

ROADSHOW

Ferrovias Brasil

O Ministério dos Transportes conduz estudos, projetos e procedimentos voltados à expansão da infraestrutura ferroviária, com previsão de utilização de recursos públicos e privados em empreendimentos do setor. A carteira de projetos contempla diferentes modalidades de contratação, incluindo concessões e chamamentos públicos previstos na legislação vigente.

Entre as iniciativas em desenvolvimento estão projetos ferroviários distribuídos em diferentes regiões do país, bem como processos destinados à implantação de novos empreendimentos e à ampliação da participação da iniciativa privada na infraestrutura ferroviária.

Os projetos têm como objetivos ampliar a capacidade da rede ferroviária, diversificar as alternativas de transporte de cargas e integrar diferentes corredores logísticos. As ações também consideram aspectos relacionados à eficiência operacional, à segurança e à sustentabilidade, conforme os critérios previstos nos respectivos estudos e instrumentos de contratação.

A execução dos projetos dependerá da conclusão das etapas técnicas, regulatórias e licitatórias previstas para cada empreendimento, observadas as condições estabelecidas na legislação e nos respectivos editais.



ESTRUTURA DO Ministério dos Transportes



**Regulação e
Fiscalização de
16 Contratos de
Concessão + 41
Contratos de
Autorização**



**Gestão do
Patrimônio
Ferroviário e
Execução de
Obras**



**Estruturação
de Projetos e
Execução de
Obras**

AMBIENTE DE NEGÓCIOS

Projetos, Recursos e Normas



Banco de projetos

O fortalecimento do setor ferroviário no Brasil passa por uma estratégia abrangente, que inclui investimentos públicos e privados para a expansão da malha. O plano nacional de desenvolvimento ferroviário de curto, médio e longo prazo visa a promover distintas soluções logísticas para o transporte de carga e passageiros por meio de:

- Concessões;
- Chamamentos públicos;
- Autorização



Modelo de funding e financiamento

Debêntures de Infraestrutura: Publicado o Decreto nº 11.964/2024, que regulamenta as Debêntures de Infraestrutura;

Investimentos com recursos governamentais: Novo modelo de transferência de recursos para alavancar a rentabilidade dos projetos ferroviários. Recursos aportados só podem ser aplicados em ferrovias, cujos bens são reversíveis ao patrimônio público;

ICMS: Convênio no âmbito do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) que autoriza as unidades federadas a conceder isenção do ICMS nas operações com bens e mercadorias destinados às concessionárias e às autorizadas de transporte ferroviário de cargas e passageiros. Trata-se do Convênio ICMS nº 120, de 9 de agosto de 2023;

Reporto: Regime Tributário para incentivo à implantação de ferrovias.



Regulatory Portfolio

Normas:

- Política Nacional de Outorgas Ferroviárias;
- Regulamentação do Chamamento Público;
- Regulamentação do cálculo das indenizações;
- Diretrizes para prorrogação antecipada;
- Programa de Sustentabilidade.

POLÍTICA DE OUTORGAS: MODELO REGULATÓRIO



Leilão

- Maior oferta, selecionando a proposta que exigir menor transferência de recursos governamentais;
- Balizas para a estruturação jurídica da Concessionária, em conformidade com a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, como uma SPE (Sociedade de Propósito Específico) sob a forma de Sociedade por Ações durante todo o prazo do Contrato, com a finalidade exclusiva de explorar o objeto da Concessão ;
- Exigência de subscrição e integralização, em moeda corrente nacional, do capital social disposto nos termos do Contrato.
- Recursos do lance depositados em conta vinculada.



Mecanismo de Segurança Tarifária

- Tarifas de Transporte por Unidade de Carga livremente negociadas de acordo com o interesse comercial, até o limite do price cap;
- Revisão da Tabela Tarifária com reajuste quinquenal pelo órgão regulador.



Resolução Técnica de Controvérsias

- Arbitragem para resolução de controvérsias relativas aos direitos patrimoniais disponíveis, decorrentes do Contrato e seus Anexos, ou instrumentos a ele relacionados, nos termos do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019;
- Dispute Board: Mecanismo de gestão contratual e de mitigação de risco à regular execução do Contrato, com possibilidade de constituição de Comitê de Resolução de Conflitos para prevenir e solucionar divergências de natureza técnica ou econômico-financeira, nos termos do art. 23-A da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, do art. 151 da Lei nº 14.133/2021, e da Resolução ANTT nº 6.040/2024.



Tráfego Mútuo e Direito de Passagem

- Right of Way Access: The operation in which an applicant travels from one point to another of the Federal Railway Subsystem – SFF, upon payment, using the permanent way, and train licensing system of the assignor;
- Mutual Traffic: The operation in which an applicant travels from one point to another in the Federal Railway Subsystem – SFF, upon payment, using permanent way, train licensing system, and the operational resources of the assignor (such as locomotives).



Mecanismo de Contas

- Uso de Contas Vinculadas movimentadas através de Banco Depositário que receberão exclusivamente os depósitos que lhes são atribuídos dispostos nos termos do Contrato, podendo também receber recursos de terceiros, seja de natureza pública, conforme artigo 66 da Lei Federal nº 14.273/2021 ou de natureza privada, conforme artigo 25, §1º da Lei Federal 13.448/2021.



Operações Acessórias

- A Concessionária poderá desenvolver Operações Acessórias, a seu exclusivo critério, observado o disposto no Contrato e na regulamentação;
- Os modelos de concessão poderão contemplar a instituição de mecanismos de incentivo de exploração de receitas acessórias por parte das empresas concessionárias, inclusive exploração imobiliária;
- O preço a ser cobrado pelas Operações Acessórias será definido em negociação com o usuário, assegurado o tratamento isonômico e não discriminatório.

POLÍTICA DE OUTORGAS: MODELO REGULATÓRIO



Parcerias e Gestão

- Modelos ajustados para cada segmento viário;
- Possibilidade de participação da União, conforme previsto na legislação aplicável;
- Diretrizes para definição de tarifas e mecanismos de compartilhamento de receitas;
- Premissas macroeconômicas que asseguram a viabilidade e sustentabilidade dos projetos;
- Previsão de instrumentos contratuais aplicáveis aos projetos ferroviários.



Tecnologia e Eficiência Operacional

- Adoção de recursos tecnológicos e sistemas inteligentes, visando a garantir alta qualidade e maior eficiência operacional nas ferrovias ;
- Implantação de novas tecnologias para otimização operacional e redução de custos;
- Transição energética sustentável, baseando-se na redução de emissões de poluentes e opções do mercado ;
- Modernização das auditorias e fiscalizações;
- Adoção do modelo de inspeção acreditada e verificadores independentes .



Rolling Stock

- Material rodante não reversível, com possibilidade do emprego de equipamento de terceiros;
- Vedada a adoção de critério exclusivamente vinculado à idade do bem ou ao tempo de sua utilização.



Matriz de Riscos

- Definição da alocação de riscos entre as partes, conforme previsto no contrato.



Sustentabilidade Ambiental

- Exploração ferroviária focada no desenvolvimento de uma infraestrutura resiliente, sustentável e financeiramente viável (Resolução ANTT nº 6.057, de 2024);
- Incentivos à transição energética da frota para reduzir emissões de poluentes.



Equilíbrio Contratual

- Promoção de ações afirmativas de gênero e raça;
- Recrutamento diversificado e promoção de progressão igualitária, através de programas de treinamentos inclusivos;
- Ambiente inclusivo e adesão às políticas públicas sociais.



Contractual Balance

- Mecanismo para casos de alterações extraordinárias e relevantes nas condições dos contratos ;
- Previsão contratual de mecanismo em caso de inexecução de obras ou serviços previstos em contrato;
- Estrita observância à matriz de riscos contratual.

POLÍTICA DE OUTORGAS: MATRIZ DE RISCO



Riscos

Mecanismo de Compartilhamento do Risco

- Definição da matriz de riscos, incluindo o compartilhamento de responsabilidades entre as partes, conforme previsto no contrato e na regulamentação aplicável.

Riscos do Poder Concedente

- Decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça a concessionária de cobrar a tarifa;
- Caso fortuito ou de força maior;
- Alterações no caderno de obrigações por determinação do órgão regulador;
- Realização de investimentos adicionais por parte do órgão regulador;
- Criação, alteração ou extinção de tributos que alterem o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, exceto imposto de renda;
- Alterações de especificações técnicas mínimas por parte do órgão regulador;
- Riscos residuais e efeitos extraordinários.

Riscos da Concessionária

- Responsável por riscos relacionados à implantação da estrutura da ferrovia, desde as desapropriações, obtenção de licenças ambientais, cumprimento de condicionantes ambientais, ações de compensação e gestão de passivos ambientais;
- Responsável por arcar com danos a terceiros, riscos climáticos, falhas técnicas, riscos associados à tecnologia e inovação, e variações nos custos financeiros e monetários;
- A responsabilidade também inclui a segurança operacional e patrimonial da ferrovia, acidentes e danos relacionados a falhas de execução de projetos e à busca por financiamento.

Riscos

Compartilhados

Obtenção da Licença Prévia Ambiental

- A Administração Federal poderá ser responsável pela obtenção da Licença Prévia Ambiental para os empreendimentos previstos, conforme as condições estabelecidas no edital e no contrato.

Custos de Construção e Insumos

- O Poder Concedente assume riscos de variações relevantes nos custos de construção, inclusive com relação a insumos.

Desocupações, Desapropriações e Condicionantes Ambientais.

- O Poder Concedente compartilhará os riscos relativos aos valores destinados às desapropriações e desocupações irregulares, além de custos com o atendimento de condicionantes ambientais.

FLUXO DE UM PROJETO DE Concessão de Ferrovias



Elaboração dos estudos de viabilidade técnica e financeira e qualificação no PPI

Modelo Econômico Financeiro, Estudos de Demanda, Engenharia, Operacional, Socioambiental e Modelo Jurídico Regulatório



Realização de Audiência Pública (AP)

Franqueada aos interessados, com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições aos estudos e documentos



Aprovação do Plano de Outorga

Consolida as diretrizes para a política de outorga adotada para o projeto de parceria, objeto da estruturação



Análise do Controle Externo (TCU)

dos estudos realizados, pelo Tribunal de Contas da União
—
TCU, gerando segurança jurídica



Publicação do Edital

Instrumento convocatório que estabelece previamente os requisitos para ampla participação em iguais condições



Realização de Leilão

Critério de julgamento das licitações: “maior oferta, selecionando a proposta que exigir menor transferência de recursos governamentais”



FINANCIAMENTO

de Concessões Ferroviárias BNDES



O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) é uma instituição financeira pública que disponibiliza linhas de financiamento para projetos de infraestrutura, observadas suas políticas operacionais e critérios de elegibilidade.

O BNDES financia concessões ferroviárias federais, oferecendo suporte por meio de sua equipe da Área de Infraestrutura.

Formas de apoio:

- BNDES Finem
- BNDES Debêntures em ofertas públicas
- BNDES Máquinas e Serviços

Taxa de juros:

- Composta pelo custo financeiro e remuneração do BNDES

Prazos:

- Até 34 anos, com desembolsos realizados conforme o progresso dos investimentos.

Volume de Dívida:

- limitado a 8 0% dos investimentos totais, considerando a necessidade de financiamento do projeto e restrito à sua capacidade de pagamento.

Garantias:

- garantias reais (tais como hipoteca, penhor, propriedade fiduciária, recebíveis, etc) e/ou pessoais (tais como fiança ou aval), definidas na análise da operação.

SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL

Diretrizes de Sustentabilidade e Desempenho

Habilitação de projetos para emissão de debêntures incentivadas e de infraestrutura



- ✓ Avaliação e Gestão de Riscos e Impactos Socioambientais
- ✓ Condições de Emprego e Trabalho
- ✓ Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição
- ✓ Saúde e Segurança da Comunidade
- ✓ Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário
- ✓ Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável dos Recursos Naturais
- ✓ Povos Indígenas
- ✓ Herança e Patrimônio Cultural
- ✓ Política de Sustentabilidade da ANTT
- ✓ Taxonomia Sustentável Brasileira (TSB)
- ✓ Fundo Nacional sobre Mudança do Clima (Fundo Clima)

CARTEIRA 2025/2026

CORREDORES LOGÍSTICOS

Produção Minério de Ferro (ton)

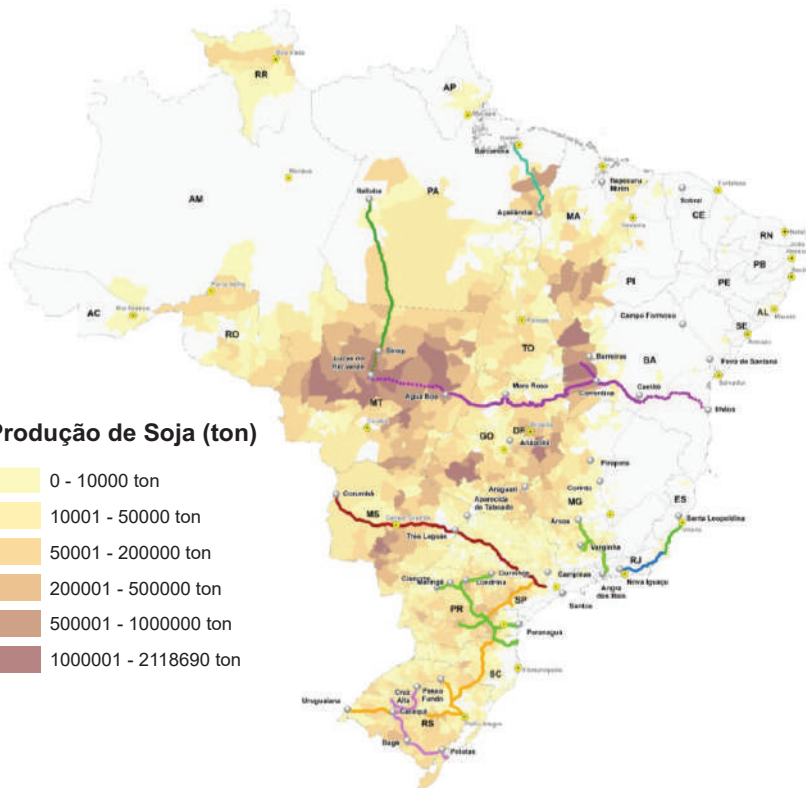
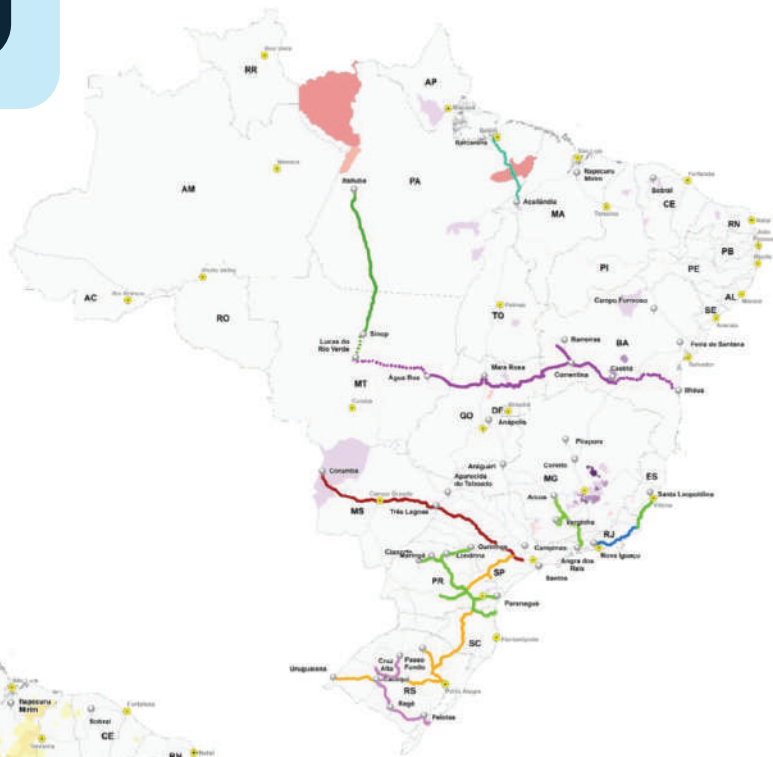
- 12,00 - 1922160,00
- 1922160,00 - 8155758,00
- 8155758,00 - 18657186,00
- 18657186,00 - 49314988,00

Produção Bauxita e Alumínio (ton)

- 80,00 - 470629,83
- 470629,00 - 1777072,32
- 1777072,00 - 7265035,61
- 7265035,00 - 16507606,00

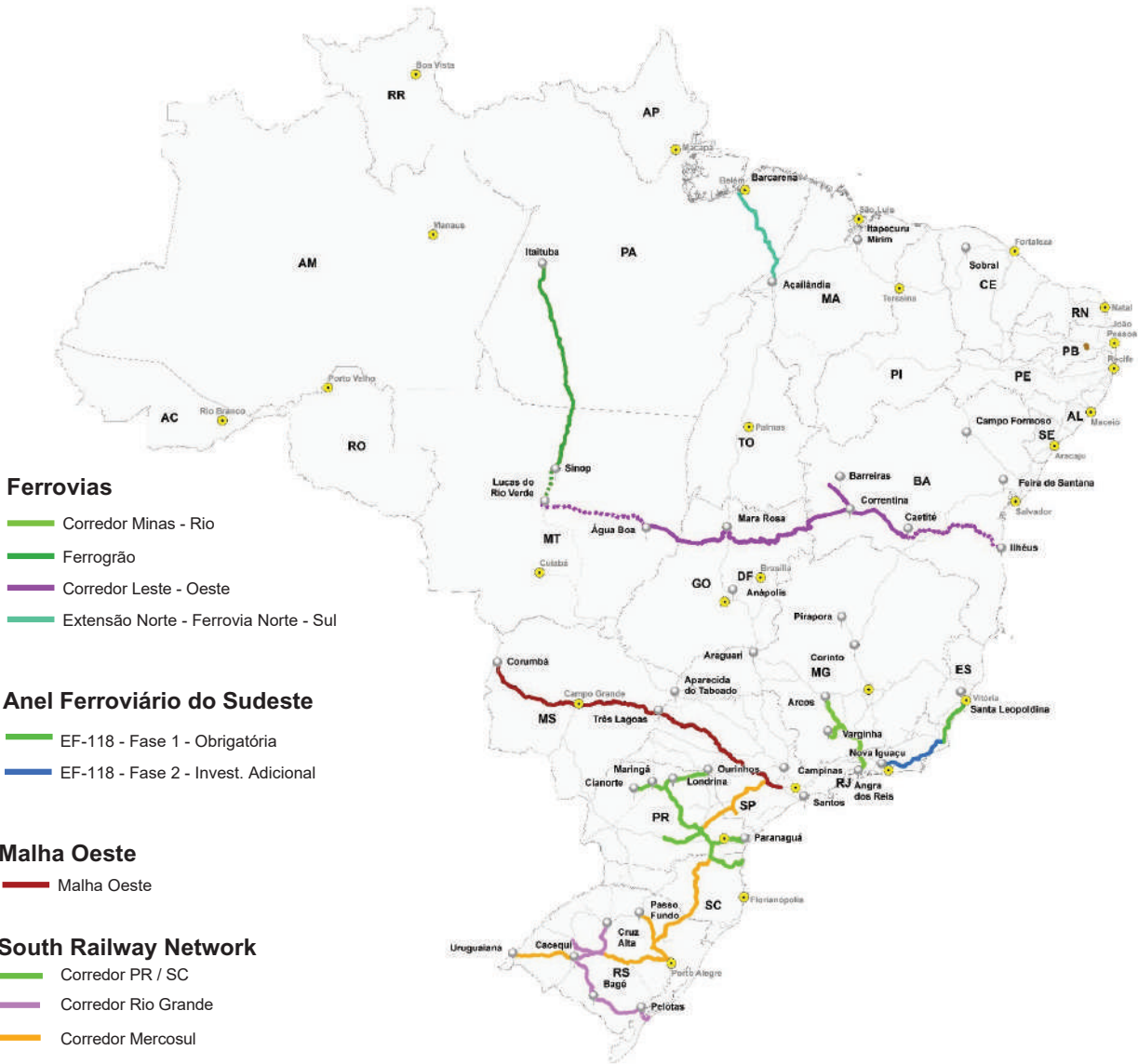
Produção de Soja (ton)

- 0 - 10000 ton
- 10001 - 50000 ton
- 50001 - 200000 ton
- 200001 - 500000 ton
- 500001 - 1000000 ton
- 1000001 - 2118690 ton



MAPA

CARTEIRA 2025/2026



Anel Ferroviário do Sudeste

O Anel Ferroviário do Sudeste, também conhecido como EF-118, é destinado ao transporte de cargas entre portos, combinando trechos de novas construções (greenfield) com trechos existentes (brownfield).

O empreendimento está dividido em duas fases: a ligação São João da Barra (RJ) – Santa Leopoldina (ES) é a Fase 1, obrigatória e com 245,9 quilômetros de extensão, e a fase 2 é a ligação Nova Iguaçu (RJ) - São João da Barra (RJ), com 325 quilômetros de extensão, que será implantada como um investimento adicional, caso o governo federal a ative.



Trecho – Fase 1

**São João da Barra/RJ
– Santa Leopoldina/ES**



Extensão

245,95 km



Prazo de Concessão

50 anos



WACC

15,95% a.a.



Capex (estimado)

R\$ 6,6 bilhões



Opex

R\$ 3,61 bilhões



Trem-tipo

3 locomotivas e 145 vagões



Portos

**Porto Central (ES), Porto de Ubu
(ES) e o Porto do Açu (RJ)**



Potencial de Transporte

24 milhões de toneladas/ano



Bitola

1,0 m (métrica)



Tipo de Carga

**Carga Geral, Granéis Líquidos,
Granéis Sólidos Agrícolas e
Minérios**

Ferrogrão

A Ferrogrão compreende um corredor ferroviário de 933 quilômetros entre Sinop (MT) e os terminais portuários de Miritituba, em Itaituba (PA). O empreendimento destina-se ao transporte de grãos agrícolas, fertilizantes e grãos líquidos. O trecho entre Sinop (MT) e Lucas do Rio Verde (MT), com aproximadamente 140 quilômetros, está previsto como investimento adicional, caso acionado pelo Governo Federal.



Trecho
Itaituba/PA – Sinop/MT



Extensão
933 km



Prazo de Concessão
69 years



WACC
13,74% a.a.



Capex (estimado)
R\$ 33,3 bilhões



Opex
R\$ 103,8 bilhões



Trem-tipo
3 locomotivas e 170 vagões



Portos
Portos de Miritituba/PA



Potencial de Transporte
66 milhões t/ano



Bitola
1,60 m (larga)



Tipo de Carga
**Grãos Sólidos Agrícolas,
Fertilizantes e Grãos Líquidos**

Corredor Leste-Oeste

O projeto de interligação da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO) com a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), irá formar um corredor ferroviário de 1.647 quilômetros de extensão - 364 km da FICO I, 441 km da FIOL II e 842 km da FIOL III – entre os estados do Mato Grosso, Goiás e Bahia.

O corredor também se conecta à Ferrovia Norte-Sul, em Mara Rosa (GO) e ao Porto Sul, em Ilhéus (BA). O ramal entre Água Boa (MT) e Lucas do Rio Verde (MT), com 505 quilômetros, poderá ser implantado como investimento adicional.



Trecho

Caetité/BA – Água Boa/MT



Extensão

1,647 km



Prazo de Concessão

65 anos



WACC

14,47% a.a.



Capex (estimado)

R\$ 58,2 bilhões



Opex

R\$ 217,4 bilhões



Trem-tipo

3 locomotivas e 100 vagões



Portos

Porto Sul/BA



Potencial de Transporte

41 milhões t/ano



Bitola

1,60 m (larga)



Tipo de Carga

Granéis Líquidos, Granéis Sólidos e Agrícolas

Malha Oeste

A Malha Oeste possui 1.973 quilômetros de extensão. O projeto de concessão abrange a linha tronco de 1.593 quilômetros entre Corumbá (MS) e Mairinque (SP), incluindo a conexão ferroviária com a Bolívia, o acesso aos portos fluviais de Mato Grosso do Sul e a integração com o Ferroanel de São Paulo.

O projeto contempla a implantação de bitola métrica no trecho entre Corumbá (MS) e Agente Inocência (MS), a manutenção da infraestrutura ferroviária entre Agente Inocência (MS) e Campo Grande (MS) e a implantação de bitola larga entre Campo Grande (MS) e Mairinque (SP).



Trecho
Corumbá/MS - Mairinque/SP



Extensão
1.593 km



Prazo de Concessão
57 anos



Portos
Santos/SP e integração aos portos de RJ/ES via Ferroanel



WACC
14,47% CR3



Potencial de Transporte
52,5 milhões t/ano



Capex (estimado)
R\$ 29 bilhões



Bitola
1m (métrica) de Corumbá/MS até Campo Grande/MS e 1,6 m (larga) de Campo Grande/MS até Mairinque/SP



Opex (estimado)
R\$ 53,5 bilhões



Tipo de Carga
Celulose, Carga Geral, Granéis Líquidos, Granéis Sólidos Agrícolas

Extensão Norte – Ferrovia Norte-Sul

O projeto prevê a implantação de trecho ferroviário entre Açailândia (MA) e Barcarena (PA), conectando a Ferrovia Norte-Sul ao Complexo Portuário de Vila do Conde. A infraestrutura será destinada ao transporte de minério, grãos agrícolas, combustíveis e carga geral.



Trecho
**Açailândia/MA –
Barcarena/PA**



Extensão
486 km



Prazo de Concessão
60 anos



WACC
16% a.a.



Capex (estimado)
R\$ 13,5 bilhões



Opex (estimado)
R\$ 38,6 bilhões



Trem-tipo
3 locomotivas e 120 vagões



Portos
Complexo Portuário de Vila do Conde/PA



Potencial de Transporte
58 milhões t/ano (em estudo)



Bitola
1,60 m (larga)



Tipo de Carga
**Granéis sólidos minerais, Granéis sólidos
agrícolas e Granéis líquidos**

Malha Sul - Corredor Paraná-Santa Catarina

O Corredor Paraná–Santa Catarina concentra 78% da carga transportada na Malha Sul. Nesse eixo, destacam-se as cargas destinadas ao comércio exterior, movimentadas principalmente pelos portos de Porto de Paranaguá e Porto de São Francisco do Sul, que respondem por cerca de 80% do volume transportado no corredor.

As exportações de grãos representam aproximadamente 50% da movimentação, seguidas pelo açúcar, com cerca de 20%. Também integram o fluxo de cargas produtos como celulose, contêineres, fertilizantes, combustíveis e cimento.

O corredor atende à produção agrícola do oeste do Paraná e de Mato Grosso do Sul por meio dos terminais intermodais localizados em Cascavel e Maringá.



Trecho

Corredor Paraná-Santa Catarina



Prazo de Concessão

35 anos



WACC

13,87% a.a.



Capex (estimado)

R\$ 6,8 bilhões



Opex (Estimado)

R\$ 27,4 bilhões



Extensão

1,502 km



Portos

**São Francisco do Sul/SC,
Paranaguá/PR**



Potencial de Transporte

32.6 million t/year



Bitola

1 m (métrica)



Tipo de Carga

**Carga Geral, Carga
Containerizada e Grãos Sólidos Agrícolas**

Malha Sul - Corredor Rio Grande

Atualmente, a Malha Gaúcha responde por 16,6% do total de cargas transportadas na Malha Sul.

Desse volume, cerca de 75% têm como origem ou destino o Porto de Rio Grande, com destaque para os grãos agrícolas (53%), além de farelos e fertilizantes. Os combustíveis representam aproximadamente 27% da movimentação total.

Cerca de 40% dos fluxos da Malha Gaúcha estão conectados a outros corredores ferroviários. Na Serra Gaúcha, a área de plantio encontra-se consolidada, compondo a base produtiva atendida pela ferrovia.



Trecho
Corredor Rio Grande



Prazo de Concessão
35 anos



WACC
13,87% a.a.



Capex (estimado)
R\$ 3 bilhões



Opex (estimado)
R\$ 6,3 bilhões



Extensão
880 km



Portos
Rio Grande/RS



Potencial de Transporte
5,7 milhões t/ano



Bitola
1 m (métrica)

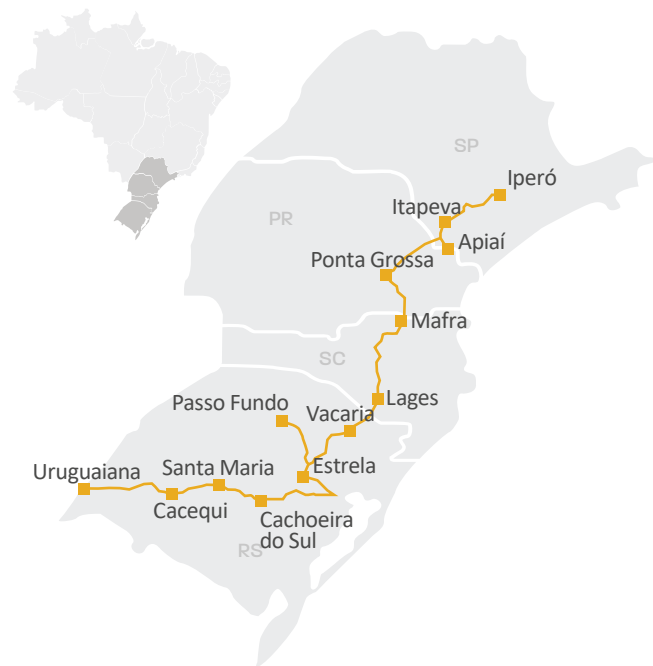


Tipo de Carga
**Carga Geral, Granéis Sólidos
Agrícolas e Granéis Líquidos**

Malha Sul - Corredor Mercosul

O Corredor Interestadual tem início em Iperó, ponto de conexão com a Malha Oeste, que liga o planalto ao litoral paulista. Seguindo em direção ao Sul, a ferrovia alcança Ponta Grossa e, a partir desse ponto, compartilha o traçado até Mafra com o Corredor Paraná–Santa Catarina. De Mafra, o corredor atravessa o território catarinense até chegar ao Rio Grande do Sul, alcançando Roca Sales, onde se divide em dois ramais: um em direção a Passo Fundo e outro até General Luz.

Em General Luz, a ferrovia se estende em duas direções: ao leste, até o Pátio Industrial, na região metropolitana de Porto Alegre, e ao oeste, até Santa Maria. Entre Santa Maria e Cacequi, o corredor compartilha o mesmo traçado da Malha Gaúcha, seguindo então até Uruguaiana, na fronteira com a Argentina, onde se conecta à malha ferroviária do Mercosul.



Trecho
Corredor Mercosul



Prazo de Concessão
35 anos



WACC
13,87% a.a.



Capex (estimado)
R\$ 4,5 bilhões



Opex (estimado)
R\$ 4,9 bilhões



Extensão
1.847 km



Portos
**Rio Grande/RS,
São Francisco do Sul/SC,
Paranaguá/PR**



Potencial de Transporte
5,6 milhões t/ano



Bitola
1 m (métrica)



Tipo de Carga
Carga Geral e Granéis Líquidos

FERROVIAS INTELIGENTES

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou a Resolução nº 6.058, de 2024, que estabelece procedimentos para o chamamento público destinado à seleção de interessados na exploração de trechos ferroviários por meio de autorização.

A norma define critérios e etapas para a apresentação, análise e seleção de propostas, incluindo aspectos técnicos, econômicos e ambientais relacionados aos empreendimentos ferroviários.

O procedimento aplica-se a trechos ferroviários passíveis de exploração mediante autorização, observadas as condições previstas na legislação e na regulamentação vigente.

As propostas apresentadas são avaliadas conforme os critérios estabelecidos na Resolução nº 6.058/2024, cabendo aos órgãos competentes a condução e a deliberação dos processos nos termos da regulamentação aplicável.



O QUE ESTABELECE A RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.058/2024 ?



Aplicável às Ferrovias

- Ferrovias não implantadas enquadradas nas hipóteses previstas na regulamentação;
- Ferrovias sem tráfego comercial nos últimos dois anos;
- Trechos ferroviários em processo de desativação ou devolução;
- Trechos decorrentes de devolução parcial de malha concedida.



CrITÉrios de Seleção

- Define critérios para participação, avaliação e seleção de propostas;
- Estabelece parâmetros relativos a contratos, vigência, obrigações, compartilhamento de infraestrutura e penalidades;
- Disciplina as condições aplicáveis à utilização de recursos públicos nos processos de chamamento público.

CORREDOR MINAS–RIO

O projeto compreende a implantação de ligação ferroviária entre o Porto Seco Sul, localizado em Varginha (MG), e o Porto de Angra dos Reis (RJ), nos termos da Lei nº 14.273/2021.

O corredor ferroviário é composto pelos trechos Varginha–Lavras (130 km), Arcos–Barra Mansa (491 km) e Barra Mansa–Angra dos Reis (117 km). Os trechos apresentam diferentes condições operacionais e contratuais, incluindo segmentos em operação, sem operação e em processo de devolução.



Trecho

Arcos/MG – Angra dos Reis/RJ e Ramal Varginha



Extensão
738 km



Prazo de Autorização
Até 99 anos



Trem-tipo
4 locomotivas e 56 vagões



Portos

Porto de Angra dos Reis/RJ



Potencial de Transporte
8,8 milhões t/ano

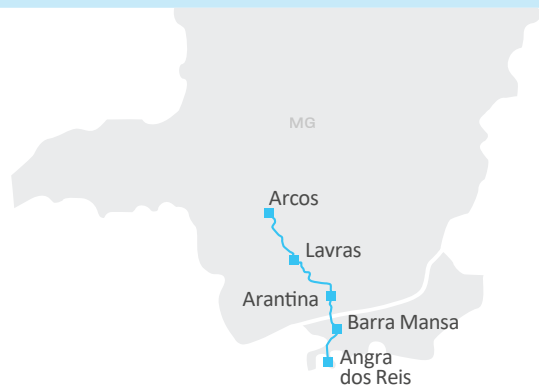


Bitola
1 m (métrica)



Tipo de Carga
Carga Geral e Granel Sólido Mineral

FERROVIAS INTELIGENTES



Trecho
Arco/SP - Angra dos Reis/RJ



Extensão
573 km



Trecho
**Passo Fundo/RS -
Marcelino Ramos/RS**



Extensão
172 km



Trecho
Alagoinhas/BA - Propriá/SE



Extensão
427 km

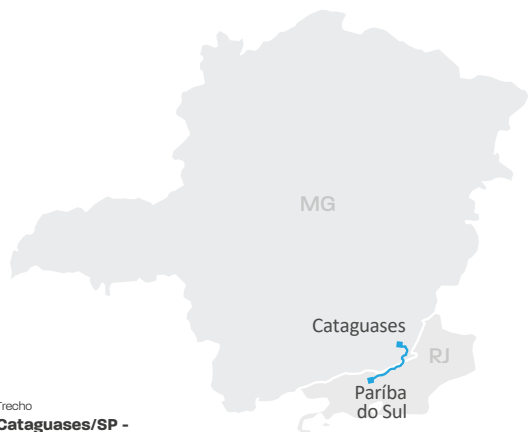


Trecho
Cianorte/PR - Maringá/PR



Extensão
89 km

FERROVIAS INTELIGENTES



Trecho
**Cataguases/SP -
Paríba do Sul/RJ**



Extensão
178 km



Trecho
**Sabará/MG -
Ouro Preto/MG**



Extensão
126 km



Trecho
**Ouro Preto/MG -
Cataguases/MG**



Extensão
308 km



Trecho
Natal/RN – Macau/RN



Extensão
241 km



TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

- A Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário (SNTF) desenvolve estudos e avaliações relacionados ao transporte ferroviário de passageiros.
- A Política Pública para o Transporte Ferroviário de Passageiros contempla diretrizes relativas à modicidade tarifária, à racionalização de recursos e a aspectos sociais e ambientais associados aos empreendimentos.
- A política prevê mecanismos de financiamento e fontes complementares de receita, incluindo exploração imobiliária associada às áreas de estações e da infraestrutura ferroviária, investimentos cruzados e recursos orçamentários, observados os instrumentos legais e regulatórios aplicáveis.
- Os projetos de transporte ferroviário de passageiros são estruturados de acordo com critérios técnicos, operacionais, regulatórios e econômico-financeiros definidos pelos órgãos competentes.



TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS



Trecho

Salvador/BA - Feira de Santana/BA



Extensão

107 km



Municípios

Salvador, Dias d'Ávila, Candeias, São Sebastião do Passê, Santo Amaro, São Gonçalo dos Campos, Conceição Da Feira e Feira de Santana.



Trecho

Fortaleza/CE – Sobral/CE



Extensão

240 km



Municípios

Fortaleza, Caucaia, São Gonçalo do Amarante, São Luís do Curu, Umirim, Tururu, Itapipoca, Miraíma e Sobral.

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS



Trecho

São Luís/MA – Itapecuru Mirim/MA



Extensão

116 km



Municípios

**São Luís, Bacabeira, Rosário,
Santa Rita e Itapecuru Mirim.**



Trecho

Brasília/DF – Luziânia/GO



Extensão

62 km



Municípios

**Brasília/DF, Valparaíso de Goiás/GO,
Cidade Ocidental/GO e Luziânia/GO.**

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS



Trecho

Pelotas/RS – Rio Grande/RS



Extensão

64 km



Municípios

Pelotas e Rio Grande.



Trecho

Londrina/PR – Maringá/PR



Extensão

113 km



Municípios

**Londrina, Cambé, Rolândia, Arapongas,
Apucarana, Cambira, Jandaia do Sul,
Mandaguari, Marialva, Sarandi e Maringá.**

TERMINAIS LOGÍSTICOS DE CARGAS INFRA S.A.

O que estabelece a Portaria nº 504/2025 do Ministério dos Transportes?

A Portaria nº 504/2025 do Ministério dos Transportes dispõe sobre diretrizes para a gestão e exploração de terminais logísticos, pátios ferroviários e áreas de armazenagem sob administração da Infra S.A.

O normativo estabelece regras para a padronização de instrumentos contratuais aplicáveis a esses ativos, bem como procedimentos para sua operação e uso.

Entre as disposições previstas, estão diretrizes relacionadas à organização contratual, à definição de condições de operação e à utilização das áreas para movimentação de cargas em diferentes modais.

A portaria também trata da gestão e do uso de instalações logísticas sob responsabilidade da Infra S.A., incluindo parâmetros para sua exploração e operação no âmbito das políticas públicas de transporte.

Por fim, o ato normativo integra o conjunto de instrumentos regulatórios voltados à organização da infraestrutura logística federal.

TERMINAIS LOGÍSTICOS INFRA S.A.



Ferrovias Norte-Sul

- Áreas disponíveis ao mercado destinadas para pátios e terminais logísticos de cargas da Infra S.A.
- Áreas com contratos de terminais logísticos vigentes em processo de renovação e/ou licitação.
- Contratos vigentes



TERMINAIS LOGÍSTICOS INFRA S.A.

A qualificação dos cinco terminais da Infra S.A. no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) observa as disposições previstas na legislação e na regulamentação aplicáveis.

A Portaria nº 504/2025 estabelece diretrizes para a gestão e a exploração de terminais logísticos, pátios ferroviários e áreas de armazenagem administrados pela Infra S.A., incluindo regras aplicáveis aos processos de licitação e de prorrogação contratual.

A destinação desses ativos observará os critérios e procedimentos previstos na Portaria nº 504/2025 e na legislação aplicável, conforme o instrumento jurídico adotado em cada caso.



Trecho

Ferrovia Norte Sul (Quatro terminais em Porto Nacional/TO e um terminal em Palmeirante/TO)



Tipo de Carga

Carga Geral e Granéis Líquidos



Movimentação de Cargas

1,576 milhão de toneladas/ano



Investimentos

Superiores a R\$ 200 milhões



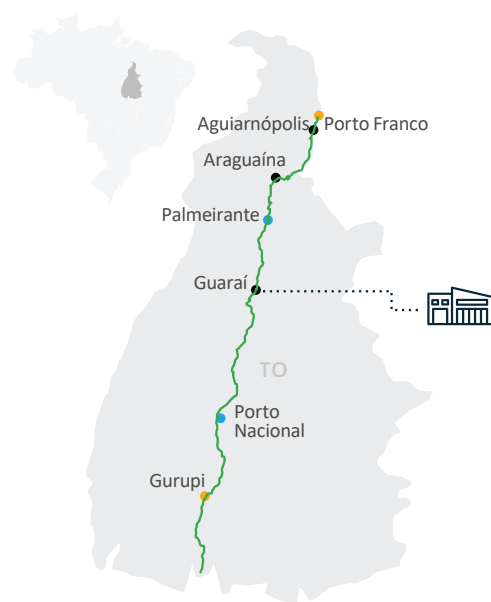
Incremento de Receita (fixa anual)

R\$ 4 milhões

TERMINAIS LOGÍSTICOS INFRA S.A.

A área do Terminal de Guaraí está prevista para ser destinada à iniciativa privada por meio de licitação, observadas as diretrizes estabelecidas na Portaria nº 504/2025 e na legislação aplicável. O processo de licitação encontra-se em fase de estudos.

O terminal dispõe de infraestrutura instalada e poderá ser destinado à movimentação de cargas, conforme as condições previstas no futuro edital e no respectivo instrumento contratual. Entre as cargas passíveis de operação estão os grãos líquidos, de acordo com as características do ativo e a demanda do mercado.



Trecho

Ferrovia Norte Sul (Um terminal em Guaraí/TO)



Tipo de Carga

Carga Geral e Grãos Líquidos



Plataformas

Rodoviária e Ferroviária

FUTUROS ESTUDOS



Extensão Ferrovia Norte-Sul



Trecho

Estrela D'Oeste/SP – Chapecô/SC



Extensão

950 km



Entrega dos estudos

Novembro/2027

Extensão Ferrovia Norte-Sul



Trecho

Chapecô/SC – Rio Grande/RS



Extensão

833 km



Entrega dos estudos

Novembro/2027

Conexão TLSA – Ferrovia Norte-Sul



Trecho

Eliseu Martins/PI – Estreito/TO



Extensão

620 km



Entrega dos estudos

Agosto/2027

Corredor Ferroviário de Santa Catarina



Trecho

Dionísio Cerqueira/SC – Rio Grande/SC



Extensão

700 km



Entrega dos estudos

Novembro/2027

Transnordestina em Pernambuco



Trecho

Salgueiro/PE – SUAPE/PE



Extensão

544 km



Entrega dos estudos

Outubro/2027

Trechos Ociosos



Trecho

Existing national railway network



Extensão

9,019 km



Entrega dos estudos

Fevereiro/2026



Total

12.666 km

CRONOGRAMA 2026/2027

PROJETOS		JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
		26	26	26	26	26	26	26	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27
01	Corredor Minas-Rio		Edital			Leilão														
02	Anel Ferroviário Sudeste	Edital			Leilão															
03	Malha Oeste			Edital			Leilão													
04	Corredor Leste-Oeste				Edital			Leilão												
05	Ferrogrão				Edital			Leilão												
06	Malha Sul - Corredor Paraná - Santa Catarina							Edital			Leilão									
07	Malha Sul - Corredor Rio Grande							Edital			Leilão									
08	Malha Sul - Corredor Mercosul							Edital			Leilão									
09	Extensão Norte - Ferrovia Norte Sul													Edital			Leilão			



Edital: Publicação do edital de licitação



Leilão: Realização da sessão pública de leilão