ANTF

Associação Nacional dos
Transportadores Ferroviários

ANTF

A Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) reúne 11 das 12 concessões ferroviárias de carga do Brasil, criadas a partir da desestatização do setor no final da década de 90. Juntas as concessionárias operam malhas de 28.476 Km, por onde circulam milhões de toneladas todos os anos.

The National Association of Railway Transport (ANTF) encompasses 12 railway freight concessions in Brazil, created from the privatization of the railway sector in the late 90s. Jointly, the concessionaires operate railways of 28,476 Km, along which millions of tons circulate every year.

La Asociación Nacional de los Transportistas Ferroviarios (ANTF) reúne las 12 concesiones de transporte ferroviario de mercancías en Brasil, creada a partir de la privatización del sector en los fines de la década de los 90. Las concesionarias en conjunto operan mallas de 28.476 Km., por donde circulan millones de toneladas todos los años.

missão | *mission* | *misión*

Integrar e defender o desenvolvimento do transporte ferroviário de carga para contribuir com o crescimento sustentável do Brasil.

To integrate and defend the development of rail transport of cargo in order to contribute to the sustainable growth of Brazil.

Integrar y defender el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías para contribuir al crecimiento sostenible de Brasil.

visão | *vision* | *visión*

Ser, até 2012, o centro de referência do transporte ferroviário de carga, além de consolidar o setor como indústria moderna, eficiente e fundamental para o desenvolvimento do País.

To be, by 2012, the reference center of rail transport of cargo, besides consolidating the sector as a modern, efficient and crucial industry for the development of the country.

Ser, hasta 2012, el centro de referencia para el transporte ferroviario de mercancías, además de consolidar el sector como industria moderna, eficaz y fundamental para el desarrollo del País.

O papel das ferrovias no desenvolvimento do Brasil

O transporte ferroviário brasileiro atravessa período de revitalização e aumento de participação frente a os outros modais utilizados no país.

Desde o início do período de concessão à iniciativa privada, em 1997, a produção do setor saltou de 137,2 bilhões de TKU (tonelada por quilômetro útil) para 243,4 bilhões de TKU em 2009. Com o resultado, a participação das ferrovias na matriz de transporte do Brasil passou de 19% para 26% do total. O desempenho ajudou a impedir a ocorrência de um colapso logístico no Brasil.

Esta evolução no transporte ferroviário só foi possível em função da gestão e dos altos investimentos realizados pelas concessionárias associadas à ANTF: América Latina Logística S.A. (ALL), MRS Logística S.A., Vale (Companhia Vale do Rio Doce), Ferrovia Centro-Atlântica S.A. (FCA), Ferrovia Tereza Cristina S.A.(FTC) e Transnordestina (antiga Companhia Ferroviária do Nordeste). Para se ter uma idéia, entre 1997 e 2009, os investimentos realizados pelas concessionárias somaram R$ 20,96 bilhões. Os recursos foram destinados à recuperação da malha, adoção de novas tecnologias, redução nos níveis de acidentes, capacitação profissional, aquisição e reforma de material rodante.

O setor ferroviário também contribui diretamente com os resultados das contas públicas. Isso porque, desde que a malha foi desestatizada, a União recolheu R$ 1,76 bilhão nos leilões das malhas, além de receber da iniciativa privada R$ 11,7 bilhões entre pagamento de taxas de concessões e arrendamentos, impostos e a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE). Com isso, o Poder Público conseguiu reverter abruptamente os resultados financeiros em relação ao transporte ferroviário de carga, pois a extinta estatal Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA), que administrava as malhas antes da concessão, acumulou prejuízos de R$ 2,2 bilhões de 1994 a 1997.

Somente com o pagamento da CIDE (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico), tributo incidente na aquisição de combustíveis, o setor ferroviário contribuiu com R$ 725 milhões, entre 2002 e 2009.

Mesmo com todos os ganhos contabilizados pelo processo de desestatização, o setor aponta 12 pontos que indicam ações necessárias para o aprimoramento do setor, principalmente para solucionar os problemas existentes.

The role of railways in Brazil's development

The Brazilian railway transportation is going through a period of revitalization and increased participation compared to any other modals used in the country.

Since the beginning of the concession period for private companies, in 1997, the sector's production jumped from 137.2 billion TKU (ton per kilometer) to 243.4 billion TKU in 2009. With this result, the participation of railways in the Brazilian transport matrix went from 19% to 26% of the total. This performance helped to prevent the occurrence of a logistical collapse in Brazil.

This evolution in rail transport was only possible due to the management and high investments carried out by the concessionaires associated with ANTF: América Latina Logística S.A. (ALL), MRS Logística S.A., Vale (Companhia Vale do Rio Doce), Ferrovia Centro-Atlântica S.A. (FCA), Ferrovia Tereza Cristina S.A.(FTC) and Transnordestina (former Companhia Ferroviária do Nordeste). Just as an example, between 1997 and 2009, all the investments done by these concessionaires amounted to a total of 20.96 billion reais. These resources were intended for the recovery of the rail network, the adoption of new technologies, the reduction of the number of accidents, professional training, and the acquisition and reform of undercarriages.

The rail sector also contributes directly to the results of public accounts. This is because, since the rail network was privatized, the Brazilian Federal Government has collected R$ 1.76 billion in auctions of the rail network, in addition to receiving from the private sector R$ 11.7 billion in fees for concessions, leases, taxes and the contribution of intervention in the economic domain - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE). With this, the Government has abruptly reversed the financial results in relation to rail freight, because the extinct Federal Railway Network - Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA), which managed the rail networks before the concession, accumulated losses of R$ 2.2 billion between 1994 and 1997.

Only with the payment of the CIDE, a tax charged when purchasing fuel, the railway sector contributed R$ 725 million, between 2002 and 2009.

Even with all the gains recorded by the privatization process, the sector shows 12 points which indicate necessary actions to improve the sector, primarily to solve all the existing problems.

El papel de los ferrocarriles en el desarrollo de Brasil

El transporte ferroviario brasileño cruza período de revitalización y aumento de participación en comparación con otros modos de transporte utilizados en el país.

El transporte ferroviario brasileño cruza período de revitalización y aumento de participación en comparación a otros medios de transporte utilizados en el país. Desde el comienzo del período de concesión a la iniciativa privada, en 1997, la producción del sector aumentó de 137,2 mil millones de TKU (tonelada por kilómetro útil) para 243,4 mil millones de TKU en 2009. Con el resultado, la participación de los ferrocarriles en la matriz de transporte de Brasil incrementó del 19% al 26% del total. El desempeño ayudó a impedir la ocurrencia de un colapso logístico en Brasil.

Estos avances en el transporte ferroviario sólo fue posible gracias a la gestión y las altas inversiones realizadas por las concesionarias asociadas a la ANTF: América Latina Logística S.A. (ALL), MRS Logística S.A., Vale (Compañía Vale do Rio Doce), Ferrovia Centro-Atlántica S.A. (FCA), Ferrovia Tereza Cristina S.A. (FTC) y Transnordestina (antigua Compañía Ferroviaria del Noreste). Para tener una idea, entre 1997 y 2009, las inversiones realizadas por las concesionarias sumaron R$ 20,96 mil millones. Los recursos fueron destinados a la recuperación de la malla, la adopción de nuevas tecnologías, la reducción en los niveles de accidentes, la capacitación laboral, la adquisición y renovación de material rodante.

El sector ferroviario también contribuyó directamente a los resultados de las cuentas públicas. Esto se debe, desde que la malla fue privatizada, la Unión recolectó R$ 1,76 mil millones en las subastas de las mallas, además de recibir de la iniciativa privada R$ 11,7 mil millones entre pago de tazas por concesiones y arrendamientos, impuestos y la Contribución de Intervención en el Dominio Económico (CIDE). Con ello, el Poder Público ha invertido bruscamente los resultados financieros en relación con el transporte ferroviario de mercancías, ya que la extinta estatal Red Ferroviaria Federal S.A. (RFFSA), que administraba las mallas antes de la concesión, se ha acumulado pérdidas de R$ 2,2 mil millones de 1994 a 1997.

Sólo mediante el pago de la CIDE (Contribución de Intervención en el Dominio Económico), tributo incidente en la adquisición de combustibles, el sector ferroviario contribuyó con R$ 725 millones, entre 2002 y 2009.

Mismo con todas las ganancias registradas por el proceso de privatización, el sector apunta 12 puntos que indican acciones necesarias para el perfeccionamiento del sector, principalmente para solucionar los problemas existentes.

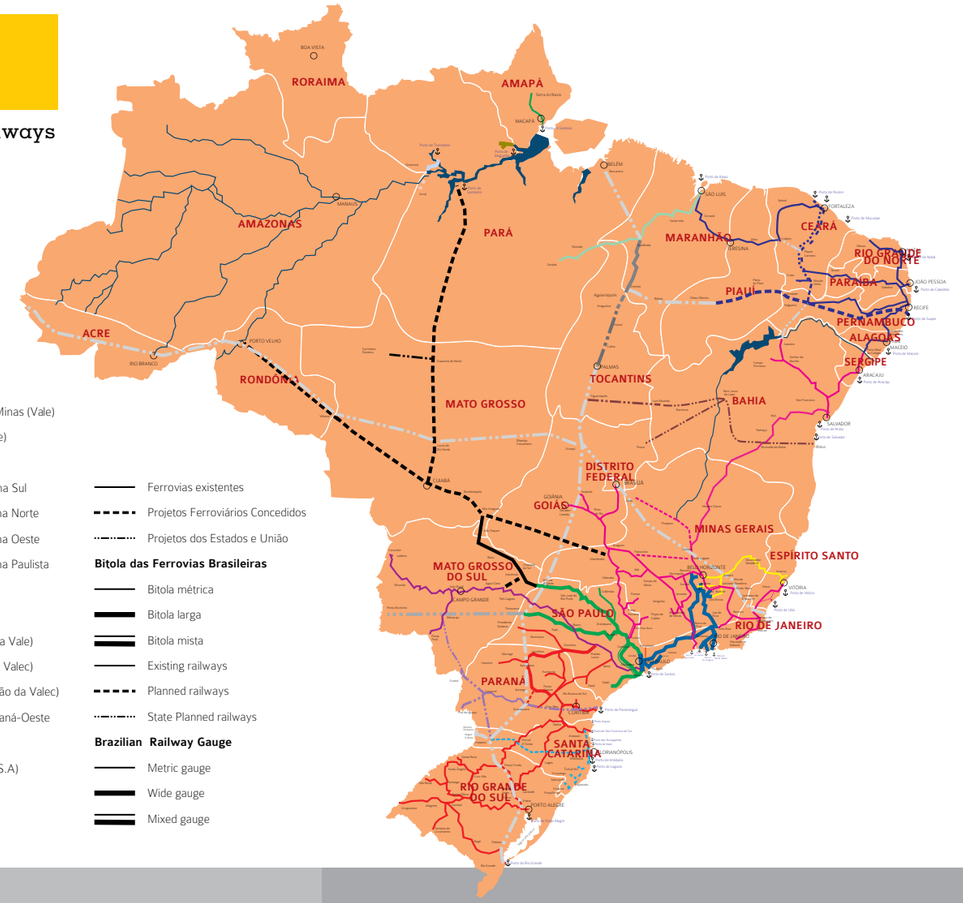
Ferrovia: futuro promissor

O futuro reserva muito trabalho à ANTF e suas Associadas para atingir o conjunto de 12 fatores que integram a Agenda Estratégica para o setor de transporte ferroviário de cargas: Eliminação de Gargalos, Expansão da Malha, Intermodalidade, Tributação, Fornecedores, Competitividade, Meio Ambiente, Tecnologia, Gente, Regulamentação, Segurança e Interlocutores da Inventariança da Extinta RFFSA.

O Governo Federal deseja expandir, até 2020, a malha ferroviária para 40 mil quilômetros. Para isso planeja ações voltadas à interiorização e à integração das ferrovias, criando novas alternativas de movimentação, com conseqüente redução do custo logístico. O objetivo é fazer com que a malha se torne cada vez mais competitiva praticando, ainda, a intermodalidade. O Brasil é um País com mercado crescente e uma forte vocação exportadora. Nesse cenário, o transporte ferroviário é essencial por sua alta competitividade no transporte de grandes volumes a longas distâncias. Por isso, a ANTF conta com pleno apoio do Poder Público e da sociedade para garantir que as ferrovias exerçam papel de destaque na logística brasileira e trilhem o mesmo caminho de desenvolvimento que o Brasil deve perseguir nas próximas décadas.

Ferrovias de Carga no Brasil

Brazilian Cargo Railways



- TLSA - Transnordestina Logística
- EFVM - Estrada de Ferro Vitória a Minas (Vale)
- EFC - Estrada de Ferro Carajás (Vale)
- FCA - Ferrovia Centro - Atlântica
- ALL - América Latina Logística Malha Sul
- ALL - América Latina Logística Malha Norte
- ALL - América Latina Logística Malha Oeste
- ALL - América Latina Logística Malha Paulista
- FTC - Ferrovia Tereza Cristina
- MRS Logística
- Ferrovia Norte-Sul (subconcessão da Vale)
- Ferrovia Oeste-Leste (concessão da Valec)
- Projeto Ferrovia Norte-Sul (concessão da Valec)
- FERROESTE - Estrada de Ferro Paraná-Oeste
- Estrada de Ferro do Amapá (MMX)
- Estrada de Ferro Jari (Jari Celulose S.A)
- Estrada de Ferro Alcoa
- Estrada de Ferro Trombetas (Vale)

- Ferrovias existentes
- Projetos Ferroviários Concedidos
- Projetos dos Estados e União

Bitola das Ferrovias Brasileiras

- Bitola métrica
- Bitola larga
- Bitola mista

- Existing railways
- Planned railways
- State Planned railways

Brazilian Railway Gauge

- Metric gauge
- Wide gauge
- Mixed gauge

Railroad: a promising future

The future holds a lot of work for ANTF and their associates in order to achieve the set of 12 factors that comprise the Strategic Agenda for the sector of rail transportation of cargo: Eliminating Bottlenecks, Expanding the Rail Network, Intermodality, Taxation, Suppliers, Competitiveness, Environment, Technology, Personnel, Regulation, Safety and Interlocutors of the Inventory of the Extinct RFFSA.

The Federal Government wants to expand the railway network to 40,000 km by 2020. In order to achieve this, it has planned actions directed towards taking the system into the countryside and integrating the railroads, creating new transportation alternatives, and thus reducing logistics costs. The goal is to make the network become increasingly competitive and also practice intermodality. Brazil is a country with a growing market and a strong exporting vocation. In this scenario, railways are essential due to their high competitiveness in the transport of large volumes over long distances. So ANTF has the full support of the government and society to ensure that railroads play an important role in Brazilian logistics and tread the same development path that Brazil should pursue in the coming decades.

Ferrocarril: futuro prometedor

El futuro reserva mucho trabajo para la ANTF y sus Asociadas para lograr el conjunto de 12 factores que componen la Agenda Estratégica para el sector de transporte ferroviario de mercancías: Eliminación de Obstáculos, Expansión de la Malla, Intermodalidad, Tributación, Proveedores, Competitividad, Medio Ambiente, Tecnología, Gente, Reglamentación, Seguridad e Interlocutores del Inventario de la Extinta RFFSA.

El Gobierno Federal desea expandir, hasta 2020, la malla ferroviaria para 40 mil kilómetros. Para eso planea acciones dirigidas a la interiorización y a la integración de los ferrocarriles, creando nuevas alternativas de movimiento, con consecuente reducción del costo logístico. El objetivo es hacer con que la malla se torne cada vez más competitiva practicando, aún, la Intermodalidad. Brasil es un País con mercado en crecimiento y una fuerte vocación para las exportaciones. En este escenario, el transporte ferroviario es esencial para su alta competitividad en el transporte de grandes volúmenes a largas distancias. Por eso, la ANTF cuenta con pleno apoyo del Poder Público y de la sociedad para garantizar que los ferrocarriles ejerzan papel de relieve en la logística brasileña y recorren el mismo camino de desarrollo que Brasil debe perseguir en las próximas décadas.

América Latina Logística (ALL)

A América Latina Logística – maior operadora logística com base ferroviária da América Latina – atua nos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, além da Argentina. São 21.300 mil quilômetros de malha ferroviária com acesso a alguns dos principais portos do país – Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul e Rio Grande – e uma frota composta por 1.070 locomotivas e 31 mil vagões.

As operações logísticas da ALL abrangem, também, soluções sob medida em gestão de estoques e armazéns, distribuição urbana e serviços em terminais portuários para diversos setores de produção agrícola e industrial, em segmentos como siderúrgicos; florestal; construção; contêineres; automotivo; bens de consumo; alimentos; fertilizantes; celulose e papel; minério e combustível. Os investimentos da companhia, desde a privatização, estão acumulados em R$6,7 bilhões. Só em 2010, serão investidos R$1 bilhão destinados ao aumento da capacidade de transporte e segurança na operação ferroviária de cargas.

America Latina Logística - the largest rail logistics operator based in Latin America - operates in the states of São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Mato Grosso and Mato Grosso do Sul besides Argentina. It comprises a total of 21.3 million kilometers of railway network that access some of the country's main ports - Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul and Rio Grande - and it has a fleet of 1,070 locomotives and 31,000 wagons.

The logistics operations of ALL also include tailor-made solutions in the management of stocks and warehouses, urban distribution and services in port terminals for several sectors of agricultural and industrial production, in sectors such as steel, forestry, construction, containers, automotive, consumer goods, food, fertilizers, cellulose and paper, ore and fuel. The company's investments, since privatization, have been R$ 6.7 billion. Only in 2010, R$ 1 billion will be invested to increase the carrying capacity and safety of rail freight operations.

La América Latina Logística – mayor operadora logística ferroviaria con sede en América Latina – actúa en los estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Mato Grosso y Mato Grosso do Sul, además de Argentina. Son 21.300 mil kilómetros de malla ferroviaria con acceso a algunos de los principales puertos del país – Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul y Rio Grande – y una flota compuesta por 1.070 locomotoras y 31 mil vagones.

Las operaciones logísticas de la ALL alcanzan, también, soluciones a medida para la gestión de estoques y almacenes, distribución urbana y servicios en terminales portuaria para diversos sectores de la producción agrícola e industrial, en segmentos como siderúrgicos; forestal; construcción; contenedores; automotores; bienes de consumo; alimentos; fertilizantes; celulosa y papel; mineral y combustible. Las inversiones de la compañía, desde la privatización, están acumulados en R$ 6,7 mil millones. Sólo en 2010, serán objeto de inversión R$ 1 mil millón destinados a aumentar la capacidad de transporte y seguridad en la operación de ferrocarriles de cargas.

Ferrovia Tereza Cristina (FTC)

Concessionária que administra a malha ferroviária sul catarinense, tendo como principal produto transportado o carvão mineral da região de Criciúma com destino ao Complexo Termelétrico Jorge Lacerda, em Capivari de Baixo. Os 164 km de malha contemplam também o Porto de Imbituba, onde são destinadas cargas conteinerizadas para cabotagem e exportação.

Certificada pela ISO 9001, gestão da qualidade, ISO 14001, gestão ambiental e OHSAS 18001, gestão da segurança e saúde ocupacional, a FTC prepara-se para a ampliação ferroviária em Santa Catarina, prospectando novos mercados e qualificando o transporte via férrea no Estado.

Lessee that manages the railway system in the south of Santa Catarina and mainly transports mineral coal from Criciúma to the Thermoelectric Complex Jorge Lacerda, located in Capivari de Baixo. The 164 km of rail network also include the Port of Imbituba, where cargo in containers is sent to for cabotage and to be exported.

Certified by ISO 9001 - quality management, ISO 14001- environmental management and OHSAS 18001 - safety management and occupational health, FTC is preparing to expand the rail system in Santa Catarina, prospecting new markets and qualifying railroad transportation in the state.

Concesionaria que administra la malla ferroviaria del sur de Santa Catarina, teniendo como principal producto transportado el carbón mineral de la región de Criciúma con destino al Complejo Termoeléctrico Jorge Lacerda, en Capivari de Baixo. Los 164 Km. de malla contemplan también el Puerto de Imbituba, donde son destinadas cargas en contenedores para cabotaje y exportación.

Certificada por la ISO 9001, gestión de la calidad, ISO 14001, gestión ambiental y OHSAS 18001, gestión de seguridad y salud en el trabajo, la FTC se prepara para la expansión ferroviaria en Santa Catarina, la prospección de nuevos mercados y la calificación de transporte vía ferrocarril en el Estado.

MRS Logística

Eleita oito vezes a melhor ferrovia do Brasil, a MRS Logística é a concessionária que controla, opera e monitora a Malha Sudeste da Rede Ferroviária Federal. A empresa atua no mercado de transporte ferroviário desde 1996, quando foi constituída, interligando os estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo. São 1.643 Km de malha - trilhos que facilitam o processo de transporte e distribuição de cargas numa região que concentra aproximadamente 54% do produto interno bruto do Brasil e estão instalados os maiores complexos industriais do país. Pela malha da MRS também é possível alcançar os portos do Rio de Janeiro, de Itaguaí e de Santos (o mais importante da América Latina). O foco das atividades da MRS está no transporte ferroviário de cargas gerais, como minérios, produtos siderúrgicos acabados, cimento, bauxita, produtos agrícolas, coque verde e contêineres; e na logística integrada, que implica planejamento, multimodalidade e transit time definido. Ou seja, uma operação de logística completa.

Elected eight times the best railroad in Brazil, MRS Logística is the concessionaire that manages, operates and monitors the Southeastern Network of the Federal Railway System. The company has been operating in the rail transport market since 1996, when it was created, connecting the states of Rio de Janeiro, Minas Gerais and São Paulo. There are 1,643 Km of railroads that facilitate the process of transportation and distribution of cargo in a region that concentrates approximately 54% of Brazil's gross domestic product and where most of the largest industrial complexes are located. Through the MRS network it is also possible to reach the ports of Rio de Janeiro, Itaguai, and Santos (the most important port in Latin America). The main focus of MRS's activities is on the rail transportation of general cargo, such as ores, finished steel products, cement, bauxite, agricultural products, green coke and containers, and in integrated logistics, which involves planning, multimodality and defined transit time. That is, a complete logistics operation.

Elegido ocho veces el mejor ferrocarril de Brasil, la MRS Logística es la concesionaria que controla, opera y monitorea la Malla Sureste de la Red Ferroviaria Federal. La empresa actúa en el mercado de transporte ferroviario desde 1996, cuando fue constituida, interconectando los estados del Rio de Janeiro, Minas Gerais y São Paulo. Son 1.643 Km. de malla – rieles que facilitan el proceso de transporte y distribución de cargas en una región que concentra aproximadamente el 54% del producto interno bruto de Brasil y están instalados los mayores complejos industriales del país. Por la malla de la MRS también es posible alcanzar los puertos del Rio de Janeiro, de Itaguai y de Santos (el más importante en América Latina). Las actividades de la MRS se centran en el transporte ferroviario de mercancías generales, tales como mineral, productos siderúrgicos acabados, cemento, bauxita, productos agrícolas, coque verde y contenedores; y en la logística integrada, que implica planificación, y tiempo de tránsito multimodal definido. Es decir, una operación logística completa.

Ferrovia Centro-Atlântica (FCA)

A Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) é o principal eixo de conexão ferroviária entre as regiões Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste do País. Com mais de 500 locomotivas e 12 mil vagões, a FCA transporta a riqueza e o trabalho de muitos brasileiros. Mais de 8 mil quilômetros de malha sob concessão da FCA cruzam cerca de 300 municípios em sete estados brasileiros (Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Sergipe, Goiás, Bahia, São Paulo) e no Distrito Federal. O sistema logístico da ferrovia utiliza tecnologia de ponta para garantir uma operação segura e produtiva, monitorada via satélite (GPS). A FCA é controlada pela Vale, que detém 99,9% de nossas ações. Como parte da Logística Vale, a Ferrovia Centro-Atlântica oferece aos clientes uma estrutura integrada de transporte, que proporciona soluções intermodais completas. Fazem parte da Logística da Vale o Complexo Portuário de Tubarão, em Vitória (ES), e as ferrovias da Estrada de Ferro Vitória a Minas, Ferrovia Norte Sul e Estrada de Ferro Carajás, além de serviços de navegação e armazéns.

The Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) is the main axis of railway connection among the Northeast, Southeast and Midwest regions of the country. With over 500 locomotives and 12,000 wagons, FCA carries the wealth and labor of many Brazilians. More than 8,000 km of railway network under FCA's responsibility go through about 300 municipalities in seven Brazilian states (Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Sergipe, Goiás, Bahia and São Paulo) and the Federal District. The logistics system of the railroad uses state-of-the-art technology to ensure safe and productive operations, which are monitored by satellite (GPS). FCA is controlled by Vale (CVRD), which owns 99.9% of our shares. As a part of Vale's Logistics, Centro-Atlântica Railroad offers customers an integrated structure of transportation, which provides complete intermodal solutions. Vale Logistics encompasses the Port Complex of Tubarão, in Vitória (ES), and the railroads Estrada de Ferro Vitória a Minas, Ferrovia Norte Sul and Estrada de Ferro Carajás, in addition to navigation services and warehouses.

La Ferrovia Centro-Atlántica (FCA) es el principal eje de conexión ferroviaria entre las regiones Noreste, Sureste y Centro-Oeste del País. Con más de 500 locomotoras y 12 mil vagones, la FCA transporta la riqueza y el trabajo de muchos brasileños. Más de 8 mil kilómetros de malla bajo concesión de la FCA cruzan alrededor de 300 municipios en siete estados brasileños (Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Sergipe, Goiás, Bahia, São Paulo) y el Distrito Federal. El sistema logístico del ferrocarril utiliza tecnología de punta para garantizar una operación segura y productiva, monitoreada vía satélite (GPS). La FCA es controlada por la Vale, que detiene 99,9% de nuestras acciones. Como parte de la Logística Vale, la Ferrovia Centro-Atlántica ofrece a los clientes una estructura de transporte integrado, que proporciona soluciones intermodales completas. Hacen parte de la Logística de la Vale el Complejo Portuario de Tubarão, en Vitória (ES), y los ferrocarriles de la Estrada de Ferro Vitória a Minas, Ferrocarril Norte Sur y Estrada de Ferro Carajás, además de servicios de navegación y almacenes.

Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM)

Ativo do sistema de logística da Vale, a EFVM é estratégica por interligar o Sudoeste e o Centro-Oeste, conectando-se a ferrovias e portos. Por ano, milhões de toneladas de produtos diversos passam pelos 905 km da EFVM e o destino de parte da carga é o Porto de Tubarão (ES). A integração ferrovia-porto confere mais eficiência à logística da EFVM, que oferece ainda serviço de trem de passageiros e programas sociais às comunidades vizinhas à ferrovia.

An asset of Vale's logistics system, EFVM is strategic because it links the Southeast and Midwest, connecting railroads and ports. For years, millions of tons of various products have been passing through EFVM's 905 km and the destination of part of this cargo is the Port of Tubarão (ES). The integration railway-port gives more efficiency to EFVM's logistics, which also offers passenger transport services and social programs to communities living adjacent to the railroad

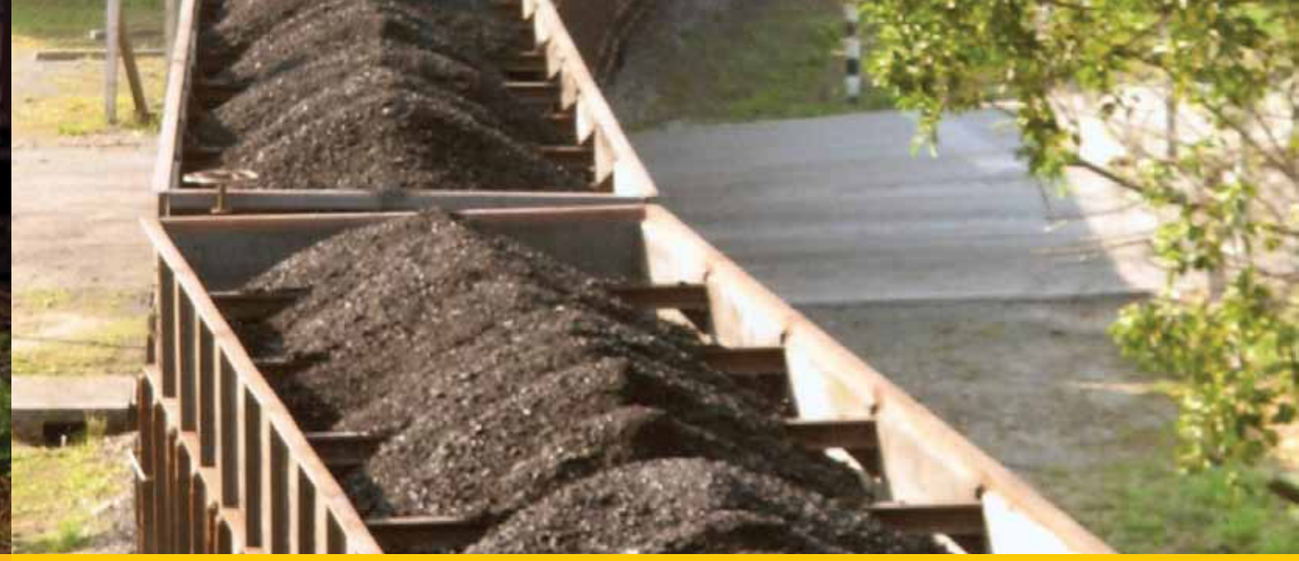
Activo del sistema de logística de la Vale, la EFVM es estratégica por interconectar el Sudeste y el Centro-Oeste, conectándose a ferrocarriles y puertos. Por años, millones de toneladas de diversos productos transitan por los 905 Km. de la EFVM y el destino de parte de la carga es el Puerto de Tubarão (ES). La integración ferrocarril-puerto confiere más eficiencia a la logística de la EFVM, que ofrece aún servicios de trenes de pasajeros y programas sociales a las comunidades vecinas al ferrocarril.

Transnordestina Logística S/A (TLSA)

A Transnordestina Logística, atua na região Nordeste do País, integrando os estados do Ceará, Piauí, Maranhão, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas, transporta uma extensa variedade de produtos, tais como calcário, minérios, cimento, combustíveis, álcool, açúcar, óleo de soja e minério de ferro, entre outros. Sua malha ferroviária tem cerca de 4.300 mil quilômetros de extensão. A Transnordestina Logística, além de seu atual traçado, constrói, em parceria com o Governo Federal e com os Governos dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão, a Ferrovia Nova Transnordestina. A nova ferrovia liga os portos de Pecém (CE) e Suape (PE) ao cerrado do Piauí, no entorno do município de Eliseu Martins (PI). O objetivo é elevar a competitividade da produção agrícola e mineral da região com uma moderna logística que une uma ferrovia de alto desempenho a portos de calado profundo que podem receber navios de grande porte.

Transnordestina Logística operates in the Northeast region of the country and integrates the states of Ceará, Piauí, Maranhão, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco and Alagoas. It carries an extensive range of products such as limestone, ores, cement, fuel, ethanol, sugar, soy oil and iron ore, among others. Its railroad is about 4.3 thousand km in length. Transnordestina Logística, besides its current route, is building, in partnership with the Federal Government and the State Governments of Ceará, Piauí and Maranhão, the New Transnordestina Railway. The new railway connects the ports of Pecém (EC) and Suape (PE) to the "cerrado" (a Brazilian ecosystem similar to savannas) in Piauí, in the vicinity of the city of Eliseu Martins (PI). The goal is to raise the region's competitiveness in agricultural and mineral production with modern logistics that connect a high-performance railroad to ports with deep waters that can accommodate large ships.

La Transnordestina Logística, actúa en la región Noreste del País, integrando los estados de Ceará, Piauí, Maranhão, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco y Alagoas, transporta una extensa variedad de productos, tales como calcáreo, mineral, cemento, combustibles, alcohol, azúcar, aceite de soja y mineral de hierro, entre otros. Su malla ferroviaria tiene unos 4.300 mil kilómetros de extensión. La Transnordestina Logística, más allá de su actual trazado, construye, en co-participación con el Gobierno Federal y con los Gobiernos de los Estados de Ceará, Piauí y Maranhão, el Ferrocarril Nueva Transnordestina. El nuevo ferrocarril liga los puertos de Pecém (CE) y Suape (PE) al cerrado de Piauí, en los alrededores del municipio de Eliseu Martins (PI). El objetivo es elevar la competitividad de la producción agrícola y mineral de la región con una moderna logística que une un ferrocarril de alto rendimiento a puertos de gran calado que se pueden acoger a los buques de grande porte.



Estrada de Ferro Carajás (EFC)

é considerada, atualmente, uma das principais ferrovias brasileiras, não só pelo volume de cargas transportadas, mas também por utilizar tecnologia de ponta em suas operações, tornando-a altamente produtiva, eficiente e segura.

A EFC une o interior do Pará ao principal porto da região nordeste, o de Terminal Portuário de Ponta da Madeira (MA), e integra o sistema logístico da Vale. Além de movimentar a produção de minério da Vale em Carajás (PA), a estrada transporta carga geral para terceiros: combustível, ferro-gusa e grãos como soja, farelo,milho e arroz.

Com 25 anos de existência, completados no dia 28 de fevereiro de 2010, e 892 km de extensão, a EFC também se destaca como um dos importantes meios de transporte de passageiros entre os estados do Pará e Maranhão, percorrendo 23 municípios e transportando 1.300 pessoas por mês.

Para garantir a máxima segurança operacional e alta produtividade para os clientes, a EFC investe permanentemente na manutenção e ampliação de seus ativos, na aquisição de locomotivas e vagões especializados para o transporte dos diversos produtos.

is considered to be one of the main Brazilian railroads, not only because of the volume of cargo transported, but also because it uses state-of-the-art technology in its operations, which makes it highly productive, efficient and safe.

EFC connects the countryside of Pará to the main port in the northeast region, the Terminal Portuário de Ponta da Madeira (the Port Terminal of Ponta da Madeira - MA), and it integrates Vale's logistics system. Besides transporting Vale's ore production in Carajás (PA), the railroad transports general cargo for third parties, such as: fuel, cast iron and grains (soybeans, bran, corn and rice).

With 25 years of existence, completed on February 28, 2010, and 892 km in length, EFC also stands as one of the most important means of passenger transportation between the states of Pará and Maranhão, covering 23 municipalities and transporting 1,300 people per month.

In order to ensure maximum operational safety and high productivity for its customers, EFC, constantly, invests in the maintenance and enhancement of its assets and also in the acquisition of specialized locomotives and wagons for the transport of various products.

es considerado, en la actualidad, uno de los principales ferrocarriles brasileños, no sólo por el volumen de cargas transportadas, sino también por utilizar tecnología de punta en sus operaciones, tornándola altamente productiva, eficiente y segura.

La EFC une el interior del Pará al principal puerto de la región noreste, el de Terminal Portuario de Ponta da Madeira (MA), e integra el sistema logístico de la Vale. Además de mover la producción de mineral de la Vale en Carajás (PA), la estrada transporta carga general para terceros: combustible, lingotes de hierro y granos como soja, harina, maíz y arroz.

Con 25 años de existencia, completados en el día 28 de febrero de 2010, y 892 Km. de extensión, la EFC también se destaca como uno de los importantes medios de transporte de pasajeros entre los estados del Pará y Maranhão, que abarca 23 municipios y transporta 1.300 personas por mes.

Ferrovia Norte Sul (FNS)

interliga a região Centro-Norte do país aos mercados consumidores, gerando alta competitividade na movimentação de cargas na agroindústria.

Com a aquisição pela Vale da sub-concessão da Ferrovia Norte Sul em outubro de 2007, a linha ferroviária operada se estenderá de Açailândia (MA) até Palmas, capital do estado do Tocantins, totalizando 720 km de estrada de ferro. A FNS conecta-se à EFC, em Açailândia, possibilitando a ligação com o Terminal Portuário de Ponta da Madeira e ao Porto de Itaquí, em São Luís (MA), consolidando o corredor de exportação do Centro-Norte do país. Dos 720 km da FNS entre Açailândia (MA) e Palmas (TO), 385,5 km, localizados entre os municípios de Açailândia e Araguaína, estão concluídos.

O corredor de transporte que surgirá com a conclusão da FNS compreenderá os estados do Maranhão, Piauí, Tocantins e nordeste do Mato Grosso. Além de contribuir para fomentar o agronegócio, o investimento da Vale criará uma logística competitiva para grãos (soja, arroz e milho), carnes (suíno, bovinos e aves), combustíveis (álcool, biodiesel, diesel e gasolina) e fertilizantes.

connects the Center-North region of the country to consumer markets, creating high competitiveness in the transportation of cargo in the agribusiness sector.

With the acquisition of the sub-grant of Ferrovia Norte-Sul in October 2007 by Vale, the operated rail line will extend from Açailândia (MA) to Palmas, the capital of Tocantins, totaling 720 km of railroads. FNS connects to EFC in Açailândia, allowing the connection to the Port Terminal of Ponta da Madeira and Port of Itaquí in São Luís (MA), consolidating the exporting path of the Center-North region of the country. From FNS's total 720 km between Açailândia (MA) and Palmas (TO), 385.5 km located between the municipalities of Açailândia and Araguaína have already been completed.

The transportation corridor that will emerge when FNS is concluded will include the states of Maranhão, Piauí, Tocantins and the northeast of Mato Grosso. Besides helping to promote agribusiness, Vale's investment will create a competitive logistics for grains (soy, rice and corn), meat (pork, beef and poultry), fuels (ethanol, biodiesel, diesel and gasoline) and fertilizers.

interconecta la región Centro-Norte del país a los mercados consumidores, generando alta competitividad en el movimiento de cargas en la agroindustria.

Con la adquisición por la Vale de la sub-concesión del Ferrocarril Norte Sur, en octubre de 2007, la línea de ferrocarril operada se extenderá desde Açailândia (MA) hasta Palmas, capital del estado de Tocantins, totalizando 720 Km. de vía férrea. La FNS conectase a la EFC, en Açailândia, lo que permite la conexión con el Terminal Portuario de Ponta da Madeira y al Puerto de Itaquí, en São Luís (MA), consolidando el corredor de exportación del Centro-Norte del país. De los 720 Km. de la FNS entre Açailândia (MA) y Palmas (TO), 385,5 Km., localizados entre los municipios de Açailândia y Araguaína, están concluidos.

El corredor de transporte que surgirá con la conclusión de la FNS comprenderá los estados de Maranhão, Piauí, Tocantins y noreste de Mato Grosso. Además de contribuir para fomentar la agroindustria, la inversión de la Vale creará una logística competitiva para granos (soja, arroz y maíz), carnes (cerdo, vacuno y aves), combustibles (alcohol, biodiésel, diésel y gasolina) y fertilizantes.

ANTF

Setor de Autarquias Sul

Quadra 1 | Bloco J

Edifício CNT | Sala 604/ 605

CEP 70070 010 | Brasília DF

T +55 61 3226 5434

F +55 61 3321 0135

www.antf.org.br

ANTF

Associação Nacional dos
Transportadores Ferroviários