# 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



**ANTT**
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

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

**DNIT**
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

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

**INFRA S.A.**

**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 recursosgovernamentais: 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.

## Portifolio Regulatóro

**Normas:**

- Portaria n.º 870, de 26 de novembro de 2025 - Política Nacional de Outorgas Ferroviárias;
- Resolução nº 6.058, de 19 de Dezembro de 2024 - Regulamentação do Chamamento Público;
- Instrução Normativa Nº 1/DNIT, de 29 de Janeiro de 2025 -Regulamentação do cálculo das indenizações;
- Portaria Nº 532, de 5 de junho de 2024 - Diretrizes para prorrogação antecipada;
- Portaria nº 313, de 6 de maio de 2026 – Programa de Sustentabilidade;
- Portaria nº 47, de 22 de janeiro de 2026 – Normas para a aplicação, transparência e controle dos recursos privados em contas vinculadas

# 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 Especifico) 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 emconta 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 ossibilidade 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 nstituição 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.

# CARTEIRA DE PROJETOS

## A Carteira Ferroviária é Integrada, Financiável e Transformadora

Uma plataforma logística nacional que conecta produção, consumo, exportação, portos e investidores

### INTEGRADA

- Ferrovias conectadas a hidrovias, portos, terminais e rodovias.
- Uma rede logística nacional, não projetos isolados.

### FINANCIÁVEL

- Arquitetura institucional com contas vinculadas, FDIRS,
- BNDES e blended finance para atrair capital de longo prazo.

### TRANSFORMADORA

- R$ 600 bilhões injetados no sistema logístico nacional.
- Oito leilões estruturados.
- Redução do custo Brasil.



# CARTEIRA DE PROJETOS



## Aporte Financeiro para cobrir o gap de viabilidade

Não é subsídio. É instrumento de viabilização com rastreabilidade.

**Duas fontes:**

- Investimento cruzado
- Orçamento público

**Garantia de aporte com uso do FDIRS**

Recursos vão exclusivamente para implantação, recuperação ou modernização de ativos permanentes do patrimônio público (despesas de capital).

Não há contraprestação na forma de despesa corrente de caráter continuado, o que afasta a aplicação da Lei nº 11.079/04 (PPP tradicional)

## Como funciona a Conta Vinculada

**1** Recursos de renegociações, indenizações e aportes da União são direcionados para conta segregada

**2** Capital é destinado a SPEs de operação e expansão da malha ferroviária

**3** Fiscalização regulatória garante rastreabilidade e governança do interesse público

**Resultado:**
**Reciclagem permanente de capital — ativos maduros financiam novos projetos**

# PATRIMÔNIO, CONTABILIDADE E BENS REVERSÍVEIS

## Por que isso Importa?

A clareza sobre ativos e bens reversíveis é condição para contratos mais sólidos e investimentos mais seguros. A organização contábil reduz disputas, facilita a fiscalização e melhora a financiabilidade dos projetos.

- **Reduz zonas cinzentas contratuais**
- **Facilita a fiscalização regulatória**
- **Melhora a percepção de risco pelo investidor**

## Inovação na nova carteira

**Registro contábil transparente de todos os ativos da concessão**

**Definição clara do tratamento de bens reversíveis ao término do contrato**

**Melhores práticas internacionais de governança patrimonial**



# A NOVA ARQUITETURA DE FINANCIABILIDADE



## QUATRO PILARES PARA TORNAR A FERROVIA FINANCIÁVEL NO BRASIL DE HOJE

### CONTAS VINCULADAS

Reciclagem permanente de capital. Ativos maduros financiam novos projetos

### MECANISMO DE APORTE

Recursos para implantação e modernização de ativos permanentes do patrimônio público

### GARANTIAS (FDIRS)

Fundo de Desenvolvimento da Infraestrutura Sustentável (FDIRS) com garantias para mitigar riscos

### FINANCIAMENTO BNDES

Linhas de longo prazo compatíveis com o ciclo de maturação dos ativos ferroviários

## MATRIZ DE RISCO: CONTRATOS MODERNOS E SEGUROS

| Categoria de Risco | Alocação | Mecanismo de Mitigação |
|---|---|---|
| Risco de Construção | Concessionário | Seguro de performance + performance bond |
| Risco Regulatório | Estado | Cláusulas de reequilíbrio contratuais |
| Risco de Financiamento | Compartilhado | BNDES + FDIRS + blended finance |
| Risco Ambiental | Compartilhado | Licença prévia antecipada pela Infra S.A. |

**OBJETIVO:** REDUZIR ZONAS CINZENTAS, EVITAR LITÍGIOS E CRIAR INCENTIVOS CORRETOS PARA IMPLANTAÇÃO E OPERAÇÃO.

# EXPLORAÇÃO IMOBILIÁRIA:
# RECEITA ALTERNATIVA A SERVIÇO DA INFRAESTRUTURA



## O que é?

Áreas, terrenos, pátios, estações e terminais ferroviários podem gerar valor econômico quando bem estruturados. Esse valor retorna para a infraestrutura, aumentando a atratividade dos projetos.

- Regulada e supervisionada pela ANTT
- Receita alocada ao equilíbrio econômico-financeiro da concessão
- Modelo consolidado em ferrovias e aeroportos internacionais

## Exemplos de uso

- **Pátios e retroáreas para logística de armazenagem**
- **Áreas comerciais em estações de passageiros**
- **Desenvolvimento imobiliário no entorno de terminais**
- **Parques industriais e centros de distribuição**



# 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

**Publica ção do Edita l**

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”

IFC · CAF Banco de Desarrollo de América Latina · BID · BNDES · INFRA S.A. · ANTT · Ministério dos Transportes

# 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

## NOVA LINHA DE FINANCIAMENTO BNDES

**40 ANOS**

Prazo de financiamento para projetos do Plano Nacional de Ferrovias

| | |
|---|---|
| **CARÊNCIA** | Adequada ao período de investimento<br>Flexível, caso a caso |
| **GARANTIAS** | Customizadas de acordo com necessidades dos projetos<br>Flexibilidade |
| **TAXA** | TLP + spread de Remuneração/crédito<br>Referenciada no IPCA |

# 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)

# SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL



## Licença Prévia como responsabilidade do Estado

A Infra S.A. antecipa o licenciamento ambiental prévio para todos os projetos da carteira.

Licenciamento prévio não significa flexibilização ambiental, mas incorporação da variável socioambiental desde a estruturação.

- Reduz incertezas para o investidor privado
- Previne litígios ambientais após o leilão
- Maturidade do projeto antes da assinatura do contrato

**Resultado:**
projetos que chegam ao leilão com mais segurança jurídica e menos risco de paralisação.

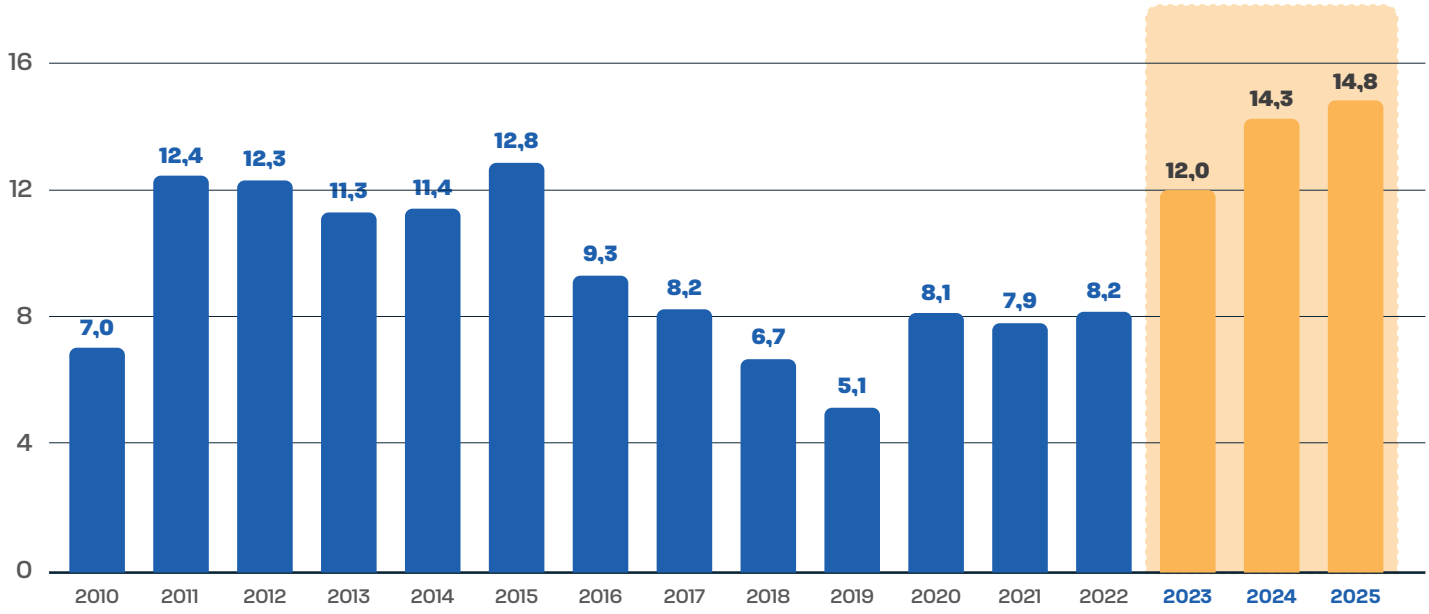


# INVESTIMENTOS RECORDES



## INVESTIMENTO PRIVADO: TRÊS ANOS CONSECUTIVOS DE CRESCIMENTO E RECORDE

**Data base: dezembro/2025 · R$ bilhões**




**Fonte: Associação Nacional de Transporte Ferroviário.** Os números incluem investimentos em material rodante, via permanente, infraestrutura/superestrutura. Incluídos investimentos da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO), Transnordestina (TLSA) e Ferrovia Estadual do Mato Grosso. Não inclui a autorização da shortline da Araucária Celulose Brasil em Inocência/MS.

**2023 - 2025**

**R$ 41 Bilhões**

Investidos em 2023 - 2025

**R$ 14,8 BI**

em 2025: recorde da série histórica

# NOVO CICLO DE INVESTIMENTOS EM FERROVIAS



## 18 PROJETOS

Carteira de leilões ferroviários, chamamentos públicos e terminais 2026/2027

## R$ 160 BILHÕES

Investimentos estimados na Carteira de Projetos

**MARCO REGULATÓRIO**

Política Nacional de Outorgas Ferroviárias; chamamentos públicos e interoperabilidade

**NOVA ENGENHARIA FINANCEIRA**

Contas vinculadas, investimento cruzado, aportes, Fundo de Desenvolvimento da Infraestrutura Regional Sustentável, debêntures e financiamento de longo prazo

**AUTORIZAÇÕES E SHORTLINES PRIVADAS**

Arauco-MS, ferrovia estadual de Mato Grosso e novas soluções privadas conectadas à produção

**PORTFÓLIO 2026–2027**

Concessões, chamamentos públicos, estruturação de corredores e integração logística

**RENEGOCIAÇÕES NO TCU**

Soluções consensuais com concessionárias para converter obrigações em novos investimentos

**OBRAS ESTRUTURANTES**

Ferrovia Norte-Sul concluída; FIOL, FICO e Transnordestina avançando no Novo Programa de Aceleração do Crescimento

**PASSAGEIROS E MOBILIDADE**

Veículo Leve sob Trilhos (VLTs), trens de passageiros, trens turísticos e reaproveitamento de ativos para o transporte regional

# O BRASIL VOLTOU A CONSTRUIR NOVAS FERROVIAS



**1 TRANSNORDESTINA (CE/PE/PI)**
Nova ferrovia de integração no Nordeste

**2 SALGUEIRO–SUAPE (PE)**
Ferrovia para o escoamento da produção

**3 VLT CAMPINA GRANDE (PB)**
Transporte de passageiros na Paraíba

**4 VLT ARAPIRACA (AL)**
Transporte de passageiros em Alagoas

**5 FICO 1 (MT/GO)**
Ferrovia de Integração do Centro-Oeste

**6 FIOL 2**
Ferrovia de Integração Oeste-Leste, trecho 2

**7 RUMO MATO GROSSO (MT)**
Nova conexão ferroviária em Mato Grosso

**8 ARAUCO (MS)**
Ferrovia para o escoamento da produção florestal




**8 OBRAS GREENFIELD SIMULTÂNEAS**

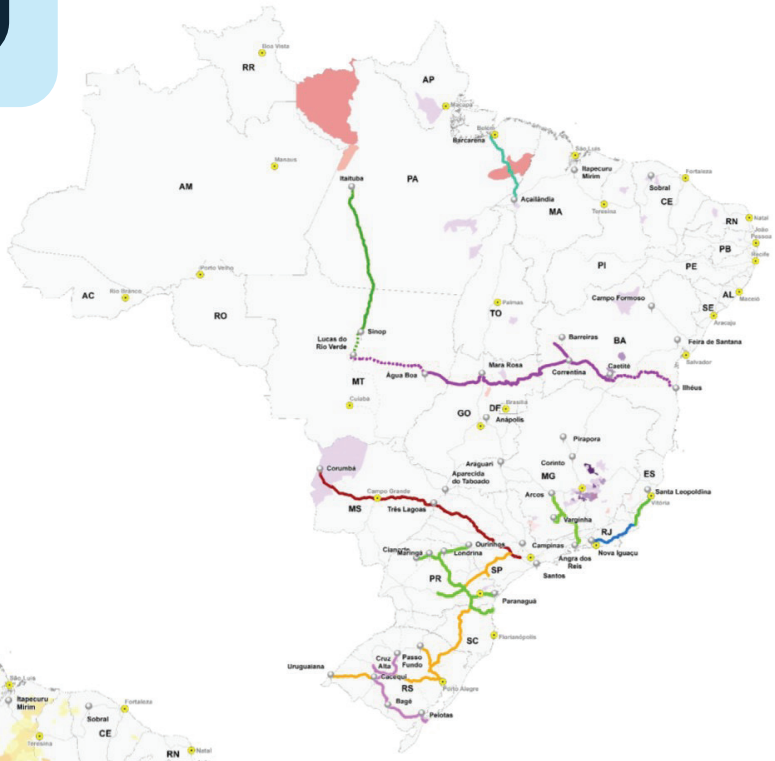
# UMA CARTEIRA DESENHADA COMO REDE LOGÍSTICA

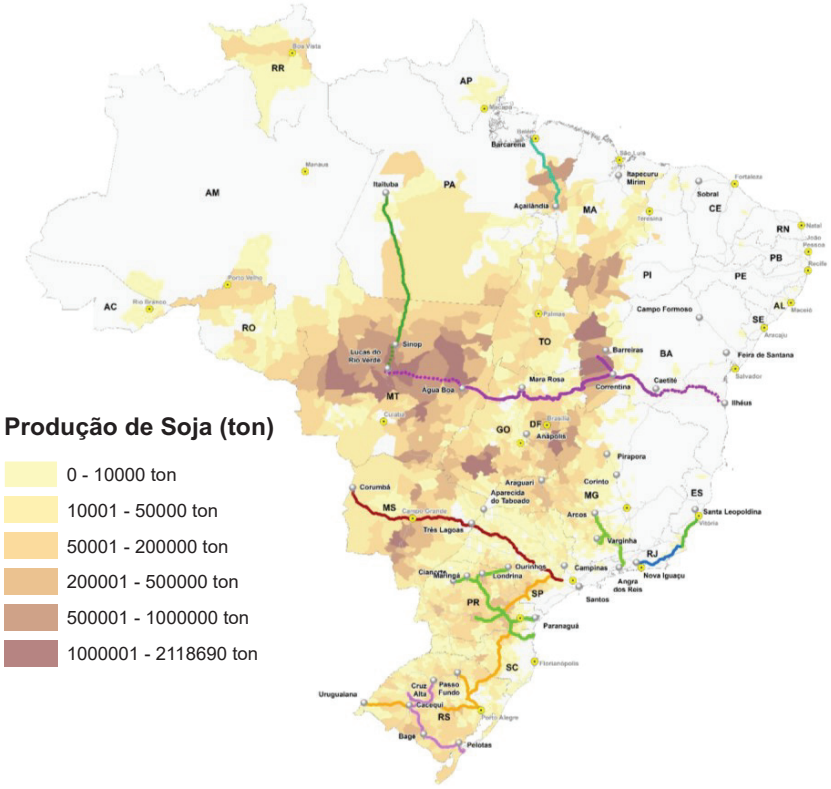


**A CARTEIRA TEM RACIONALIDADE ECONÔMICA E TERRITORIAL. CADA PROJETO RESPONDE A UM GARGALO LOGÍSTICO REAL**



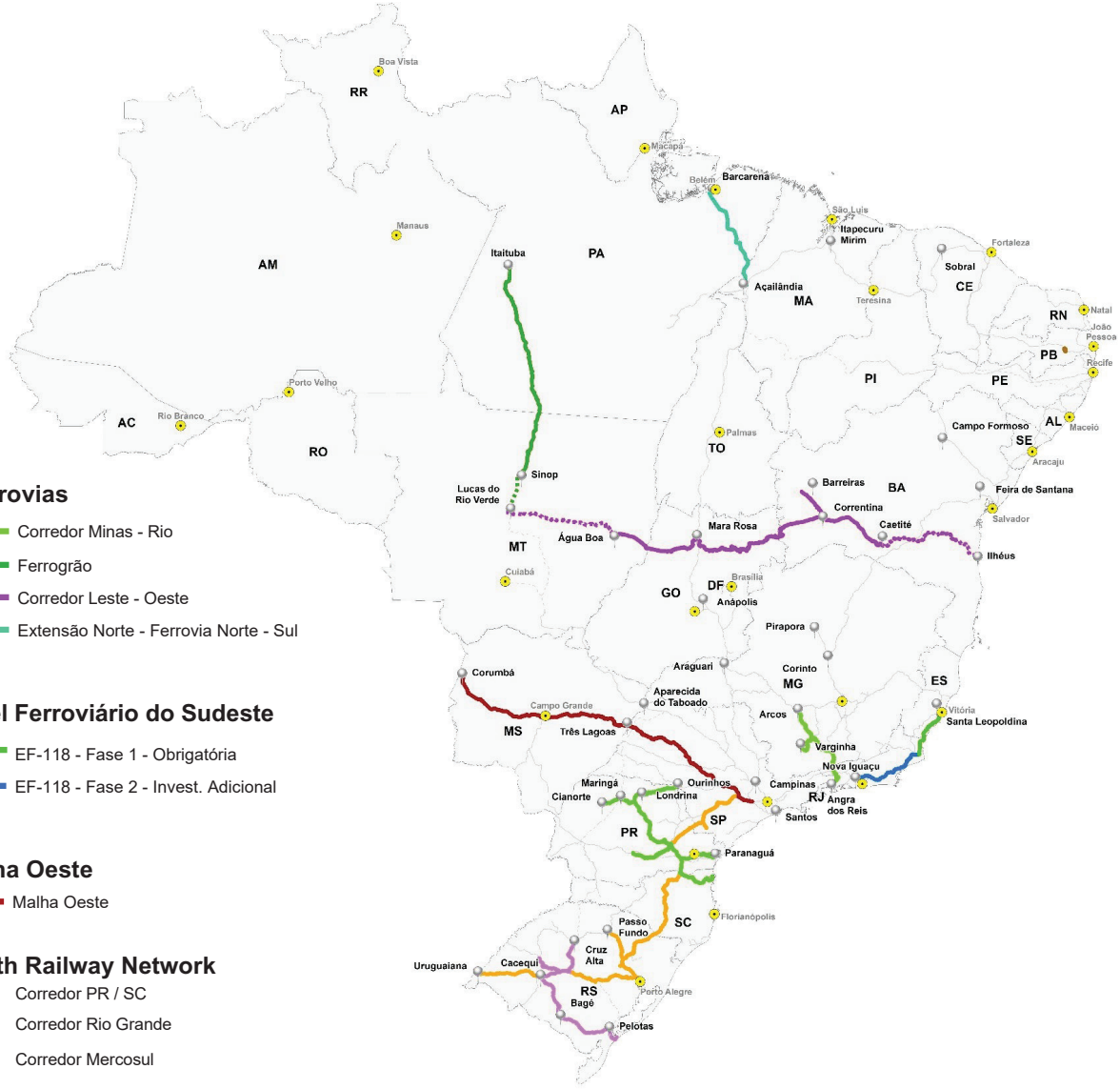
# CARTEIRA 2026/2027
## CORREDORES LOGÍSTICOS



# MAPA
# CARTEIRA 2026/2027






## 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

## South Railway Network

- 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).

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**

Atualizado em 06/07/2026

# Ferrogrão

A Ferrogrão compreende um corredor ferroviário de 933 quilômetros entre Sinop (MT) e os terminais portuários de Miriituba, em Itaituba (PA). O empreendimento destina-se ao transporte de granéis agrícolas, fertilizantes e granéis 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 Miriituba/PA**

Potencial de Transporte
**66 milhões t/ano**

Bitola
**1,60 m (larga)**

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

Atualizado em 06/07/2026

# Corredor Leste-Oeste

O projeto de interligação da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO) com a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), irá fprmar 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**

Atualizado em 06/07/2026

# 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 Inocêncio (MS), a manutenção da infraestrutura ferroviária entre Agente Inocêncio (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**

Atualizado em 06/07/2026

# 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, granéis 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**

Atualizado em 06/07/2026

# 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**

Extensão
**1,502 km**

Prazo de Concessão
**35 anos**

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

WACC
**13,87% a.a.**

Potencial de Transporte
**32.6 million t/year**

Capex (estimado)
**R$ 6,8 bilhões**

Bitola
**1 m (métrica)**

Opex (Estimado)
**R$ 27,4 bilhões**

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

Atualizado em 06/07/2026

# 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**

Extensão
**880 km**

Prazo de Concessão
**35 anos**

Portos
**Rio Grande/RS**

WACC
**13,87% a.a.**

Potencial de Transporte
**5,7 milhões t/ano**

Capex (estimado)
**R$ 3 bilhões**

Bitola
**1 m (métrica)**

Opex (estimado)
**R$ 6,3 bilhões**

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

Atualizado em 06/07/2026

# 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**

Extensão
**1.847 km**

Prazo de Concessão
**35 anos**

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

WACC
**13,87% a.a.**

Potencial de Transporte
**5,6 milhões t/ano**

Capex (estimado)
**R$ 4,5 bilhões**

Bitola
**1 m (métrica)**

Opex (estimado)
**R$ 4,9 bilhões**

Tipo de Carga
**Carga Geral e Granéis Líquidos**

Atualizado em 06/07/2026

# FERROVIAS INTELIGENTES

## CHAMAMENTO PÚBLICO

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.

# FERROVIAS INTELIGENTES
## CHAMAMENTO PÚBLICO

## REATIVAR FERROVIAS É UMA OPORTUNIDADE LOGÍSTICA E ECONÔMICA

**65%**

da matriz de transportes ainda é rodoviária

Elevada dependência de um único modal

**15,7% DO PIB**

é o custo logístico estimado no País

Ampliar a ferrovia aumenta a eficiência

**MALHA SUBUTILIZADA**

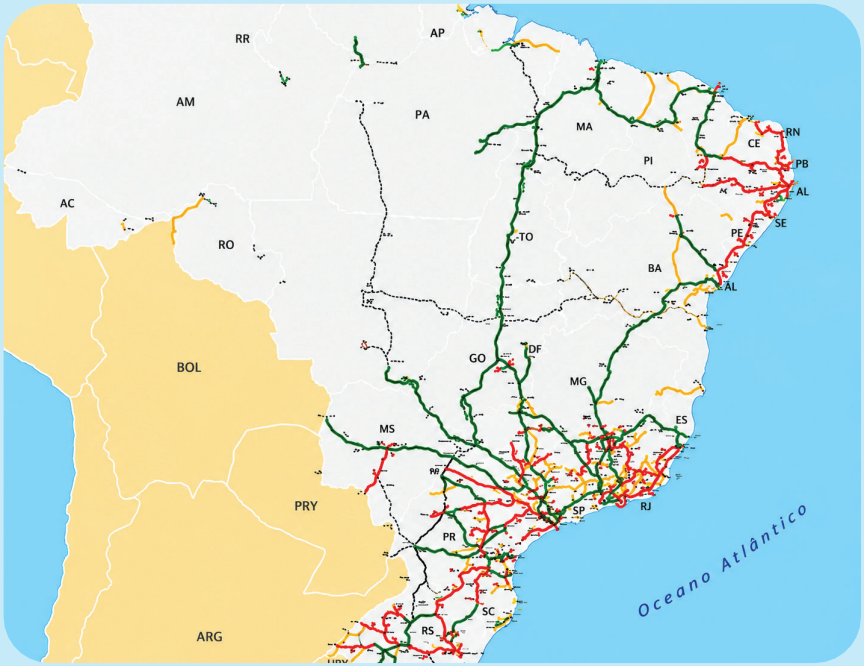
Reativar trechos existentes reduz o investimento inicial

Ativos ociosos podem voltar agerar valor

**REATIVAR INFRAESTRUTURA EXISTENTE PODE SER MAIS RÁPIDO E MENOS ONEROSO DO QUE CONSTRUIR NOVOS CORREDORES**

# FERROVIAS INTELIGENTES
## CHAMAMENTO PÚBLICO

### FERROVIA SUBUTILIZADA EM GRANDES NÚMEROS




**35.000 KM**
**MALHA FERROVIÁRIA CONCEDIDA**

- **10.000 km** – em plena operação
- **10.000 km** – totalmente abandonado
- **15.000 km** – em baixa operação

**GOVERNO ESTUDOU A MALHA NÃO OPERACIONAL – 9.845 KM**

**CONTRATAÇÃO: INFRA S.A.**

**Objetivo:** Metodologia para captação de informações referenciais a possíveis chamamentos públicos de trechos subutilizados na malha nordeste, sul e sudeste

- Análise da infraestrutura
- Análise Socioambiental
- Análise de demanda potencial
- Capex, Opex e receitas estimadas
- Cluster de acordo com as condições da trecho

**CONSULTORIA: BID**

Gestão de Projeto e Estudos Econômicos e Técnicos

Estudos Jurídicos

Estudos Socioambientais

# FERROVIAS INTELIGENTES
## CHAMAMENTO PÚBLICO



## CARACTERÍSTICAS DA AUTORIZAÇÃO NO CHAMAMENTO PÚBLICO

**Horizonte contratual:** Autorização por 99 anos, outorga simbólica de R$ 1,00 e acesso legal a corredores existentes

**Ambiente de exploração:** Liberdade tarifária, comercial e operacional, com flexibilidade ao projeto e manutenção da via

**Acesso a ativos:** Cessão de bens móveis e imóveis necessários à implantação e operação

**Receitas complementares:** Projetos urbanísticos, imobiliários e outras iniciativas associadas ao trecho

**Instrumentos de implantação:** Desapropriação e uso da faixa de domínio para viabilizar a infraestrutura

**Arquitetura financeira:** Aporte público, investimentos cruzados e contas vinculadas como apoio ao investimento privado



# FERROVIAS INTELIGENTES
## CHAMAMENTO PÚBLICO



## A MECÂNICA DO CHAMAMENTO PÚBLICO
(TESTE DE MERCADO)

1° LEILÃO SIMPLIFICADO

→ VENCE QUEM OFERTAR A MAIOR OUTORGA (PARTINDO DE R$ 1,00)

→ APRESENTAÇÃO DO PROJETO (OBRIGATÓRIO) EM ATÉ 2 ANOS DA ASSINATURA DO CONTRATO.

→ AVALIAÇÃO DO PROJETO PELO MT E PELA ANTT.

→ NECESSITA DE APORTE DE RECURSOS PÚBLICOS?

- SIM → PROCEDIMENTO COMPETITIVO ESPECÍFICO (CONFORME RESOLUÇÃO DA ANTT.) → VENCE QUEM EXIGIR MENOR APORTE DE RECURSOS PÚBLICOS (PARA A REQUALIFICAÇÃO DA MALHA.) → CONTRATO POR 99 ANOS (COM APORTE PÚBLICO)
- NÃO → CONTRATO POR 99 ANOS (SEM APORTE PÚBLICO)



# FERROVIAS INTELIGENTES
## CHAMAMENTO PÚBLICO



## GOVERNANÇA, TRANSPARÊNCIA E ALOCAÇÃO DE RISCO

**Apoio Calibrado:**
A participação pública existe estritamente para viabilizar o CAPEX de recuperação do ativo, nunca para substituir a eficiência operacional privada.




**Contas Vinculadas:** Garantia de rastreabilidade financeira total. Recursos são liberados exclusivamente para a infraestrutura do projeto.

## RESSARCIMENTO DO CUSTO DE ESTRUTURAÇÃO

O MECANISMO DE RESSARCIMENTO INTEGRAL NOPROCEDIMENTO COMPETITIVO (PREC)

**Autorizatário Original**
Elaborou o plano e pediu aporte

**A Garantia regulatória**
O novo operador, se vencer o segundo leilão, é obrigado a promover o ressarcimento integral.

**Cobertura Total**
Inclui integralmente todos os custos incorridos, inclusive a elaboração do projeto/PREC.

Risco de desenvolvimento de projeto (DEV) totalmente protegido pelo arcabouço regulatório.

# 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**

Leilão
**17 de Dezembro**

Atualizado em 06/07/2026

# EDITAIS 2027






Trecho
**Cruz Alta – Santo Ângelo/RS**

Extensão
**108 km**

Vocação
**Soja, milho e fertilizantes**




Trecho
**Santo Ângelo/RS – Santa Rosa/RS**

Extensão
**65 km**

Vocação
**Integração de cooperativas e volumes**

# EDITAIS 2027






Trecho
**Roncador Novo/GO – Jardim Ingá/GO**

Extensão
**245 km**

Vocação
**Potencial para porto seco**




Trecho
**General Carneiro/MG – Miguel Burnier/MG**

Extensão
**92 km**

Vocação
**Minério e siderurgia, com vocação para turismo**

# EDITAIS 2027






Trecho
**Aguaí/SP – Bauxita/MG**

Extensão
**75,4 km**

Vocação
**Integra a rede ferroviária paulista**




Trecho
**Campina Grande/PB – Cabedelo/PB**

Extensão
**163,2 km**

Vocação
**Corredor logístico multimodal com integração urbana**

# EDITAIS 2027






Trecho
**Brasília/DF – Luziânia/GO**

Extensão
**75,4 km**

Vocação
**Transporte regional de passageiros**

# EDITAIS 2027






Trecho
**Fortaleza/CE – Sobral/CE**

Extensão
**240 km**

Vocação
**Transporte regional de passageiros**




Trecho
**São Luís/MA – Itapecuru Mirim/MA**

Extensão
**116 km**

Vocação
**Transporte regional de passageiros**




# 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 Passé, 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.



## 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

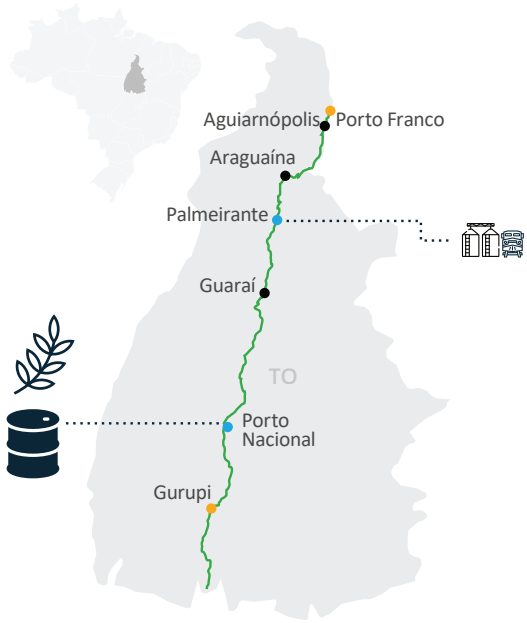


# TERMINAIS LOGÍSTICOS INFRA S.A.

A qualificação dos cinco terminais da Infra S.A. no 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 Liquidos**

Investimentos
**Superiores a R$ 200 milhões**

Movimentação de Cargas
**1,576 milhão de toneladas/ano**

Incremento de Receita (fixa anual)
**R$ 4 milhões**

Leilão
**03 de Dezembro**

# FUTUROS ESTUDOS

## Extensão Ferrovia Norte-Sul

Trecho
**Estrela D´Oeste/SP – Chapecó/SC**

Extensão
**950 km**

## Extensão Ferrovia Norte-Sul

Trecho
**Chapecó/SC – Rio Grande/RS**

Extensão
**833 km**

## Corredor Santa Catarina

Trecho
**Dionísio Cerqueira/SC – Rio Grande/SC**

Extensão
**700 km**

## Conexão Mato Grosso do Sul – Malha Sul

Trecho
**Maracaju/MS – Cascavel/PR**

Extensão
**465 km**

## Conexão TLSA – Ferrovia Norte-Sul

Trecho
**Eliseu Martins/PI – Guaraí/TO**

Extensão
**620 km**

## Transnordestina em Pernambuco

Trecho
**Salgueiro/PE – Suape/PE**

Extensão
**544 km**

## Corredor Santa Catarina

Trecho
**Salvador/BA a São Luís/MA**

Extensão
**3.286 km**

## Trechos Ociosos

Trecho
**Malha nacional existente**

Extensão
**9.845 km**

Total
**17.243 km**