UNISJURIS
Revista Acadêmica
Grupo UNIS

REGULAÇÃO DE CONCESSÕES, NOVO MARCO FERROVIÁRIO E O AGRONEGÓCIO NO SUL DE MINAS

CONCESSION REGULATION, THE NEW RAILWAY FRAMEWORK AND AGRIBUSINESS IN SOUTHERN MINAS GERAIS

Haerlon Souza Silva de Souza[1]
Evandro Marcelo dos Santos[2]

1 Graduando em Direito pelo Centro Universitário do Sul de Minas (UNIS/MG). Estagiou na Polícia Civil de Minas Gerais. Atualmente, faz estágio no Fórum da Comarca de Varginha/MG. Vencedor do Concurso de Oratória do Curso de Direito do UNIS/MG. Desenvolve atividades de conscientização sobre o combate da violência contra a mulher e observância de direitos humanos e cidadania. Discente do Grupo de Pesquisa "Direito, Desenvolvimento e Agroindústria" (UNIS/MG, CNPq). Minas Gerais, Brasil, Email: haerlon.souza@tjmg.jus.br. ORCID: https://orcid.org/0009-0004-4499-1114

2 Doutor em Função Social do Direito pela Faculdade Autônoma de Direito (FADISP) e Pós-Doutor em Direito Público pela Universidade de Santiago de Compostela (USC), Espanha. Mestre em Direito (Hermenêutica e Direitos Fundamentais) pela Universidade Presidente Antônio Carlos (UNIPAC). Professor do Centro Universitário do Sul de Minas (UNIS/MG), líder do Grupo de Pesquisa "Direito, Desenvolvimento e Agroindústria" (UNIS/MG, CNPq). Procurador-Geral do Município de Varginha. Avaliador do INEP/MEC. Minas Gerais, Brasil, Email: evandro@unis.edu.br. ORCID: https://orcid.org/0009-0004-0421-6842

RESUMO

O presente artigo analisa a infraestrutura de transporte destinada ao escoamento da produção agroindustrial do Sul de Minas Gerais, com enfoque em Varginha, sob as perspectivas da governança regulatória, do federalismo cooperativo e do regime jurídico das concessões e autorizações. Diante da alta dependência do modal rodoviário, que eleva os custos logísticos devido a gargalos estruturais avaliados pela Pesquisa CNT 2025, o estudo investiga alternativas de integração multimodal para o agronegócio regional. A pesquisa adota metodologia jurídico-dogmática, documental e quantitativo-qualitativa, analisando marcos regulatórios como a Lei nº 14.273/2021 e a recente Deliberação ANTT nº 132/2026, que impulsiona o Corredor Minas–Rio (trecho Varginha–Lavras), à luz da jurisprudência do Supremo Tribunal Federal e do Tribunal de Contas da União sobre equilíbrio contratual e matriz de risco em concessões. Os resultados indicam que o modelo de autorização ferroviária privada atrai investimentos, mas exige forte governança para mitigar riscos de fragmentação de rede e seleção econômica de trechos, sistematizados mediante matriz de alocação específica. Conclui-se que a competitividade logística de Varginha depende de uma governança interfederativa estável e da integração efetiva entre rodovias e ferrovias, superando soluções isoladas de expansão.

Palavras-chave: Governança regulatória. Concessões rodoviárias. Autorização ferroviária. Agronegócio. Varginha.

ABSTRACT

This article analyzes the transportation infrastructure for moving agribusiness production from Southern Minas Gerais, focusing on Varginha, through the lenses of regulatory governance, cooperative federalism, and the legal framework of concessions and authorizations. Given the high dependence on road transport, which increases logistics costs due to structural bottlenecks assessed by the 2025 CNT Survey, the study investigates multimodal integration alternatives for regional agribusiness. The research adopts a legal-dogmatic, documentary, and quantitative-qualitative methodology, examining regulatory frameworks such as Law No. 14,273/2021 and ANTT Resolution No. 132/2026, which drives the Minas-Rio Corridor (Varginha-Lavras section), in light of Federal

Supreme Court and Federal Audit Court case law on contractual balance and risk allocation in concession agreements. Results indicate that the private railway authorization model attracts investment but requires strong governance to mitigate risks of network fragmentation and cherry-picking, risks systematized through a dedicated allocation matrix. The study concludes that the logistics competitiveness of Varginha's hub depends on stable intergovernmental governance and effective integration between roads and railways, moving beyond isolated expansion solutions.

Keywords: Regulatory governance. Road concessions. Railway authorization. Agribusiness. Varginha

1 INTRODUÇÃO

A competitividade do agronegócio brasileiro está relacionada a um conjunto de fatores que ultrapassam os limites da propriedade rural. A produtividade, a qualidade dos produtos, a capacidade de armazenamento, o acesso aos mercados consumidores e as condições de infraestrutura determinam, conjuntamente, a eficiência econômica das cadeias produtivas. Nesse contexto, a logística de transportes ocupa posição estratégica, pois representa o elo entre a produção, os centros de processamento, os terminais aduaneiros e os portos de exportação.

A relevância da infraestrutura torna-se ainda mais evidente quando examinada em regiões especializadas em produtos de elevado valor econômico e forte inserção internacional. É o caso do Sul de Minas Gerais, cuja economia apresenta significativa participação da cafeicultura, além de cadeias relacionadas à produção de alimentos, proteínas animais, insumos agrícolas, silvicultura e atividades industriais associadas. Nesse espaço regional, o município de Varginha desempenha função logística e econômica relevante.

A importância de Varginha para a cadeia cafeeira pode ser observada, entre outros elementos, pela presença da Cooperativa Agroindustrial Minasul, que informa possuir aproximadamente 9.000 famílias cooperadas distribuídas em mais de 250 municípios, comercializar mais de 2 milhões de sacas de café por ano e possuir capacidade de armazenamento superior a 2,2 milhões de sacas. A estrutura logística do município também é complementada pelo Porto Seco Sul de Minas, reconhecido pela Receita Federal como Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (CLIA) localizado em Varginha.

A combinação entre produção agrícola, armazenagem, processamento, serviços aduaneiros e comércio exterior transforma Varginha em importante nó logístico regional. Entretanto, a existência de estruturas econômicas e institucionais não elimina os obstáculos relacionados ao transporte físico das mercadorias.

O problema apresenta natureza multidimensional. De um lado, o transporte rodoviário permanece fundamental para a coleta da produção, para a movimentação entre propriedades rurais, cooperativas, armazéns e terminais aduaneiros e para a ligação com os principais corredores nacionais. De outro, a infraestrutura rodoviária enfrenta limitações de conservação, capacidade, geometria, segurança e expansão.

A Pesquisa CNT de Rodovias 2025 avaliou 15.557 km em Minas Gerais. No resultado geral, 6,6% da extensão pesquisada foi classificada como ótima, 28,0% como boa, 37,9% como regular, 24,2% como ruim e 3,3% como péssima. Dessa forma, 65,4% da extensão avaliada foi enquadrada nas categorias regular, ruim ou péssima.

A situação também revela limitações estruturais. Segundo a pesquisa, 87,9% da malha mineira analisada é composta por pistas simples, enquanto 55,1% dos trechos não possuem acostamento. A geometria da via também apresentou resultado preocupante, com 46,4% da extensão classificada como ruim ou péssima nesse quesito.

Além da dimensão física, existe uma dimensão jurídica. As rodovias são submetidas a diferentes regimes de titularidade, administração, delegação e concessão. A União, os Estados e os Municípios possuem competências distintas, cuja coordenação se torna indispensável quando um determinado corredor logístico atravessa diferentes territórios e regimes administrativos.

A Constituição Federal atribui à União competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte, além de estabelecer sua competência para explorar serviços de transporte ferroviário e rodoviário interestadual e internacional. Aos Municípios compete legislar sobre assuntos de interesse local e promover o adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, parcelamento e ocupação do solo urbano.

Essa distribuição de competências produz um problema de governança. O Município pode disciplinar o tráfego dentro de seu território e restringir a circulação de determinados veículos em áreas urbanas, mas não possui competência para resolver, isoladamente, os problemas de capacidade de uma rodovia estadual ou federal. Da mesma forma, o Estado pode realizar investimentos em rodovias de sua titularidade, mas depende de articulação com os municípios quando obras de contorno, acessos, trevos e áreas urbanizadas interferem no sistema viário local.



Figura 1 - Antiga estação ferroviária de Varginha. Fonte: Varginha online. Disponível em: https://www.varginhaonline.com.br. Acesso em: 22 set. 2026.

No campo ferroviário, o cenário jurídico passou por significativa transformação com a Lei nº 14.273/2021, denominada oficialmente Lei das Ferrovias. A norma ampliou a utilização da autorização como instrumento de exploração indireta de ferrovias em regime privado.

A alteração legislativa possui especial importância para regiões que possuem infraestrutura ferroviária subutilizada ou desativada. A possibilidade de participação privada por autorização cria uma alternativa ao modelo tradicional de concessão, especialmente quando existe interesse econômico de usuários, operadores logísticos ou investidores em determinados corredores.

O desenvolvimento recente do Corredor Minas–Rio demonstra que a discussão deixou de ser meramente hipotética. Em maio de 2026, a Agência Nacional de Transportes Terrestres autorizou a celebração do primeiro chamamento público para autorização de exploração da infraestrutura ferroviária do corredor. O Lote 1 contempla, entre outros trechos, Varginha/MG–Lavras/MG, enquanto o Lote 2 contempla Barra Mansa/RJ–Angra dos Reis/RJ.

A atualidade desse processo impõe uma revisão da análise anteriormente centrada em uma suposta ligação direta Varginha–Angra dos Reis. Juridicamente, é mais adequado compreender a possibilidade de integração como um sistema regional, no qual diferentes trechos ferroviários poderão compor uma cadeia logística conectada, dependendo da implementação dos projetos, da interoperabilidade e das condições operacionais.

Diante desse contexto, o problema de pesquisa consiste em responder à seguinte questão: **em que medida os atuais gargalos da infraestrutura rodoviária e ferroviária de Varginha, examinados à luz do regime jurídico das concessões, do planejamento urbano e do novo marco ferroviário, condicionam a competitividade do escoamento do agronegócio do Sul de Minas Gerais?**

O objetivo geral é analisar a relação entre governança regulatória e eficiência logística no eixo de Varginha, considerando os efeitos da infraestrutura rodoviária e as perspectivas de integração ferroviária.

Como objetivos específicos, pretende-se: a) examinar a repartição constitucional de competências relacionadas ao transporte e ao planejamento urbano; b) analisar o regime jurídico das concessões rodoviárias e sua relação com investimentos em capacidade e manutenção; c) avaliar os impactos econômicos da qualidade da infraestrutura rodoviária mineira; d) examinar o papel do Porto Seco e das cooperativas na estrutura logística regional; e) analisar juridicamente o regime de autorização previsto na Lei nº 14.273/2021; e f) identificar oportunidades e riscos associados à integração ferroviária de Varginha ao Corredor Minas–Rio.

A hipótese sustentada é a de que os gargalos logísticos regionais não decorrem exclusivamente da insuficiência física das rodovias, mas também de falhas de coordenação entre políticas públicas, regimes de outorga e planejamento territorial. Consequentemente, a solução exige governança integrada, combinando investimentos rodoviários, planejamento urbano, segurança jurídica e expansão ferroviária.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 Infraestrutura, regulação e desenvolvimento econômico

A infraestrutura de transporte constitui elemento essencial para o funcionamento dos mercados. Em regiões produtoras de commodities, os custos de transporte podem representar parcela relevante do valor final da mercadoria, especialmente quando o produto percorre longas distâncias até os centros consumidores ou portos de exportação.

No campo jurídico, a infraestrutura pode ser compreendida como atividade de interesse público submetida a diferentes formas de intervenção estatal. A Administração Pública não atua apenas por meio da execução direta de obras e serviços. Também utiliza instrumentos de regulação, concessão, autorização, fiscalização, planejamento e contratação.

A governança regulatória pressupõe, portanto, mais do que a existência de normas. Ela envolve capacidade institucional para produzir regras previsíveis, fiscalizar seu cumprimento, promover investimentos e solucionar conflitos.

A previsibilidade possui especial relevância nos contratos de infraestrutura, pois investimentos em rodovias e ferrovias possuem longo prazo de maturação. Um concessionário ou autorizatário somente consegue estruturar financiamento de longo prazo se puder estimar receitas, custos, riscos regulatórios e condições de operação.

Nesse sentido, a estabilidade regulatória constitui fator de redução do custo de capital. Quanto maior a percepção de risco jurídico e institucional, maior tende a ser o retorno exigido pelos investidores, o que pode repercutir nas tarifas, nos investimentos ou na disposição privada de participar dos projetos.

A doutrina administrativista tradicionalmente reconhece que a atuação estatal sobre serviços públicos deve conciliar a satisfação do interesse coletivo com a preservação das condições jurídicas e econômicas estabelecidas nos contratos. No regime das concessões, essa relação ganha especial

importância porque o particular assume obrigações de investimento e exploração por períodos extensos.

Autores como Aragão, Engelman, Vieira e Puerari, além de Aranha e Rosa, destacam, sob perspectivas distintas, a importância da segurança jurídica, da adequada distribuição de riscos, da regulação econômica e da preservação do equilíbrio contratual nas relações de infraestrutura (ARAGÃO, 2013; ENGELMAN; VIEIRA; PUERARI, 2022; ARANHA, 2019; ROSA, 2023; BANDEIRA et al., 2024).

A discussão é particularmente relevante no transporte rodoviário porque o usuário final não é necessariamente quem contrata diretamente o serviço. Um produtor rural utiliza uma transportadora; a transportadora utiliza a rodovia; a concessionária recebe remuneração segundo o modelo contratual; e o consumidor final suporta, de forma direta ou indireta, parcela dos custos logísticos incorporados ao preço dos produtos.

Dessa maneira, a qualidade da governança regulatória possui efeitos econômicos que ultrapassam a relação entre poder concedente e concessionária.

2.2 Federalismo cooperativo e infraestrutura de transporte

A Constituição Federal de 1988 estabeleceu repartição de competências entre União, Estados, Distrito Federal e Municípios. Essa repartição não significa, entretanto, completa independência entre os entes.

No setor de transportes, a infraestrutura apresenta natureza essencialmente integrada. Uma rodovia estadual pode conectar-se a uma rodovia federal; um acesso municipal pode alimentar uma rodovia estadual; um terminal ferroviário pode depender de vias municipais; e um porto pode estar localizado em unidade federativa distinta daquela em que ocorre a produção.

A União possui competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte, conforme o art. 22, XI, da Constituição, e competência para explorar determinados serviços de transporte interestadual e internacional. Os Estados exercem competências remanescentes e administram suas respectivas redes de transporte. Os Municípios, por sua vez, exercem competências relevantes sobre o sistema viário local e o ordenamento territorial.

O art. 30, VIII, da Constituição confere aos Municípios competência para promover o adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, parcelamento e ocupação do solo urbano.

O Estatuto da Cidade, instituído pela Lei nº 10.257/2001, reforça a importância do planejamento urbano como instrumento de desenvolvimento territorial. O sistema viário não pode ser analisado de maneira isolada, pois sua capacidade influencia a localização de atividades industriais, centros de distribuição, armazéns, terminais de carga e empreendimentos urbanos.

Em Varginha, esse aspecto é especialmente relevante. A expansão urbana e a intensificação do tráfego de veículos pesados geram conflito entre a circulação de cargas e a mobilidade urbana. Restringir caminhões em áreas centrais pode ser juridicamente legítimo quando fundamentado em segurança, mobilidade e interesse local. Entretanto, a medida não elimina a demanda por transporte: apenas desloca o fluxo.

Surge, portanto, uma questão de governança: se o Município restringe o tráfego pesado, o sistema regional precisa oferecer rotas alternativas adequadas. Caso contrário, o poder de polícia municipal pode produzir externalidades negativas sobre rodovias periféricas, acessos e corredores estaduais.

O planejamento municipal deve, assim, dialogar com o planejamento estadual e federal. O Plano Diretor e os instrumentos municipais de mobilidade não podem ignorar que Varginha desempenha função logística que extrapola seus limites administrativos.

2.3 O regime jurídico das concessões rodoviárias

A Lei nº 8.987/1995 disciplina o regime geral das concessões e permissões de serviços públicos. A concessão representa instrumento pelo qual o Poder Público transfere a particular, mediante contrato e por determinado período, a execução de serviço público, preservando consigo competências de planejamento, regulação e fiscalização.



Figura 2 - Fiscalização e supervisão de obra de restauração de pavimento. Fonte: Reprodução/Renovias, 2026.

Em infraestrutura rodoviária, a concessão pode associar a exploração da rodovia à obrigação de realizar investimentos, manter o pavimento, instalar equipamentos de segurança, ampliar capacidade e prestar serviços aos usuários.

A Constituição Federal, no art. 37, XXI, e no art. 175, fornece fundamento para o regime de contratação e delegação de serviços públicos. O equilíbrio econômico-financeiro representa elemento central desse modelo, pois o contrato precisa preservar a relação originalmente estabelecida entre encargos e remuneração.

O equilíbrio, entretanto, não deve ser confundido com garantia de lucro. Trata-se da preservação da equação econômico-financeira definida pelo contrato diante dos eventos juridicamente relevantes que alterem seus pressupostos.

Essa distinção é importante para a governança rodoviária. A concessionária precisa ter segurança quanto à recuperação dos investimentos assumidos, mas o usuário também possui direito a serviço adequado e tarifas compatíveis com as condições contratuais.

A regulação eficiente deve, portanto, evitar dois extremos: de um lado, contratos incapazes de gerar incentivo econômico para investimento; de outro, contratos que transfiram excessivamente ao usuário riscos que deveriam ser suportados pelo operador ou pelo poder concedente.

A Lei nº 13.448/2017 também passou a desempenhar papel relevante no tratamento de contratos de parceria, especialmente em hipóteses de prorrogação e relicitação.

A jurisprudência do Tribunal de Contas da União reforça a importância da estabilidade dos termos pactuados mesmo em cenários de repactuação contratual. No Acórdão nº 1.593/2023 – Plenário (Processo TC 008.877/2023-8, rel. Min. Vital do Rêgo), o TCU, em resposta a consulta sobre relicitação nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário, assentou que a revogação do processo de relicitação não pode ser imposta unilateralmente pelo poder concedente e que eventual repactuação contratual deve preservar os objetivos da concessão original e o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, sem descaracterizar o ajuste definido no processo competitivo de origem. O precedente reforça, para o setor rodoviário mineiro, que a flexibilidade contratual necessária para adaptar concessões a novas circunstâncias não pode comprometer a previsibilidade que sustenta o financiamento de longo prazo.

No âmbito do Supremo Tribunal Federal, a ADI 7048 (rel. orig. Min. Cármen Lúcia, vencida; redator para o acórdão Min. Gilmar Mendes, j. 21 ago. 2023) consolidou entendimento segundo o qual a prorrogação antecipada de contratos de concessão — modalidade também utilizável no setor rodoviário mineiro — é constitucionalmente admissível, desde que fundamentada em estudo técnico que demonstre a vantajosidade da medida em comparação com a realização de nova licitação. A decisão reforça que a estabilidade contratual, embora relevante, não dispensa a Administração do dever de justificar tecnicamente as alterações que promove nas relações concessórias, o que é especialmente pertinente para o desenho de futuras prorrogações das concessões rodoviárias que atendem ao Sul de Minas.

A alocação eficiente de riscos constitui elemento central da governança contratual das concessões, antecedendo e orientando a definição das demais cláusulas econômicas. O Quadro 1 sistematiza, à luz da doutrina de alocação eficiente de riscos — segundo a qual cada risco deve ser atribuído à parte com melhor capacidade de geri-lo e mitigá-lo — a distribuição pertinente às concessões rodoviárias do Sul de Minas Gerais:

Quadro 1 – Matriz de risco em concessões rodoviárias regionais

Risco	Parte preferencialmente responsável	Fundamento da alocação
Risco de demanda (tráfego inferior ao projetado)	Concessionária / autorizatária	Capacidade de gestão comercial e de precificação do serviço
Risco de construção e manutenção (custos, atrasos, qualidade da obra)	Concessionária / autorizatária	Controle direto sobre a execução contratual
Risco regulatório (alteração de regras pelo poder concedente)	Poder concedente	Previsibilidade normativa é dever estatal
Caso fortuito e força maior	Compartilhado	Evento não controlável por nenhuma das partes
Insuficiência de integração modal (rodovia–ferrovia)	Poder concedente / planejamento público	Depende de políticas públicas de articulação multimodal, externas ao contrato individual

Fonte: elaboração própria, com base na doutrina de alocação eficiente de riscos e na prática regulatória do TCU sobre matriz de riscos em contratações de infraestrutura.

Essa sistematização evidencia que parte expressiva dos riscos hoje relatados pelos agentes do setor rodoviário mineiro — insuficiência de manutenção, atrasos em obras de ampliação de capacidade — constitui risco de controle direto da concessionária, o que reforça a necessidade de fiscalização contratual efetiva pelo poder concedente, e não apenas de renegociação de cláusulas econômicas.

No caso do Sul de Minas, a discussão sobre concessões deve ser relacionada à capacidade dos corredores de absorver crescimento de demanda. A manutenção do pavimento é necessária, mas não suficiente. Em determinados eixos, a expansão da capacidade pode exigir duplicação, terceiras faixas, correções geométricas, acostamentos, dispositivos de interseção e melhorias de acesso.

Portanto, uma política de concessões orientada exclusivamente pela conservação pode não solucionar gargalos de capacidade. A modelagem contratual precisa considerar a evolução previsível da demanda.

2.4 Parcerias público-privadas e infraestrutura regional

A Lei nº 11.079/2004 estabeleceu normas gerais para licitação e contratação de parcerias público-privadas.

As PPPs podem ser relevantes quando determinados projetos apresentam elevada necessidade de investimento e não conseguem ser adequadamente remunerados apenas por tarifas cobradas dos usuários. Embora não sejam solução universal, representam instrumento adicional para projetos de infraestrutura cuja viabilidade dependa da combinação entre receitas tarifárias e contraprestações públicas.

Para regiões produtoras, o debate é importante porque determinadas obras possuem elevada externalidade econômica. Uma via de contorno, por exemplo, pode beneficiar transportadores, moradores, empresas, municípios vizinhos e produtores rurais, dificultando a captura integral dos benefícios por meio de cobrança direta dos usuários.

Nesse cenário, a modelagem contratual deve avaliar não apenas a receita direta da infraestrutura, mas também os benefícios econômicos e sociais produzidos.

2.5 O novo regime ferroviário

A Lei nº 14.273/2021 estabeleceu a Lei das Ferrovias e alterou significativamente o regime jurídico do setor.

O art. 7º prevê que a exploração indireta de ferrovias pode ocorrer mediante autorização ou concessão. O art. 8º estabelece que a exploração em regime privado ocorre mediante autorização, enquanto a exploração em regime público ocorre mediante concessão.

A autorização ferroviária apresenta características distintas da concessão tradicional. Na autorização, o particular atua em regime privado, assumindo maior parcela dos riscos econômicos do empreendimento.

A Lei prevê contrato por prazo determinado, entre 25 e 99 anos, admitindo prorrogações nas condições legalmente estabelecidas. Também prevê que o requerimento pode ser apresentado diretamente ao regulador ferroviário, acompanhado dos documentos e estudos exigidos.

A legislação, portanto, procura reduzir barreiras à entrada e estimular investimentos privados.

O modelo apresenta vantagens potenciais. A primeira é a possibilidade de maior velocidade na estruturação de projetos. A segunda é a possibilidade de direcionar investimentos para corredores economicamente relevantes. A terceira é a redução da dependência exclusiva do orçamento público.

Entretanto, o modelo não deve ser apresentado como solução automática.

A experiência internacional oferece elementos adicionais para essa análise. Nos Estados Unidos, o Staggers Rail Act de 1980 promoveu desregulamentação análoga, conferindo às ferrovias maior liberdade tarifária e contratual. Segundo estudo de Eakin et al. (2010), os resultados de longo prazo foram ambivalentes: entre 1980 e 2008, a produtividade total dos fatores cresceu, em média, 3,7% ao ano, as tarifas reais caíram cerca de 40% e o volume transportado aumentou de forma

expressiva; por outro lado, a extensão da malha das grandes operadoras (Class I) foi reduzida em mais de 40%, e o número de operadoras caiu de 39, em 1980, para 7, no ano 2000, com a concentração das quatro maiores empresas atingindo cerca de 90% do setor. O paralelo é instrutivo para o regime brasileiro de autorização ferroviária: a liberdade regulatória tende a gerar ganhos de eficiência e redução de custos, mas também cria incentivos à racionalização de malha e à concentração econômica — riscos próximos aos identificados a seguir para o caso brasileiro.

A primeira questão crítica é a seleção econômica dos projetos. Um investidor privado tende a priorizar trechos com demanda suficiente para remunerar o capital empregado. Isso pode produzir expansão em corredores rentáveis, mas não necessariamente resolver necessidades logísticas de regiões com menor densidade de carga.

A segunda questão é a interoperabilidade. Uma ferrovia não produz eficiência isoladamente se não conseguir conectar-se a outras linhas, terminais, portos e centros de distribuição.

A terceira é a regulação concorrencial. A própria Lei nº 14.273/2021 prevê atuação dos órgãos de defesa da concorrência juntamente com o regulador ferroviário para repressão de práticas anticompetitivas e abuso do poder econômico.

A quarta é a fiscalização. Embora o regime privado reduza determinadas obrigações típicas do modelo de concessão, permanecem exigências técnicas, ambientais, operacionais e de segurança.

Assim, a autorização não significa ausência de regulação. Significa alteração da forma de regulação.

3 MATERIAIS E MÉTODOS

A pesquisa possui natureza jurídico-dogmática, documental, bibliográfica e socioeconômica, com abordagem predominantemente qualitativa e utilização complementar de dados quantitativos.

O método jurídico-dogmático foi empregado para examinar o conteúdo normativo da Constituição Federal e da legislação relacionada às concessões, parcerias público-privadas, planejamento urbano e transporte ferroviário.

A pesquisa documental utilizou documentos oficiais e institucionais relacionados à infraestrutura de transportes, incluindo a Pesquisa CNT de Rodovias 2025, atos da Agência Nacional de Transportes Terrestres e informações de órgãos públicos e operadores logísticos.

No campo quantitativo, foram analisados os dados estaduais da Pesquisa CNT de Rodovias 2025. O levantamento avaliou 15.557 km em Minas Gerais e classificou os trechos segundo estado geral, pavimento, sinalização e geometria.

Os dados foram interpretados não como representação específica da totalidade das rodovias existentes no município de Varginha, mas como indicador do contexto estadual no qual se inserem os corredores utilizados pela produção regional. Essa ressalva metodológica é importante porque a Pesquisa CNT não deve ser utilizada para atribuir automaticamente ao município indicadores que foram calculados para a malha estadual pesquisada.

Também foram analisadas informações institucionais da Minasul e do Porto Seco Sul de Minas. A Minasul informa expressiva capacidade de armazenagem e comercialização de café, enquanto o Porto Seco atua como CLIA e oferece serviços de armazenagem, movimentação e apoio ao comércio exterior.

No âmbito ferroviário, foram incorporadas informações da ANTT relativas ao Corredor Minas–Rio, especialmente a Deliberação ANTT nº 132, de 7 de maio de 2026. O documento oficial autorizou a realização do primeiro chamamento público para exploração da infraestrutura ferroviária do corredor.

A pesquisa também incorporou levantamento jurisprudencial do Supremo Tribunal Federal e do Tribunal de Contas da União sobre equilíbrio econômico-financeiro, prorrogação antecipada e matriz de risco em contratos de concessão, bem como elemento de direito comparado relativo à experiência norte-americana de desregulamentação ferroviária, utilizado como parâmetro interpretativo para os riscos identificados no regime brasileiro de autorização ferroviária.

A pesquisa não realizou entrevistas, questionários ou experimentos com seres humanos. Dessa forma, sua natureza exclusivamente bibliográfica e documental afasta a necessidade de coleta de dados primários junto a participantes de pesquisa.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 A posição logística de Varginha

Varginha apresenta características que justificam sua análise como nó logístico regional. O município reúne atividades agrícolas, comerciais, industriais, armazenagem e serviços relacionados ao comércio exterior.

A cadeia cafeeira ocupa papel central. A Minasul informa comercializar mais de 2 milhões de sacas de café por ano e possuir capacidade de armazenagem superior a 2,2 milhões de sacas.

Em perspectiva estadual, os dados mais recentes do IBGE confirmam a centralidade dessa cadeia produtiva: Minas Gerais produziu 1.687.329 toneladas de café em 2024, segundo a Produção Agrícola Municipal (IBGE, 2025), o equivalente a aproximadamente metade da produção nacional, o que consolida o estado como o maior produtor do país. Esse volume de produção reforça a necessidade de infraestrutura logística adequada no Sul de Minas, região historicamente responsável por parcela expressiva dessa produção estadual.

O Porto Seco Sul de Minas complementa esse ecossistema. A Receita Federal relaciona o Porto Seco Sul de Minas Ltda. como administrador do Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (CLIA) em Varginha.

A estrutura do Porto Seco inclui armazéns alfandegados, armazéns gerais, serviços de operador logístico e outras estruturas de apoio.

A relevância dessas estruturas revela que o problema logístico regional não está necessariamente na ausência de centros de armazenagem ou de processamento. O gargalo pode estar na conexão entre esses centros e os corredores de longa distância.

Esse ponto é fundamental para compreender a intermodalidade. A existência de um terminal eficiente não produz, isoladamente, uma cadeia logística eficiente. A mercadoria precisa chegar ao terminal e sair dele com previsibilidade, baixo custo e segurança.

4.2 Os indicadores da Pesquisa CNT de Rodovias 2025

A Pesquisa CNT de Rodovias 2025 apresenta um diagnóstico relevante para compreender o contexto de infraestrutura no qual se encontra Varginha.

Tabela 1 – Estado geral da malha rodoviária pesquisada em Minas Gerais em 2025

Classificação	Extensão percentual
Ótimo	6,6%
Bom	28,0%
Regular	37,9%
Ruim	24,2%
Péssimo	3,3%
Regular + Ruim + Péssimo	**65,4%**

Fonte: CNT, Pesquisa CNT de Rodovias 2025. Dados estaduais de Minas Gerais.

Os dados demonstram que a maior parcela da malha está concentrada na categoria regular. Isso não significa que 65,4% das rodovias estejam necessariamente intransitáveis. A classificação representa avaliação integrada do estado geral da infraestrutura e evidencia a necessidade de manutenção e intervenção.

O resultado, entretanto, assume relevância econômica porque o transporte rodoviário depende diretamente das condições do pavimento, da geometria e da segurança.

A CNT estima que as condições do pavimento elevam em 34,8% o custo operacional do transporte em Minas Gerais.

Esse percentual não deve ser interpretado como aumento automático de 34,8% no preço de cada produto agrícola. O indicador se refere ao impacto operacional associado às condições do pavimento. A repercussão sobre o frete dependerá do tipo de veículo, distância, carga, rota, preço do combustível, tempo de viagem e demais componentes do custo logístico.

Mesmo assim, o dado demonstra a existência de externalidade econômica relevante.

A pesquisa também estima que seriam necessários R$ 15,84 bilhões para ações de recuperação, restauração e manutenção da malha mineira pesquisada.

Em 2025, segundo dados divulgados a partir da pesquisa, as condições inadequadas das rodovias mineiras também foram associadas a consumo adicional estimado de 176,9 milhões de litros de diesel, equivalente a aproximadamente R$ 1,05 bilhão, além de emissão adicional estimada em 460.410 toneladas de gases de efeito estufa.

Esses dados reforçam que a qualidade da infraestrutura possui dimensão econômica e ambiental.

4.3 A geometria das vias e a dependência do transporte rodoviário

O problema mineiro não se limita ao pavimento.

Na avaliação da geometria, apenas 17,3% da extensão analisada recebeu classificação ótima, enquanto 11,1% foi considerada boa, 25,2% regular, 20,6% ruim e 25,8% péssima.

A predominância de pistas simples, que alcança 87,9% da malha analisada, é particularmente relevante para corredores de carga.

A ausência de acostamento em 55,1% dos trechos também representa fator de risco e reduz as condições de operação segura de veículos pesados.

No caso do agronegócio, essas limitações ganham importância porque a movimentação de cargas agrícolas apresenta características próprias. Caminhões circulam em períodos de safra com maior concentração de demanda; cargas podem apresentar elevado valor econômico; e atrasos podem afetar contratos de exportação, armazenagem e programação portuária.

O problema, portanto, não é simplesmente o tempo adicional de deslocamento. É a redução da previsibilidade logística.

Para o comércio exterior, previsibilidade possui valor econômico próprio. Uma cadeia que não consegue prever com segurança a chegada da carga precisa manter estoques maiores, utilizar margens de segurança, contratar serviços adicionais ou aceitar maior risco de atraso.

4.4 Governança das concessões e necessidade de investimentos

A existência de concessão não garante automaticamente infraestrutura adequada. A concessão deve ser analisada a partir das obrigações concretamente previstas no contrato e dos mecanismos de fiscalização.

O contrato de concessão deve definir metas de desempenho, cronogramas de investimento, mecanismos de revisão, indicadores de qualidade e sanções.

A governança regulatória adequada depende da capacidade do poder concedente de fiscalizar o cumprimento das obrigações e, simultaneamente, assegurar que o concessionário possua condições econômicas para realizar os investimentos contratados.

No contexto regional, isso significa que a expansão de capacidade dos corredores deve ser tratada como política de longo prazo.

A duplicação ou ampliação de uma rodovia não deve ser decidida exclusivamente após o surgimento do congestionamento. O planejamento precisa antecipar o crescimento da demanda.

No caso de Varginha, a análise deve considerar não apenas o tráfego atual, mas também a expansão da produção agrícola, industrial e logística do Sul de Minas.

4.5 Planejamento urbano e circulação de veículos pesados

O tráfego pesado dentro das cidades produz externalidades negativas: ruído, vibração, risco de acidentes, congestionamento, desgaste do pavimento urbano e conflitos com pedestres e transporte coletivo.

O Município possui competência para disciplinar essas questões dentro de sua esfera de interesse local.

Entretanto, existe uma consequência econômica importante: quando o tráfego pesado é proibido ou restringido em determinadas áreas, a demanda é transferida para outras vias.

Por essa razão, restrições municipais devem ser acompanhadas de planejamento de rotas alternativas.

A solução adequada não consiste em escolher entre circulação irrestrita de caminhões ou proibição total. O planejamento deve estabelecer horários, rotas, áreas de carga e descarga, vias preferenciais, fiscalização e infraestrutura de contorno.

Essa abordagem aproxima o planejamento urbano da governança logística.

Em Varginha, o planejamento deve considerar a condição de município produtor, armazenador e exportador. A cidade não é apenas espaço residencial: também funciona como plataforma logística regional.

4.6 O Porto Seco e a necessidade de integração modal

O Porto Seco Sul de Minas demonstra a capacidade da região de desenvolver serviços logísticos de maior valor agregado.

A Receita Federal reconhece o empreendimento como Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (CLIA) em Varginha. O próprio empreendimento informa oferecer estrutura para armazenagem, movimentação de cargas e serviços relacionados ao comércio exterior.

Essa estrutura pode reduzir etapas burocráticas e aproximar os procedimentos aduaneiros das regiões produtoras.

Entretanto, a eficiência aduaneira não elimina o custo físico de deslocamento.

O estudo do Ipea sobre a logística de transportes do setor cafeeiro de Minas Gerais identifica Varginha como importante hub logístico e observa a predominância histórica do transporte rodoviário no encaminhamento do café aos portos marítimos.

A comparação com outro polo logístico mineiro mais consolidado ilustra a trajetória possível para Varginha. Uberlândia, no Triângulo Mineiro, figura como o 1º município de Minas Gerais e o 6º do país em número de empresas de transporte rodoviário de carga (UBERLÂNDIA, 2024), e sedia o Porto Seco do Cerrado, com 150.000 m² de área total, 10.000 m² de armazenagem coberta e seis docas para recebimento e expedição simultâneos (DIÁRIO DO COMÉRCIO, 2021), além de participar do programa federal Pro Trilhos de ampliação da malha ferroviária (UBERLÂNDIA, 2024). O contraste evidencia que a maturidade logística de um polo regional depende da combinação entre escala operacional do terminal, diversidade de operadores de transporte e efetiva integração ferroviária — exatamente os elementos que o Porto Seco Sul de Minas ainda precisa consolidar para replicar, em menor escala, a trajetória de Uberlândia.

Essa dependência cria oportunidade para a integração ferroviária.

A intermodalidade permite que cada modal seja utilizado segundo suas vantagens comparativas. O caminhão é especialmente eficiente em distâncias curtas e médias, na coleta pulverizada da produção e na conexão entre propriedades, cooperativas, armazéns e terminais. A ferrovia, por sua vez, tende a apresentar vantagens para grandes volumes em distâncias maiores, especialmente quando há fluxo regular e terminais adequados.

A solução, portanto, não consiste em substituir integralmente caminhões por trens. Consiste em organizar uma cadeia integrada.



Figura 3 - Imagem ilustrativa de obra de infraestrutura ferroviária.

4.7 O Corredor Minas–Rio e a atualização do cenário ferroviário

O aspecto ferroviário do estudo precisa ser atualizado em relação à versão inicial do artigo.

A Lei nº 14.273/2021 criou condições jurídicas para exploração ferroviária em regime privado mediante autorização.

Em 2026, esse modelo passou a ter aplicação concreta no âmbito do Corredor Minas–Rio.

A Deliberação ANTT nº 132, de 7 de maio de 2026, autorizou a celebração do primeiro chamamento público para autorização de exploração da infraestrutura ferroviária do corredor. O Lote 1 contempla os trechos Iguatama/MG–Barra Mansa/RJ e Varginha/MG–Lavras/MG, com extensão estimada de 625,868 km em conjunto. O Lote 2 contempla Barra Mansa/RJ–Angra dos Reis/RJ, com extensão estimada de 107 km.

Estimativas divulgadas pela imprensa especializada antes da edição do edital indicam que a recuperação do trecho Varginha–Lavras demandaria investimento da ordem de R$ 449,6 milhões, a ser estruturado conforme o modelo de outorga por autorização previsto na Lei nº 14.273/2021, no qual o valor de investimento não é fixado previamente pelo instrumento convocatório, cabendo ao autorizatário vencedor definir o montante efetivamente aplicado (O TEMPO, 2025). O dado, ainda que sujeito a atualização no curso do processo de chamamento público, dimensiona a magnitude do

investimento necessário para a recuperação operacional do trecho que interessa diretamente a Varginha.

A informação possui grande relevância para Varginha porque demonstra a existência de uma iniciativa institucional concreta para a reorganização da infraestrutura ferroviária regional.

Entretanto, é metodologicamente incorreto afirmar que a ANTT tenha autorizado uma única ferrovia direta Varginha–Angra dos Reis. Os trechos foram estruturados em lotes distintos.

A possibilidade de conexão dependerá da integração operacional entre os segmentos, das condições da infraestrutura, dos contratos, dos investimentos e da interoperabilidade.

A correção terminológica fortalece o artigo porque substitui uma afirmação prospectiva e excessivamente categórica por uma análise baseada em ato administrativo efetivamente existente.

4.8 Vantagens e riscos do regime de autorização ferroviária

O regime de autorização possui potencial para acelerar investimentos privados.

A Lei nº 14.273/2021 permite que interessados apresentem requerimentos ao regulador ferroviário e estabelece requisitos técnicos, urbanísticos, financeiros e ambientais para a análise. A legislação também determina avaliação da compatibilidade locacional com outras ferrovias.

A regulamentação federal foi complementada pelo Decreto nº 11.245/2022, que regulamenta a Lei das Ferrovias no âmbito federal e disciplina procedimentos relacionados à autorização ferroviária, inclusive quanto à transferência de titularidade de bens mediante desapropriações e servidões administrativas vinculadas ao empreendimento (OLIVEIRA; MOREIRA, 2024).

O modelo possui vantagem importante: o investidor interessado pode assumir diretamente o risco de implantação do empreendimento.

Entretanto, essa mesma característica gera riscos.

Os riscos a seguir detalhados dialogam diretamente com a matriz de alocação apresentada no Quadro 1 (item 2.3): tratam-se, em grande medida, de variações setoriais dos mesmos riscos de demanda, regulatório e de integração modal ali sistematizados, agora examinados sob a ótica específica do regime de autorização ferroviária.

O primeiro é o risco de concentração de investimentos nos trechos mais rentáveis. Um projeto ferroviário voltado ao café de exportação pode apresentar viabilidade econômica superior à de ramais que atendam cargas menos densas.

O segundo é a possibilidade de concentração econômica. Se poucos operadores controlarem infraestrutura estratégica, o poder de mercado pode aumentar.

O terceiro é a interoperabilidade. Uma ferrovia regional precisa conectar-se a outras ferrovias e terminais para produzir efetivo ganho logístico.

O quarto é a fiscalização. O regime privado não elimina as competências do regulador ferroviário. A própria Lei nº 14.273/2021 atribui à União competências de regulação, fiscalização e controle das ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal.

O quinto é o risco de projetos formalmente autorizados que apresentem dificuldades de implantação ou operação.

Por isso, a política pública deve evitar a falsa oposição entre regulação e liberdade econômica. A autorização funciona melhor quando combinada com regulação técnica, concorrencial, ambiental e de segurança.

4.9 O papel da interoperabilidade

A eficiência ferroviária depende da possibilidade de integração física e operacional.

Não basta construir um trecho ferroviário entre dois municípios se a carga precisar ser novamente transferida para caminhões antes de alcançar o destino final.

Para o agronegócio de Varginha, o objetivo deve ser estruturar uma cadeia capaz de conectar:

propriedade rural → cooperativa/armazém → terminal ferroviário → ferrovia regional → corredor ferroviário de longa distância → terminal portuário → mercado internacional.

O transporte rodoviário permanece necessário no início e no fim da cadeia.

A intermodalidade deve reduzir o número de quilômetros percorridos por caminhões em longas distâncias, não eliminar sua utilização.

Esse desenho também pode diminuir pressão sobre rodovias, reduzir consumo de combustível, melhorar previsibilidade e aumentar capacidade de movimentação.

4.10 Impactos sobre o produtor rural

Os efeitos da infraestrutura não recaem somente sobre grandes empresas.

O produtor rural arca direta ou indiretamente com os custos logísticos. Quando o frete aumenta, parte desse custo pode ser absorvida pelo produtor, reduzindo sua margem; pode ser repassada ao comprador; ou pode ser incorporada ao preço final.

Em cadeias de commodities, a capacidade de negociação do produtor varia conforme o produto, escala, qualidade, localização e estrutura de comercialização.

Cooperativas podem reduzir parte das assimetrias por meio de armazenamento, comercialização conjunta e organização logística. Entretanto, continuam dependentes de infraestrutura externa.

Por isso, a política de transportes deve considerar o agronegócio como sistema e não apenas como atividade rural.

4.11 Impactos ambientais e segurança viária

A melhoria da infraestrutura rodoviária apresenta também benefícios ambientais.

Rodovias deterioradas elevam consumo de combustível e podem aumentar emissões. A estimativa de 176,9 milhões de litros de diesel adicional em Minas Gerais em 2025 evidencia a dimensão do problema.

A transferência de cargas para a ferrovia, quando economicamente viável, pode contribuir para reduzir o consumo energético por unidade transportada em determinados fluxos.

Entretanto, não se deve tratar a ferrovia como automaticamente sustentável. Obras ferroviárias também produzem impactos ambientais, exigem licenciamento e demandam investimentos em manutenção e segurança.

A sustentabilidade deve ser analisada considerando todo o ciclo de vida da infraestrutura.

4.12 A necessidade de governança interfederativa

Os resultados demonstram que nenhum ente federativo consegue resolver sozinho o problema.

O Município possui instrumentos de planejamento urbano e circulação local.

O Estado possui papel relevante na administração de rodovias estaduais e no planejamento regional.

A União exerce competências sobre rodovias e ferrovias federais, além de desempenhar funções regulatórias e de planejamento.

A ANTT exerce função regulatória nos setores sob sua competência.

Empresas privadas, concessionárias, autorizatárias, cooperativas, transportadores e operadores logísticos também participam da estrutura.

Consequentemente, a governança precisa ser coordenada.

Uma política regional poderia estabelecer fóruns permanentes envolvendo Município, Estado, União, ANTT, órgãos rodoviários, operadores ferroviários, cooperativas, transportadores e representantes do setor produtivo.

O objetivo não seria substituir as competências legais, mas coordenar decisões.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo demonstrou que a competitividade do agronegócio no Sul de Minas Gerais depende de infraestrutura logística adequada e de um ambiente jurídico-regulatório capaz de produzir investimentos de longo prazo.

Varginha ocupa posição estratégica nesse sistema em razão da concentração de atividades relacionadas ao café, da presença de cooperativas, de estruturas de armazenamento e da existência do Porto Seco Sul de Minas.

A pesquisa evidenciou, entretanto, que a capacidade econômica regional encontra limitações relacionadas à infraestrutura de transporte.

Os dados da Pesquisa CNT de Rodovias 2025 revelam que 65,4% da extensão pesquisada em Minas Gerais foi classificada como regular, ruim ou péssima. A pesquisa também aponta predominância de pistas simples em 87,9% da malha e ausência de acostamento em 55,1% dos trechos.

O aumento estimado de 34,8% no custo operacional associado às condições do pavimento demonstra que infraestrutura deficiente possui consequência econômica mensurável.

A conclusão, contudo, não deve ser simplesmente pela necessidade de construir mais rodovias.

A expansão rodoviária é necessária em determinados corredores, mas deve ser acompanhada de manutenção, correção geométrica, segurança, planejamento urbano e integração modal.

No campo jurídico, a concessão rodoviária permanece instrumento relevante para viabilizar investimentos privados. Contudo, sua eficácia depende da adequada modelagem contratual, da distribuição racional dos riscos, da estabilidade regulatória, da fiscalização e do cumprimento das obrigações de investimento.

O Município de Varginha também possui papel relevante. As restrições à circulação de veículos pesados podem ser justificadas pelo interesse local e pela segurança urbana, mas devem ser articuladas com rotas alternativas e com o planejamento estadual e federal.

No setor ferroviário, a Lei nº 14.273/2021 introduziu instrumento relevante ao permitir exploração em regime privado mediante autorização. A inovação amplia as possibilidades de investimento e pode ser especialmente importante para a recuperação de trechos ociosos ou para a implantação de novas infraestruturas.

Entretanto, a autorização não deve ser apresentada como solução automática. O modelo possui riscos relacionados à seleção de projetos, à concentração econômica, à interoperabilidade e à capacidade de fiscalização.

A atualização de 2026 demonstra que o tema ferroviário adquiriu concretude institucional. A ANTT autorizou o primeiro chamamento público para o Corredor Minas–Rio, incluindo Varginha–Lavras e Barra Mansa–Angra dos Reis.

Esse fato altera significativamente a perspectiva de análise do artigo. A questão deixou de ser apenas se o marco legal permite a expansão ferroviária. A questão passou a ser como estruturar essa expansão de modo que ela efetivamente produza benefícios para o Sul de Minas.

A hipótese inicialmente formulada é, portanto, confirmada parcialmente.

Os gargalos logísticos de Varginha são físicos, mas também institucionais. A infraestrutura rodoviária inadequada eleva custos; a ausência de integração modal aumenta a dependência do caminhão; o planejamento urbano pode deslocar o tráfego para corredores periféricos; e a ausência de coordenação entre os entes federativos pode retardar investimentos.

A resposta adequada exige governança regulatória integrada.

Nesse sentido, propõem-se cinco diretrizes.

Primeiro, fortalecer os contratos de concessão rodoviária com metas objetivas de manutenção, segurança e expansão de capacidade, associadas a mecanismos transparentes de acompanhamento.

Segundo integrar o planejamento municipal de mobilidade e ordenamento territorial ao planejamento estadual e federal de transportes, especialmente nas rotas utilizadas por veículos pesados.

Terceiro, utilizar o regime de autorização ferroviária para viabilizar investimentos economicamente sustentáveis, sem abandonar a fiscalização regulatória, ambiental e concorrencial.

Quarto, estruturar terminais de transbordo e conexões que permitam verdadeira integração entre rodovia e ferrovia.

Quinto, estabelecer mecanismos permanentes de governança regional envolvendo Poder Público, operadores de infraestrutura, cooperativas, transportadores e usuários.

A principal conclusão é que o problema logístico do Sul de Minas não pode ser resolvido pela simples substituição de um modal por outro. O objetivo deve ser construir uma rede integrada.

Para Varginha, isso significa preservar o papel estratégico do transporte rodoviário na coleta e distribuição local, ao mesmo tempo em que se amplia a utilização ferroviária para os fluxos de maior distância e volume.

A competitividade do agronegócio depende, em última análise, de transformar produtividade agrícola em capacidade logística. O produto produzido no campo somente se converte em vantagem

competitiva internacional quando consegue chegar ao consumidor com custo, segurança, previsibilidade e qualidade.

A governança regulatória das concessões rodoviárias e o novo regime ferroviário, portanto, não constituem temas exclusivamente jurídicos. São instrumentos de política econômica, desenvolvimento regional e competitividade do agronegócio.

No caso de Varginha, a oportunidade está em aproveitar a posição geográfica, a estrutura cafeeira, os equipamentos logísticos existentes e a abertura institucional para novos investimentos ferroviários.

O desafio consiste em transformar esses ativos isolados em uma rede logística integrada, regulada e eficiente.

Registra-se, como limitação do presente estudo, que a pesquisa adotou abordagem predominantemente jurídico-dogmática e documental, sem a realização de entrevistas ou de modelagem econômico-financeira própria sobre os projetos de concessão e autorização analisados. Estudos futuros poderão aprofundar a investigação mediante pesquisa de campo junto a concessionárias, cooperativas e transportadores do Sul de Minas, bem como mediante a construção de modelos quantitativos de custo-benefício para os investimentos ferroviários propostos no Corredor Minas–Rio, à medida que o chamamento público avance e novos dados se tornem disponíveis.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Deliberação ANTT nº 132, de 7 de maio de 2026**. Autoriza a celebração do primeiro chamamento público para autorização de exploração da infraestrutura ferroviária do Corredor Minas–Rio. Brasília, DF, 2026. E posteriormente **Deliberação nº 250/2026**, que aprovou a versão final ajustada do Edital de Chamamento nº 001/2026 após análises adicionais.

ARAGÃO, Alexandre Santos de. **A evolução da proteção do equilíbrio econômico-financeiro nas concessões de serviços públicos e nas PPPs.** Revista de Direito Administrativo, v. 263, p. 35-66, mai. 2013. DOI: 10.12660/rda.v263.2013.10644.

ARANHA, Márcio Iório. **Teoria jurídica da regulação: entre escolha pública e captura.** Direito Público, Brasília, DF, v. 16, Edição Especial, p. 11-37, 2019.

BANDEIRA, Marcos Lima; GONÇALVES, Rodrigo Carvalho; CORRÊA FILHO, Carlos Roberto Ruchiga; SANTOS, Marlos Moreira dos. **Desafios e oportunidades para o aprimoramento da regulação em infraestrutura no Brasil.** Revista do Serviço Público, Brasília, DF, v. 75, n. 2, p. 311-340, 2024.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, 1988.

BRASIL. **Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995**. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal. Brasília, DF: Presidência da República, 1995.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília, DF: Presidência da República, 2001.

BRASIL. **Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004**. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada. Brasília, DF: Presidência da República, 2004.

BRASIL. **Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017**. Estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria. Brasília, DF: Presidência da República, 2017.

BRASIL. **Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021**. Estabelece a Lei das Ferrovias; altera diversas normas relacionadas ao setor ferroviário e revoga a Lei nº 5.917/1973. Brasília, DF: Presidência da República, 2021.

BRASIL. **Decreto nº 11.245, de 21 de outubro de 2022**. Regulamenta a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, no âmbito da administração pública federal, institui o Programa de Desenvolvimento Ferroviário e altera o Decreto nº 8.428, de 2 de abril de 2015. Brasília, DF: Presidência da República, 2022.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. **Acórdão nº 1.593/2023 – Plenário.** Processo TC 008.877/2023-8. Relator: Min. Vital do Rêgo. Brasília, DF, 2 ago. 2023.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 7.048.** Relatora: Min. Cármen Lúcia. Redator para o acórdão: Min. Gilmar Mendes. Brasília, DF, julgado em 21 ago. 2023.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Pesquisa CNT de Rodovias 2025**. Brasília, DF: CNT, 2025. 219 p. ISBN 978-85-68865-37-8.

DIÁRIO DO COMÉRCIO. **Uberlândia inaugura nova sede do Porto Seco do Cerrado.** Belo Horizonte, 8 dez. 2021. Disponível em: https://diariodocomercio.com.br/negocios/uberlandia-inaugura-nova-sede-do-porto-seco-do-cerrado/. Acesso em: 31 out. 2026.

EAKIN, B. Kelly; BOZZO, A. Thomas; MEITZEN, Mark E.; SCHOECH, Philip E. **Railroad performance under the Staggers Act.** Regulation, Washington, DC, v. 33, n. 4, Winter 2010-2011. Disponível em: https://www.cato.org/regulation/winter-2010-2011/railroad-performance-under-staggers-act. Acesso em: 31 out. 2026.

ENGELMAN, Wilson; VIEIRA, Lucas Pacheco; PUERARI, Adriano Farias. **COVID-19 e contratos de concessão: problemas e alternativas sob a ótica da Análise Econômica do Direito.** Revista de Direito Administrativo, Rio de Janeiro, v. 281, n. 3, p. 179-214, 2022. DOI: 10.12660/rda.v281.2022.88320.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Produção Agrícola Municipal (PAM) 2024: lavoura permanente, café.** Rio de Janeiro: IBGE, 2025.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **A logística de transportes do setor cafeeiro de Minas Gerais: uma comparação entre os modais rodoviário e ferroviário e a reinserção ferroviária de Varginha**. Brasília, DF: Ipea.

MINASUL. **Sobre a Minasul**. Varginha, MG: Cooperativa Agroindustrial Minasul.

OLIVEIRA, Gustavo Justino de; MOREIRA, Matheus Teixeira. **Da natureza contratual da autorização ferroviária prevista na Lei 14.273/2021 e seus impactos na transferência de titularidade mediante desapropriações e servidões administrativas.** Revista de Direito Administrativo, Infraestrutura, Regulação e Compliance, São Paulo, v. 8, n. 30, p. 25-46, jul./set. 2024.

O TEMPO. **A proposta do governo Lula para chamamento público da ferrovia Minas-Rio.** Belo Horizonte, 25 nov. 2025. Disponível em: https://www.otempo.com.br/economia/2025/11/25/a-proposta-do-governo-lula-para-chamamento-publico-da-ferrovia-minas-rio. Acesso em: 31 out. 2026.

PORTO SECO SUL DE MINAS. **Governança**. Varginha. Disponível em: https://portosecosuldeminas.com.br/governanca/. Acesso em: 18 set. 2026.

ROSA, Luís Fernando de Freitas. **O regime econômico-financeiro dos contratos de concessão.** Revista Simetria do Tribunal de Contas do Município de São Paulo, São Paulo, v. 1, n. 13, p. 108-139, 2024. DOI: 10.61681/revistasimetria.v1i13.158.

UBERLÂNDIA. Prefeitura Municipal. **Uberlândia avança como hub logístico do Brasil central ao ser a 1ª de Minas e a 6ª do País em quantidade de empresas de transporte interestadual e internacional.** Uberlândia, MG, 31 maio 2024. Disponível em: https://www.uberlandia.mg.gov.br/2024/05/31/uberlandia-avanca-como-hub-logistico-do-brasil-central-ao-ser-a-1a-minas-e-a-6a-do-pais-em-quantidade-de-empresas-de-transporte-interestadual-e-internacional/. Acesso em: 31 out. 2026.