

Criação da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), pela fusão de 18 empresas ferroviárias pertencentes à União (Lei nº 3.115).

1960

38.287 KM DE FERROVIAS

1971

Criação da Ferrovia S.A. (Fepasa), a partir da unificação das 5 ferrovias de propriedade do Governo do Estado de São Paulo (Lei n.º 10.410/SP).

1930

32.478 KM DE FERROVIAS

Introdução da tração elétrica em substituição à tração a vapor, dando início ao processo de modernização das ferrovias.

1945

35.280 KM DE FERROVIAS

3º CICLO: A PARTIR DE 1980

Caracterizou-se pela devolução das ferrovias para as mãos das empresas privadas e desativação dos serviços de passageiros.

1992

Inclusão da RFFSA no Programa Nacional de Desestatização (Dec. n.º 473).

1996

Início dos leilões para concessão das malhas regionais da RFFSA.

1985

29.777 KM DE FERROVIAS

1997

A exploração da EFVM e Estrada de Ferro Carajás (EFC) é concedida à Companhia Vale do Rio Doce, no processo de sua privatização.

1998

A Fepasa é incorporada à RFFSA (Dec. nº 2.502).
Conclusão do processo de desestatização das malhas da RFFSA.

2022

1.567 KM DE FERROVIAS PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS
2 linhas: EFVM e EFC

2001

Criação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT (Lei nº 10.233).



ANP TRILHOS

Associação Nacional dos Transportadores
de Passageiros sobre Trilhos

Setor de Autarquias Sul, Quadra 1,
Bloco J, Ed. Clésio Andrade - Torre A,
5º andar, Sala 510
Brasília/DF - 70.070-010
(61) 3322-3158
contato@anptrilhos.org.br

www.anptrilhos.org.br



CBTU
Companhia Brasileira
de Trens Urbanos



CCR Metrô
Bahia



Companhia Ferroviária
e de Logística do Piauí



CPTM



Companhia de Trens do Estado de Bahia



LINHA 6 | SÃO PAULO



metrôBH

METRO DF

METROFOR



METRÔ RIO



METRÔ

supervia
Trens Urbanos



TRENSURB

Via **Mobilidade**

Via **Mobilidade**
Linhas 8 e 9

Via **Quatro**

VLT
CARIOCA

TAV BRASIL



ALSTOM

CAF

IMPENGENHARIA

Apoio:

CNT

Confederação
Nacional do
Transporte