

ROADSHOW

Ferrovias Brasil

O Ministério dos Transportes está inserindo o Brasil em um ambiente real de expansão da malha ferroviária, ao assegurar recursos públicos e privados para alavancar mais de R\$ 600 bilhões no setor. Este plano nacional de desenvolvimento ferroviário compreende **rodada inédita de 8 leilões no setor de ferrovias**, incluindo procedimento para contratação de Ferrovias Inteligentes na modalidade de chamamento público com autorização em malha ferroviária nacional. Com visão de longo prazo, o país avança rumo a um modelo de transporte mais eficiente, sustentável e competitivo. A ampliação da malha ferroviária não apenas moderniza a logística nacional, mas também impulsiona a competição entre portos, o desenvolvimento econômico e a integração nacional.

Este novo ciclo de investimentos reforça o compromisso do Governo Federal em ampliar a participação do modo ferroviário na matriz de transporte brasileira. A expansão das ferrovias reduzirá custos logísticos, aumentará a competitividade da produção nacional e diminuirá a dependência do transporte rodoviário. Além disso, ao promover um sistema de transporte de cargas mais eficiente, o Brasil se alinha às melhores práticas globais, criando oportunidades para novos negócios e atraindo investimentos.

A sustentabilidade também é um dos pilares desta transformação. As ferrovias são essenciais para melhorar a segurança no transporte e reduzir o impacto ambiental. Ao ampliar, o uso desse modo de transporte, o país avança na transição para uma economia mais verde, equilibrando crescimento econômico com responsabilidade ambiental.

Com visão estratégica e investimentos robustos, o Ministério dos Transportes coloca o Brasil nos trilhos do desenvolvimento. Esta é uma oportunidade histórica para modernizar o setor ferroviário, garantir mais eficiência na logística e preparar o país para desafios do futuro.

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES

GOVERNO DO
BRASIL
DO LADO DO POVO BRASILEIRO



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

NOVO 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



Novo 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 autorizatárias 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.



Portifólio Normativo

Conjunto de normas com objetivos, diretrizes, parâmetros e métodos para implementação de uma política pública coerente para o setor ferroviário.

Normas:

- ✓ Política Nacional de Outorgas Ferroviárias
- ✓ Regulamentação de Chamamento Público (Resolução 6.058/2024).
- ✓ Regulamentação de Procedimentos de Cálculo da Indenização de Ativos Ferroviários (IN DNIT 1/2025).
- ✓ Diretrizes para Prorrogação Antecipada de Contratos de Concessão Ferroviária (Portaria MT nº 532, de 2024).
- ✓ Programa de Sustentabilidade para Infraestrutura de Rodovias e Ferrovias Federais (Resolução ANTT nº 6.057, de 2024).

NOVA 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 Célere e 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

- ✓ Direito de Passagem: a operação em que um requerente trafega de um ponto a outro do Subsistema Ferroviário Federal - SFF, **mediante pagamento, utilizando via permanente e sistema de licenciamento de trens da cedente**;
- ✓ Tráfego Mútuo: a operação em que um requerente trafega de um ponto a outro no Subsistema Ferroviário Federal - SFF, **mediante pagamento, utilizando via permanente, sistema de licenciamento de trens e os recursos operacionais da cedente (como locomotivas)**.

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.

NOVA POLÍTICA DE OUTORGAS: MODELO REGULATÓRIO



Parcerias e Gestão

- ✓ Modelos ajustados para cada segmento viário;
- ✓ Possibilidade de participação da União, garantindo a sustentabilidade financeira dos projetos;
- ✓ Política tarifária e premissas de compartilhamento essenciais para estruturar parcerias sólidas, eficientes e justas;
- ✓ Premissas macroeconômicas que asseguram a viabilidade e sustentabilidade dos projetos;
- ✓ Mecanismos contratuais de incentivo ao cumprimento de metas e a exploração de receitas acessórias.



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.



Matriz de Riscos

- ✓ Alocação equilibrada de riscos visando a assegurar condições atrativas para a viabilidade do projeto e incentivando novos investimentos, gerando previsibilidade e segurança jurídica.



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.



Inclusão e Diversidade

- ✓ 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.



Equilíbrio Contratual

- ✓ 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.



Material Rodante

- ✓ 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.

NOVA POLÍTICA DE OUTORGAS: MATRIZ DE RISCO



Riscos

Mecanismo de Compartilhamento do Risco

Definição da matriz de riscos, incluindo compartilhamento, com adequada alocação entre as partes, de forma a assegurar segurança jurídica, equilíbrio econômico-financeiro e incentivos adequados à eficiência contratual.

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 se responsabiliza pela obtenção da Licença Prévia Ambiental para os empreendimentos prioritários, potencializando a atratividade dos projetos ferroviários e oferecendo maior segurança jurídica aos interessados.

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 desapropriações 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)

Fiscalização prévia 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 é uma instituição financeira pública que apoia projetos de infraestrutura para o crescimento sustentável e melhoria da qualidade de vida.

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 80% 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.

Fonte: Sítio Eletrônico BNDES (<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home>)

SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL

Diretrizes de Sustentabilidade e Desempenho

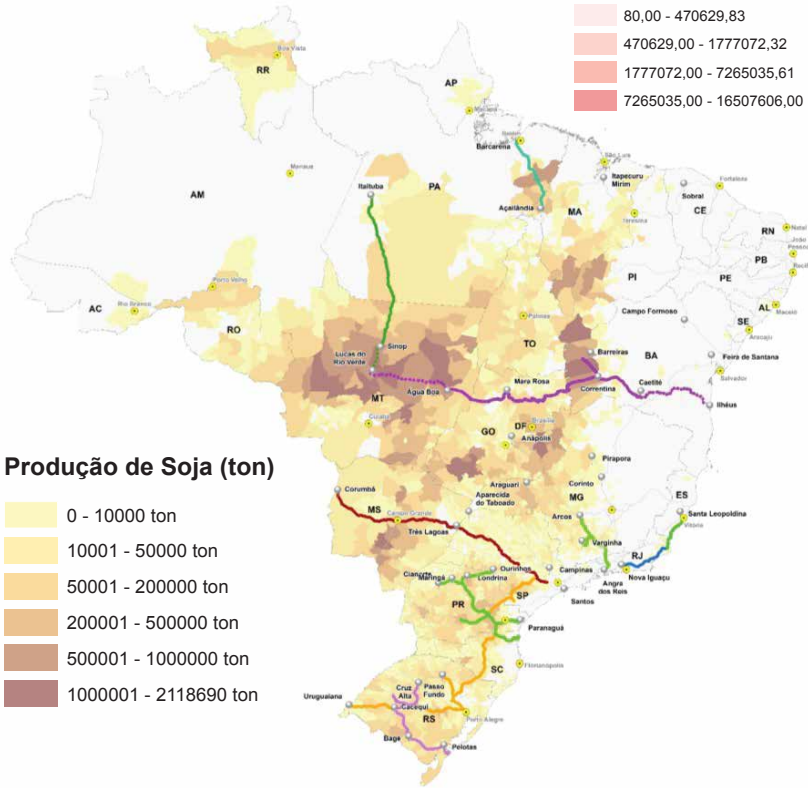
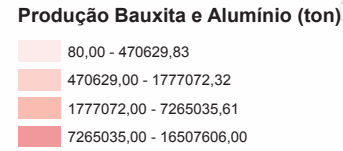
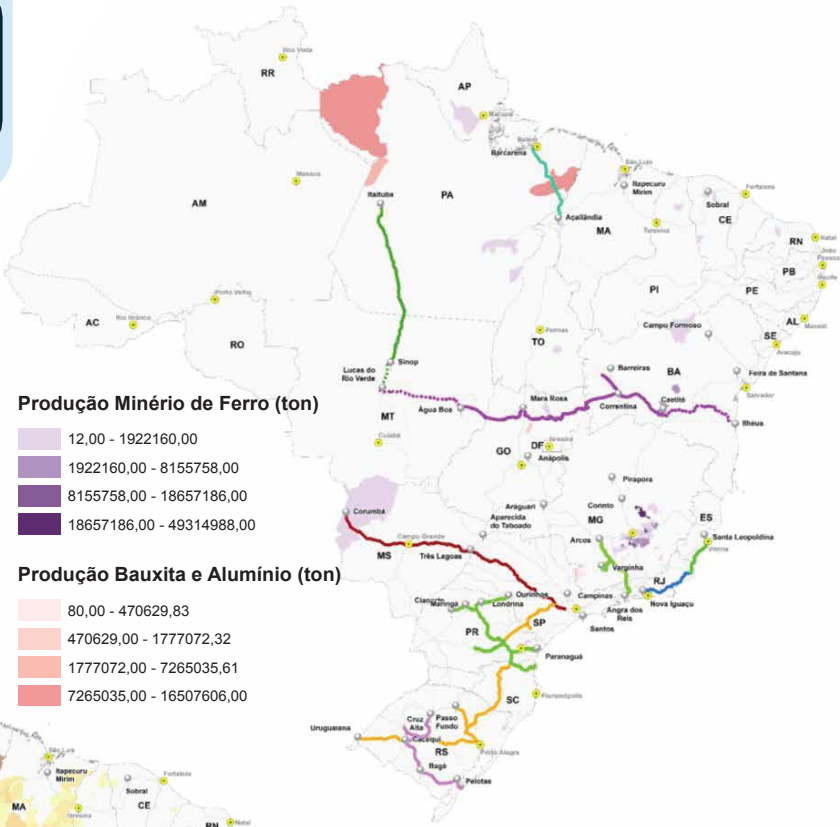
Habilitação de projetos para emissão de debêntures incentivadas e de infraestrutura



- ✓ 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



MAPA

CARTEIRA 2025/2026



Ferrovias

- Corredor Minas - Rio
- Ferrogrão
- Corredor Leste - Oeste
- Extensão Norte - Ferrovia Norte - Sul

Anel Ferroviário do Sudeste

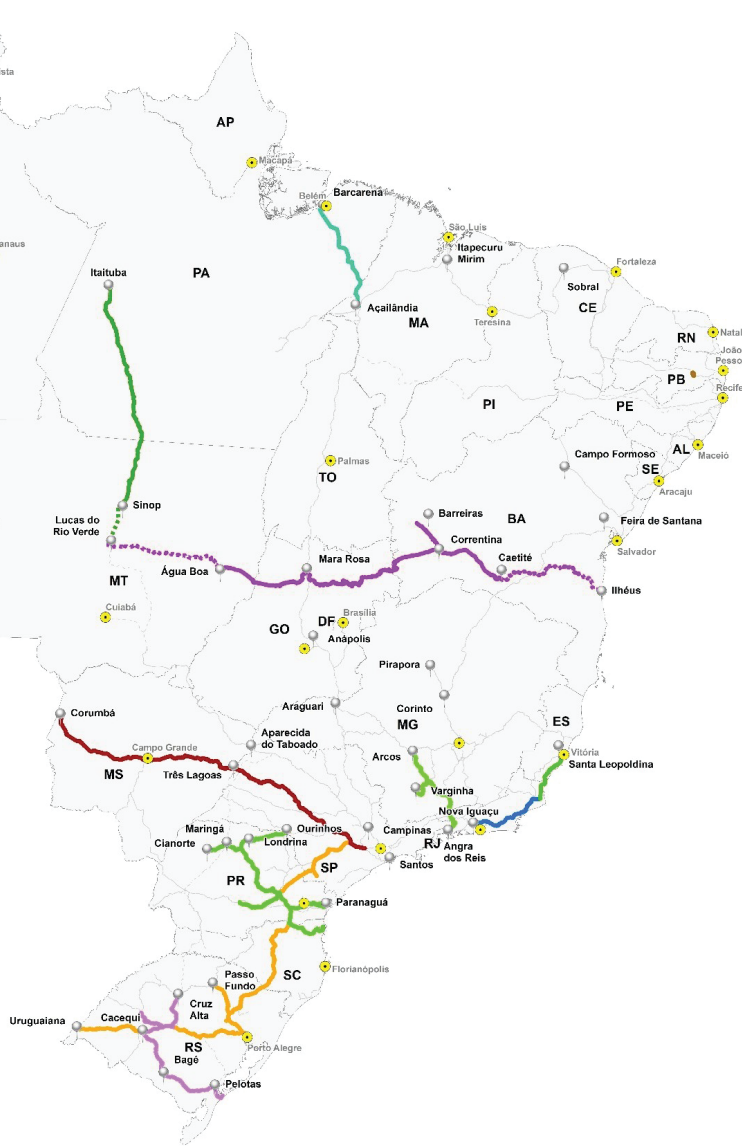
- EF-118 - Fase 1 - Obrigatória
- EF-118 - Fase 2 - Invest. Adicional

Malha Oeste

- Malha Oeste

Malha Sul

- Corredor PR / SC
- Corredor Rio Grande
- Corredor Mercosul



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*). Integrada ao Porto do Açu, o maior complexo portuário privado da América Latina, a EF-118 visa reduzir gargalos logísticos e fortalecer a economia da região Sudeste, uma das áreas estratégicas para o PIB nacional. A ferrovia contribuirá para melhorar o escoamento de cargas, ampliando a competitividade do Brasil no mercado internacional.

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

O projeto é estratégico para otimizar a conexão entre as regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil. O transporte pela região conhecida como Arco Norte representa menores distâncias terrestres e marítimas até o mercado consumidor internacional, com mais eficiência e menores impactos ambientais. O projeto induz a requalificação socioambiental da região por onde passa, soluciona a escassez logística do Mato Grosso e Pará e contribui para a segurança econômica e alimentar do Brasil e do mundo.

O traçado de 933 km inicia-se em Sinop, no estado do Mato Grosso, e segue até os portos de Miritituba, em Itaituba, no Pará. O trecho de Sinop (MT) a Lucas do Rio Verde (MT), com cerca de 140 quilômetros, será executado como investimento adicional, caso acionado pelo Governo Federal. O empreendimento visa racionalizar o transporte de commodities, com destaque para os grãos agrícolas, contribuindo para a segurança alimentar aos mercados consumidores do mundo.



Trecho

Itaituba/PA – Sinop/MT



Extensão

933 km



Prazo de Concessão

69 anos



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) consolidará um dos mais importantes corredores de exportação do Brasil. Este corredor estruturante se conecta à Ferrovia Norte-Sul, criando uma rota estratégica que integra as regiões produtoras do Centro-Oeste e do Oeste brasileiro aos principais portos internacionais, com mais eficiência e competitividade. O projeto é fundamental para impulsionar a sustentabilidade do transporte brasileiro. Além de diminuir as emissões de CO₂, o empreendimento promove o desenvolvimento regional, gerando empregos e melhorando a infraestrutura do país.

Ao todo, são 1.647 quilômetros de extensão - 364 km da FICO I, 441 km da FIOL II e 842 km da FIOL III – cortando os estados do Mato Grosso, Goiás e Bahia. O corredor se conecta ao trecho inicial da FIOL I, com 523 quilômetros até Ilhéus (BA). O ramal no Mato Grosso entre Água Boa e Lucas do Rio Verde de 505 quilômetros será executado como investimento adicional, caso acionado pelo Governo Federal.



Trecho

Caetité/BA – Água Boa/MT



Extensão

1.647 km



Prazo de Concessão

65 anos



WACC

14,47% a.a.



Capex (estimado)

R\$ 41,85 bilhões



Opex

R\$ 216,6 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 é uma das principais ferrovias do Brasil, somando atualmente 1.973 quilômetros de extensão e constituindo parte significativa da rota bioceânica entre Santos e Antofagasta (Chile). O projeto de concessão compreende a linha-tronco de 1.593 km entre Corumbá/MS e Mairinque/SP (EF-265), com ligação com a Bolívia e acesso aos portos fluviais do MS, fortalecendo sua relevância logística nacional e internacional.

A ferrovia encontra-se atualmente em situação praticamente não operacional, mas conta com significativa demanda reprimida que poderá ser destravada com sua recapacitação. O projeto prevê bitola métrica entre Corumbá/MS e Agente Inocêncio/MS, manutenção da via entre Ag. Inocêncio/MS e Campo Grande/MS e bitola larga entre Campo Grande/MS e Mairinque/SP. A rota está vocacionada ao transporte de celulose, granéis vegetais, carga geral e combustíveis, e integra regiões altamente dinâmicas sem alternativa logística ferroviária. A integração do Ferroanel de São Paulo ao projeto assegura a eficiência logística, com integração às demais malhas ferroviárias do Sudeste, e integração portuária.



Trecho
Corumbá/MS - Mairinque/SP



Prazo de Concessão
57 anos



WACC
13,87% a.a.



Capex (estimado)
R\$ 35,7 bilhões



Opex (estimado)
R\$ 53,5 bilhões



Extensão
1.593 km



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



Potencial de Transporte
52,5 milhões t/ano



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



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

Extensão Norte – Ferrovia Norte-Sul

A Ferrovia Norte-Sul (FNS) seguirá em direção ao Norte, conectando Açailândia (MA) a Barcarena (PA). Em um traçado de aproximadamente 477 quilômetros, o novo trecho ampliará e integrará o sistema ferroviário nacional, estabelecendo uma ligação estratégica com o Complexo Portuário de Vila do Conde, no Pará.

O projeto permitirá uma nova dinâmica logística para o transporte de minério de ferro, além de fomentar a exploração de outros minerais. Também viabilizará uma alternativa eficiente para o escoamento de produtos como açúcar, milho, etanol, soja e seus subprodutos (farelo e óleo), fortalecendo a competitividade da região e impulsionando o desenvolvimento econômico no seu entorno.



Trecho

**Açailândia/MA –
Barcarena/PA**



Extensão

530km



Prazo de Concessão

35 anos



WACC

15,79% a.a.



Capex (estimado)

**R\$ 10 bi
(estimado)**



Opex

**R\$ 28 bi
(estimado)**



Trem-tipo

3 locomotivas e 100 vagões



Portos

**Complexo Portuário de Vila do
Conde/PA**



Potencial de Transporte

30 milhões t/ano (em estudo)



Bitola

1,60 m (larga)



Tipo de Carga

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

Malha Sul - Corredor Paraná-Santa Catarina

O Corredor Paraná – Santa Catarina concentra 78% de toda a carga transportada na Malha Sul. Nesse eixo, destacam-se as cargas voltadas ao comércio exterior, movimentadas principalmente pelos portos de Paranaguá (PR) e São Francisco do Sul (SC), que representam cerca de 80% do total transportado no corredor.

As exportações de grãos respondem por cerca de 50% da movimentação, seguidas pelo açúcar, com quase 20%. Também compõem o fluxo cargas a celulose, contêineres, fertilizantes, combustíveis e cimento.

O corredor atende ainda à produção agrícola do oeste do Paraná e do Mato Grosso do Sul, por meio dos terminais intermodais de Cascavel (PR) e Maringá (PR). Estudos de mercado e demanda indicam um crescimento significativo da movimentação de grãos, que poderá representar até 60% do total transportado neste eixo ferroviário, com destaque para soja, milho e farelo de soja.



Trecho

Corredor Paraná-Santa Catarina



Prazo de Concessão

35 anos



WACC

14,74% a.a.



Capex (estimado)

R\$ 4,7 bilhões



Opex

R\$ 80 bilhões (estimado)



Extensão

1.502 km



Portos

São Francisco do Sul/SC, Paranaguá/PR



Potencial de Transporte

32,6 milhões t/ano



Bitola

1 m (métrica)



Tipo de Carga

Carga Geral, Carga Containerizada e Granéis 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% tem 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, o que evidencia sua integração com a rede ferroviária nacional.

Na serra gaúcha, a área de plantio encontra-se consolidada. Por isso, não são esperadas taxas elevadas de crescimento, sendo a expansão sustentada, sobretudo, por ganhos de produtividade.



Trecho

Corredor Rio Grande



Prazo de Concessão

35 anos



WACC

14,74% a.a.



Capex (estimado)

R\$ 2,8 bilhões



Opex

**R\$ 10 bilhões
(estimado)**



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 (SP), ponto de conexão com a Malha Oeste, que liga o planalto ao litoral paulista. Seguindo em direção ao Sul, a ferrovia alcança Ponta Grossa (PR) e, a partir daí, compartilha o trajeto até Mafra (SC) com o Corredor Paraná – Santa Catarina. De Mafra (SC), o corredor atravessa o estado catarinense até chegar ao Rio Grande do Sul, alcançando Roca Sales (RS), onde se divide em dois ramais: um em direção a Passo Fundo (RS) e outro até General Luz (RS).

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

Do total de R\$ 4,8 bilhões em investimentos previstos (CAPEX) para esse trecho, cerca de R\$ 3 bilhões serão destinados à reconstrução da infraestrutura no Rio Grande do Sul, devido aos danos provocados pelas recentes intempéries climáticas que atingiram o estado.



Trecho

Corredor Mercosul



Prazo de Concessão

35 anos



WACC

14,74% a.a.



Capex (estimado)

R\$ 4,8 bilhões



Opex

**R\$ 21 bilhões
(estimado)**



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 partir das diretrizes do Ministério dos Transportes, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou Resolução nº 6.058, de 2024, que estabelece procedimento de chamamento público. Este normativo tem potencial para viabilizar a revitalização de diversos trechos ferroviários ociosos ou antieconômicos.

Ferrovias Inteligentes: autorizando novos trilhos para o futuro

O setor ferroviário brasileiro alcança um novo patamar de transparência e eficiência com o inédito procedimento para contratação de **Ferrovias Inteligentes** na modalidade de autorização em malha ferroviária nacional. Regulamentado pela Resolução nº 6.058, de 2024, esse mecanismo representa um avanço significativo na forma como novos investimentos em ferrovias são planejados e executados. Ao estabelecer regras claras e objetivas para a seleção de interessados, o chamamento público garante maior previsibilidade, concorrência justa e alinhamento com o interesse público.

A Resolução nº 6.058/2024 define diretrizes fundamentais para a condução desses processos, incluindo critérios técnicos, econômicos e ambientais para a concessão das autorizações. Com isso, busca-se atrair investimentos privados de maneira estruturada, garantindo que os projetos aprovados sejam viáveis e tragam benefícios concretos para a logística nacional. Além disso, o procedimento permite a participação de múltiplos interessados, promovendo maior diversidade de players e ampliando a competitividade no setor.

Esse novo modelo regulatório reforça a segurança jurídica para investidores e proporciona uma gestão mais eficiente da expansão ferroviária. A partir do procedimento para contratação de **Ferrovias Inteligentes**, o governo pode avaliar diferentes propostas de forma transparente, selecionando aquelas que melhor atendem às necessidades estratégicas do país. Isso não apenas acelera a modernização da malha ferroviária, como também incentiva o desenvolvimento de novas rotas e soluções logísticas inovadoras.

Com essa iniciativa, o Brasil dá um passo decisivo para ampliar sua infraestrutura ferroviária de maneira planejada e sustentável. O procedimento para contratação de **Ferrovias Inteligentes**, amparado pela Resolução nº 6.058/2024, inaugura um modelo mais dinâmico e equilibrado para o setor, garantindo investimentos de longo prazo e fortalecendo o transporte ferroviário como um eixo essencial para o desenvolvimento econômico e ambiental do país.

O QUE ESTABELECE A RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.058/2024 ?



Aplicável às Ferrovias

- Não implantadas, mas de interesse público;
- Ociosas, por falta de tráfego comercial nos últimos 2 anos;
- Em processo de desativação ou devolução: devolução parcial de malha concedida.



CrITÉRIOS de Seleção

- Define critérios de participação, avaliação e seleção de propostas;
- Estabelece parâmetros para assinatura de contrato, vigência, obrigações, condições de compartilhamento e penalidades;
- Permite a realização de investimentos com recursos governamentais em processos de chamamento público.

Corredor Minas – Rio

O projeto de implementação da *shortline* que conecta o Porto Seco Sul, em Varginha/MG, ao Porto de Angra dos Reis/RJ, o primeiro chamamento público com base na Lei 14.273, representa um marco na revitalização ferroviária do Brasil. Essa linha integra eficiência logística e econômica, além de oferecer benefícios ambientais significativos ao reduzir as emissões de CO₂.

O empreendimento busca reativar um corredor logístico de grande potencial, dividido em três trechos: Varginha - Lavras (130 quilômetros, inoperante e em devolução pela VLI), Arcos - Barra Mansa (491 quilômetros, ativo no transporte de calcário, com possibilidade de expansão) e Barra Mansa - Angra dos Reis (117 quilômetros, inoperante e concessionado à empresa VLI).



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)



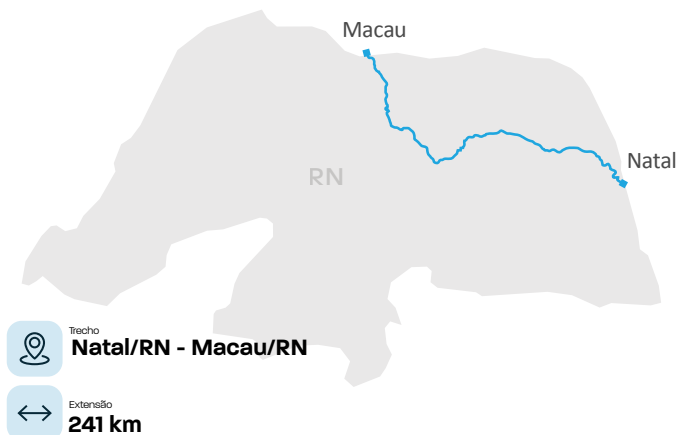
Tipo de Carga

Carga Geral e Granel Sólido Mineral

Ferrovias Inteligentes



Ferrovias Inteligentes





Transporte ferroviário de passageiros

Protagonismo na agenda
Soluções Inovadoras
Sustentabilidade econômica

- A Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário (SNTF) busca modelos inovadores para atrair a participação do setor privado na retomada do transporte ferroviário de passageiros no país.
- A Nova Política Pública para Passageiros, que inclui o princípio da modicidade tarifária, considerando a racionalização de recursos, a sustentabilidade social e ambiental.
- Na nova Política Pública, receitas alternativas provenientes da exploração de projetos imobiliários no entorno das estações e da malha ferroviária, investimentos cruzados e recursos orçamentários garantirão a sustentabilidade econômico-financeira dos projetos de transporte ferroviário de passageiros.
- A meta do governo é clara: garantir projetos com sustentabilidade econômico-financeira, por meio de soluções modernas e eficientes, com o objetivo de ampliar o transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil.



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, Miraima 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, Cambê, 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 estabelece um novo marco regulatório para a gestão e exploração de terminais logísticos, pátios ferroviários e áreas de armazenagem administrados pela Infra S.A..

O normativo define diretrizes que promovem padronização contratual, modernização operacional e segurança jurídica, assegurando que cada ativo logístico seja operado com eficiência, sustentabilidade e alinhamento às políticas públicas federais de transporte.

Entre as principais inovações, destacam-se a padronização das cláusulas contratuais, a valorização do patrimônio público e a autorização para movimentação multimodal de cargas, incluindo grãos, combustíveis e carga geral.

Essas medidas visam eliminar gargalos logísticos, incentivar a interoperabilidade entre modos de transporte e fomentar a livre concorrência no uso da infraestrutura ferroviária nacional.

A nova política também estimula o uso sustentável das instalações, com foco em soluções ambientais, automação de processos logísticos e eficiência energética.

A Infra S.A. passa a ter papel central na expansão e integração dos acessos ferroviários, promovendo a continuidade operacional e a atratividade de novos investimentos privados.

Por fim, a Portaria reforça o compromisso do Governo Federal com a modernização da logística de cargas e com a qualificação dos terminais da Infra S.A. no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), passo fundamental para ampliar a capacidade de escoamento, reduzir custos e impulsionar o desenvolvimento econômico e ambiental do país.

Terminais Logísticos INFRA S.A.



Ferrovia Norte Sul

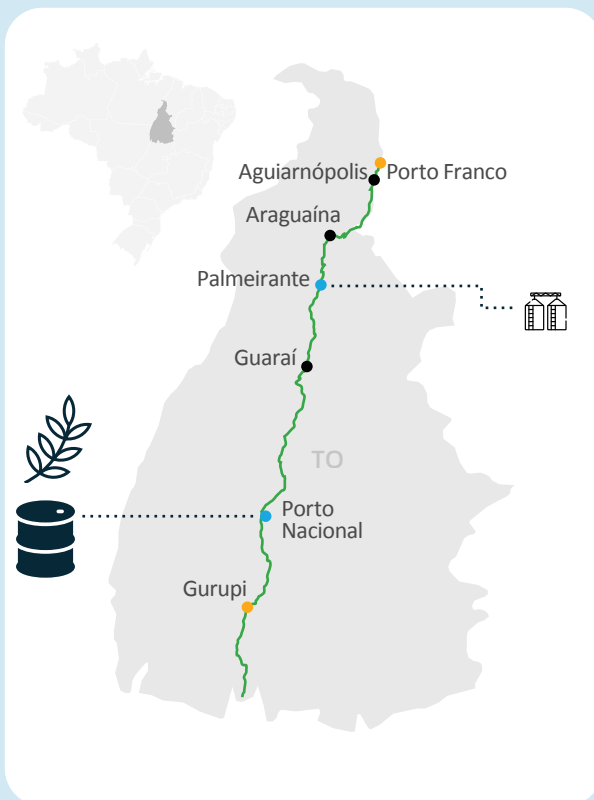
- Áreas disponíveis ao mercado destinadas para pátios e terminais logísticos de cargas da Infra S.A.
- Áreas com contratos de terminais logísticos vigentes em processo de renovação e/ou licitação.
- Contratos vigentes



Terminais Logísticos INFRA S.A.

A qualificação dos cinco terminais da Infra S.A. no PPI representa um passo decisivo para modernizar a logística ferroviária. Com base na Portaria nº 504/2025, a destinação desses ativos — por licitação ou prorrogação — passa a seguir critérios padronizados, garantindo previsibilidade, eficiência e segurança jurídica.

A licitação permanece como regra geral, possibilitando ampliar investimentos, atualizar modelos contratuais e elevar a capacidade de movimentação de cargas, fortalecendo a competitividade e alinhando soluções logísticas ao planejamento do Ministério dos Transportes.



Trecho

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



Tipo de Carga

Carga Geral e Granéis Líquidos



Investimentos

Superiores a R\$ 200 milhões



Movimentação de Cargas

1,576 milhão de toneladas/ano



Incremento de Receita (fixa anual)

R\$ 4 milhões

Terminais Logísticos INFRA S.A.

A área do Terminal de Guaraí será ofertada ao mercado, alinhado às diretrizes de modernização logística e transparência estabelecidas pelo Ministério dos Transportes. O processo de licitação do terminal encontra-se em fase de estudo. O ativo poderá ser explorado de forma eficiente, com regras atualizadas e aderentes ao Programa de Terminais Logísticos.

O terminal possui infraestrutura instalada e alto potencial de retomada, especialmente para grãos líquidos, podendo receber novos projetos que ampliem a movimentação ferroviária no trecho da Ferrovia Norte-Sul.



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 –
Chapecó/SC**



Extensão
950 km



Entrega dos estudos
Novembro/2027

Extensão Ferrovia Norte-Sul



Trecho

**Chapecó/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

Malha nacional existente



Extensão
9.019 km



Entrega dos estudos
Fevereiro/2026



Total

12.666 km

CRONOGRAMA 2026/27

PROJETOS		NOV	DEZ	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO
		25	25	26	26	26	26	26	26	26	26
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		
		SET	OUT	NOV	DEZ	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN
		26	26	26	26	27	27	27	27	27	27
05	Ferrogrão	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			