

RAILWAYS ROADSHOW

Brazil

The Brazilian Ministry of Transport is committed to establishing real conditions for railway network expansion by securing public and private funds of more than BRL 600 billion for the railway industry. This domestic railway development plan consists of an unprecedented round of 8 auctions in the railway industry, including a procedure for procurement of developers of Smart Railways through a bidding notice for authorization within the national railway network. With a long-term vision, the country is moving towards a more efficient, sustainable, and competitive transport model. The expansion of the railway network not only streamlines domestic logistics, but also boosts competition between ports, economic development, and countrywide integration.

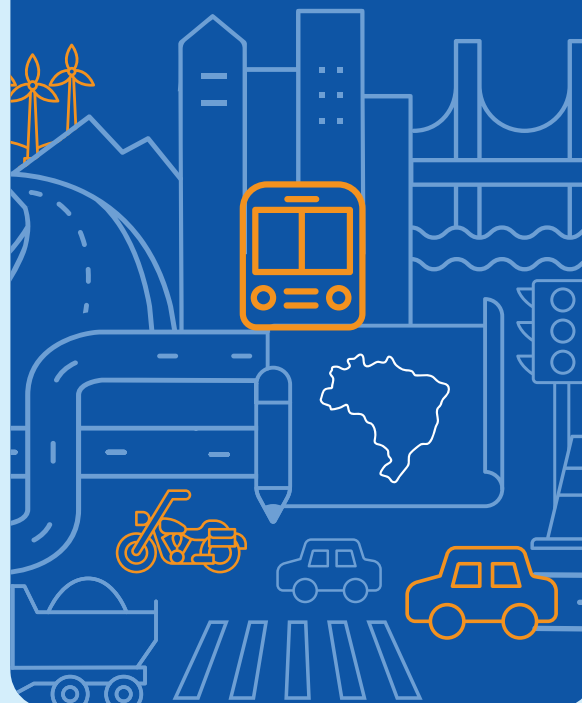
This new investment cycle reflects the Federal Government's commitment to expand the participation of the rail mode in the Brazilian transport matrix. The expansion of railways will reduce logistics costs, increase the competitiveness of national production, and reduce dependence on road transport. In addition, by promoting a more efficient cargo transportation system, Brazil aligns with global best practices, creating opportunities for new business and drawing investments.

Sustainability is also one of the pillars of this transformation. Railways are essential to improve transport safety and reduce environmental impact. By expanding the use of this mode of transport, Brazil advances in the transition to a greener economy, balancing economic growth with environmental responsibility.

With strategic vision and robust investments, the Ministry of Transport is helping propel the country's economic development. This is a rare opportunity to modernize the railway industry, enhance logistical efficiency, and prepare the country for the challenges of the future.

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES

GOVERNO DO
BRASIL
DO LADO DO POVO BRASILEIRO



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 de investimentos 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.



STRUCTURE OF The Ministry of Transport



**Regulation and
Inspection of
16 Concession
Agreements + 41
Authorization
Agreements**



**Railway Asset
Management
and Performance
of Works**



**Structuring of Projects,
Management of
Logistics Terminals and
Performance of Works**

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

NEW BUSINESS ENVIRONMENT

Projects, Funds, and Standards



Project Bank

The strengthening of Brazil's railway industry goes through a comprehensive strategy, which includes public and private investments for expanding its railway network. The domestic short, medium and long term railway development plan aims to advance different logistical solutions for the transport of cargo and passengers through:

- Concessions;
- Bidding notices;
- Authorization



New Funding and Financing Model

Infrastructure Debentures: Decree No. 11964/2024, which regulates Infrastructure Debentures, was published;

Investments with Government Funds: New fund transfer model to leverage the profitability of railway projects. Funds contributed can only be invested in railways, with resulting assets reversing to public assets;

ICMS: Agreement within the scope of the National Council of Finance Policy (Confaz) that authorizes the federated units to grant exemption from ICMS in operations with goods and merchandise earmarked for the concessionaires, and the authorized companies of rail transport of cargo and passengers. This is ICMS Agreement No. 120, dated August 9, 2023;

Reporto: Tax Regime for the implementation of railways.



Regulatory Portfolio

Set of standards with goals, guidelines, parameters, and methods for implementing a consistent public policy for the railway industry.

Standards:

- National Railway Granting Policy
- Bidding Notice Regulation (Resolution No. 6058/2024).
- Regulation of Procedures for Calculation of Compensation of Railway Assets (DNIT Normative Instruction No. 1/2025).
- Guidelines for Early Extension of Railway Concession Agreements (MT Ordinance No. 532, of 2024).
- Sustainability Program for Infrastructure of Federal Highways and Railways (ANTT Resolution No. 6057, of 2024).

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 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.



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).

NEW GRANTING POLICY: REGULATORY MODEL



Auction

- highest offer, selecting the bid that requires less transfer of government funds;
- Criteria for the Concessionaire's legal structuring, pursuant to Law 8987, of February 13, 1995, as a Special Purpose Entity (SPE), organized as a Corporation, throughout the term of the Agreement, with the exclusive purpose of exploring the object of the Concession;
- Requirement of subscription and payment, in domestic currency, of the capital stock provided for under the Agreement.
- Bid funds deposited in linked account.



Tariff Security Mechanism

- Transport Tariffs per Cargo Unit freely negotiated according to the commercial interest, up to the cap price;
- Revision of Tariff Table with five-year adjustment by the regulatory agency.



Expeditious and Technical Dispute Resolution

- Arbitration to resolve disputes relating to the available property rights, arising from the Agreement and its Annexes, or instruments related to it, pursuant to Decree No. 10025, of September 20, 2019;
- Dispute Board: Contractual management and risk mitigation mechanism for the regular performance of the Agreement, with the possibility of establishing a Dispute Resolution Committee to prevent and resolve divergences of a technical or economic and financial nature, pursuant to Article 23-A of Law 8987, of February 13, 1995, of Article 151 of Law 14133/2021, and ANTT Resolution No. 6040/2024.



Mutual Traffic and Right of Way Access

- 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).



Accounts Mechanism

- Use of Linked Accounts operated through an Account Bank that will receive exclusively the deposits assigned to them arranged under the terms of the Agreement, and may also receive funds from third parties, whether of a public nature, pursuant to Article 66 of Federal Law 14273/2021 or of a private nature, according to Article 25, §1 of Federal Law 13448/2021.



Ancillary Operations

- The Concessionaire may develop Ancillary Operations, at its sole discretion, subject to the provisions of the Agreement and the regulations;
- The concession models may include the establishment of incentive mechanisms for the exploitation of ancillary revenues by concessionary companies, including real estate exploration;
- The price to be charged for Accessory Operations will be defined in negotiation with the user, ensuring isonomic and non-discriminatory treatment.

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.

NEW GRANTING POLICY: REGULATORY MODEL



Partnerships and Management

- Models adjusted for each track segment;
- Possibility of Federal Government's participation, ensuring the financial sustainability of projects;
- Tariff policy and sharing assumptions essential to structure consistent, efficient, and fair partnerships;
- Macroeconomic assumptions that ensure the feasibility and sustainability of projects;
- Contractual mechanisms to encourage the accomplishment of goals, and the exploitation of ancillary revenues.



Technology and Operational Efficiency

- Adoption of smart systems and technological resources, aiming to ensure high quality and greater operational efficiency of railways;
- Implementation of new technologies for operational optimization and cost reduction;
- Sustainable energy transition, based on reducing pollutant emissions and market options;
- Streamlining of audits and inspections;
- Adoption of accredited inspection model and independent verifiers.



Rolling Stock

- Non-reversible rolling stock, with the possibility of using third-party equipment;
- The use of criteria based solely on the asset's age or its time in service is not allowed.



Risk Matrix

- Balanced allocation of risks in order to ensure attractive conditions for project feasibility, and encouraging new investments, improving predictability and legal certainty.



Environmental Sustainability

- Railway operation and management targeted at the development of a resilient, sustainable, and financially viable infrastructure (ANTT Resolution No. 6057, of 2024);
- Incentives for the fleet's energy transition to reduce pollutant emissions.



Inclusion and Diversity

- Implementation of gender- and race-based affirmative actions;
- Diverse recruitment and promotion of equal progression, through inclusive training programs;
- Inclusive environment and adherence to social public policies.



Contractual Balance

- Mechanism for cases of extraordinary and relevant changes in the conditions of agreements; Contractual provision of mechanism to tackle any nonperformance of works or services provided for in agreement; Strict compliance with the contractual risk matrix.

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.

NEW GRANTING POLICY: RISK MATRIX



Risks

Risk Sharing Mechanism

Definition of risk matrix, including sharing, with appropriate allocation between the parties, in order to ensure legal certainty, economic and financial balance, and suitable incentives for contractual efficiency.

Government's Risks

- Arbitration, judicial or administrative award that prevents the concessionaire from charging the tariff;
- Act of God or Force Majeure;
- Changes in the specifications issued by the regulatory agency;
- Additional investments by the regulatory agency;
- Creation, amendment or abolition of taxes that impair the economic and financial balance of the concession, except income tax;
- Changes in minimum technical specifications by the regulatory body;
- Residual risks and extraordinary effects.

Concessionaire's Risks

- Liable for risks pertaining to the implementation of the railway structure, from expropriations, arranging environmental licenses, compliance with environmental requirements, compensation actions, and management of environmental liabilities;
- Liable for damages to third parties, climate risks, technical failures, risks associated with technology and innovation, and changes in financial and money costs;
- Liability also includes the operational and property security of the railway, accidents, and damages relating to project performance failures, and the search for financing.

Shared Risks

Arranging the Environmental Preliminary License

The Federal Administration is responsible for arranging the Preliminary Environmental License for priority projects, enhancing the attractiveness of railway projects, and providing greater legal certainty to interested parties.

Construction Costs and Inputs

The Government assumes risks of material changes in construction costs, including with respect to inputs.

Evictions, Expropriations, and Environmental Requirements.

The Government will share the risks pertaining to the amounts destined to expropriations and unlawful land occupations, in addition to costs for meeting environmental requirements.

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 desocupações irregulares, além de custos com o atendimento de condicionantes ambientais.

PROJECT FLOW

Railroad Concessions



Preparation of technical and financial feasibility assessments and qualification in PPI

Economic Financial Model, Demand Assessments, Engineering, Operational, Socio-environmental and Regulatory Legal Model



Public Hearing (AP)

Franchised to interested parties, with the purpose of making public, receiving insights and contributions to assessments and documents



Granting Plan Approval

Consolidates the guidelines for the granting policy adopted for the partnership project, object of the structuring



External Control Review (TCU)

Prior inspection of the assessments carried out by the Federal Accounting Court – TCU, improving legal certainty



Notice Publication

Convening instrument that establishes in advance the requirements for broad participation under equal conditions



Holding Auctions

Bid evaluation criteria: **“highest offer, selecting the bid that requires less transfer of government funds”**



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”



FINANCING of Concessions BNDES Railways



The Brazilian Development Bank is a public financial institution that supports infrastructure projects for sustainable growth and improved quality of life.

BNDES finances federal railroad concessions, offering support through its Infrastructure Area team.

Forms of Support:

- BNDES Finem
- BNDES Debentures in public offerings
- BNDES Máquinas e Serviços

Interest Rate:

- Comprised of the financial cost and remuneration of BNDES.

Deadlines:

- Up to 34 years, with disbursements made according to the progress of investments.

Debt Volume:

- limited to 80% of total investments, considering the need to fund the project, and restricted to its ability to pay.

Guarantees:

- security interests (such as mortgage, pledge, fiduciary ownership, receivables, etc.) and/or personal guarantees (such as suretyship or accommodation), established through transaction analysis.

Source: BNDES Website (<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home>)

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>)

ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY

Sustainability and Performance Guidelines

Qualification of projects for the issuance of incentivized debentures and infrastructure



- ✓ Assessment and Management of Social and Environmental Risks and Impacts
- ✓ Employment and Work Conditions
- ✓ Resource and Pollution Prevention Efficiency
- ✓ Community Health and Safety
- ✓ Land Acquisition and Involuntary Resettlement
- ✓ Biodiversity Conservation and Sustainable Management of Natural Resources
- ✓ Indigenous Peoples
- ✓ Heritage and Cultural Heritage
- ✓ ANTT Sustainability Policy
- ✓ Brazilian Sustainable Taxonomy (TSB)
- ✓ National Fund on Climate Change (Climate Fund)

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)

2025/2026 PORTFOLIO LOGISTICS CORRIDORS

Iron Ore Production (ton)

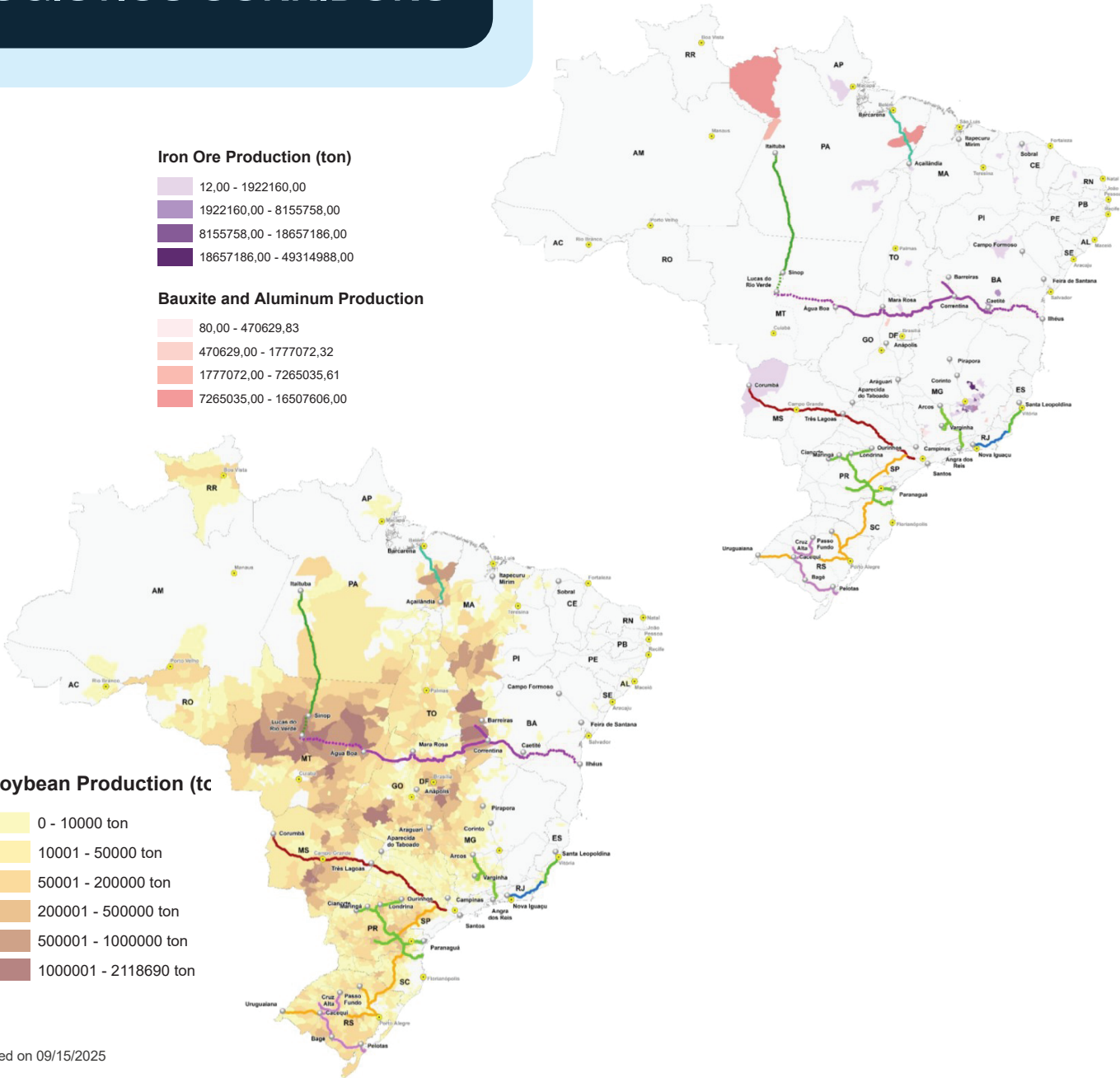
- 12,00 - 1922160,00
- 1922160,00 - 8155758,00
- 8155758,00 - 18657186,00
- 18657186,00 - 49314988,00

Bauxite and Aluminum Production

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

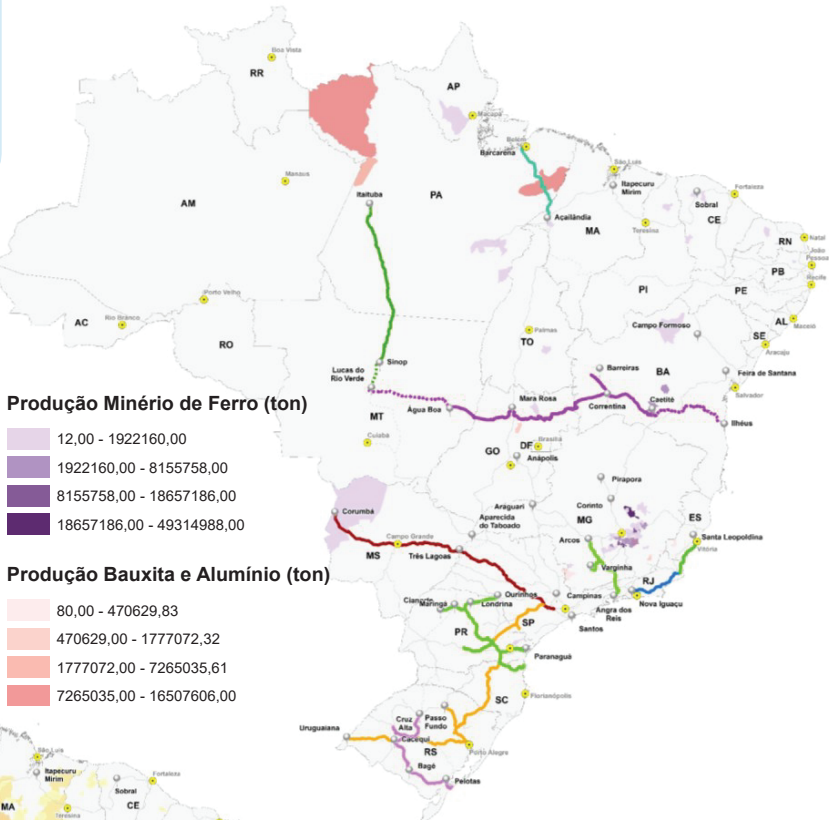
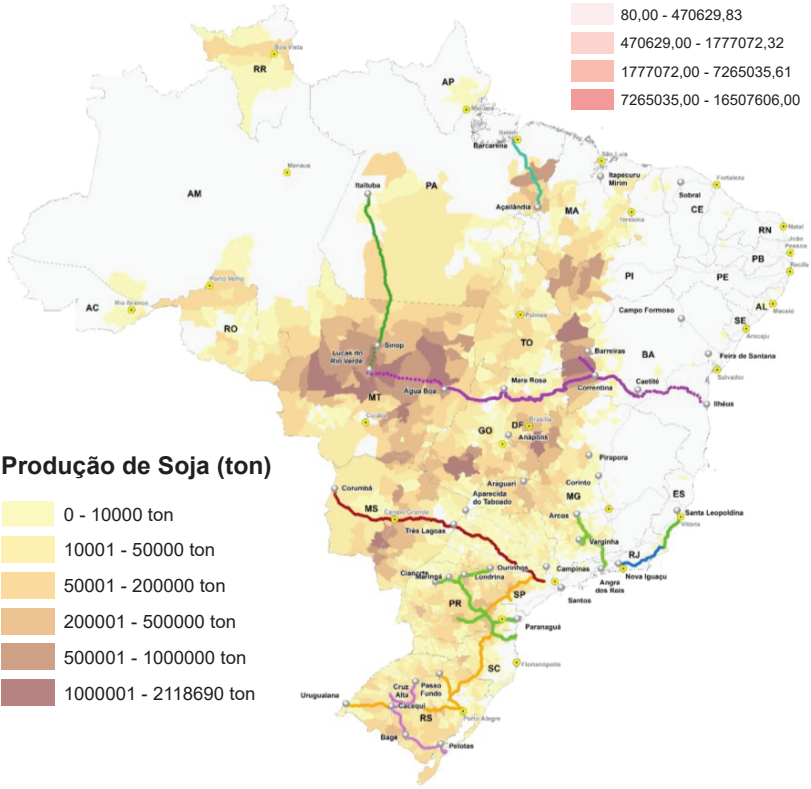
Soybean Production (tc)

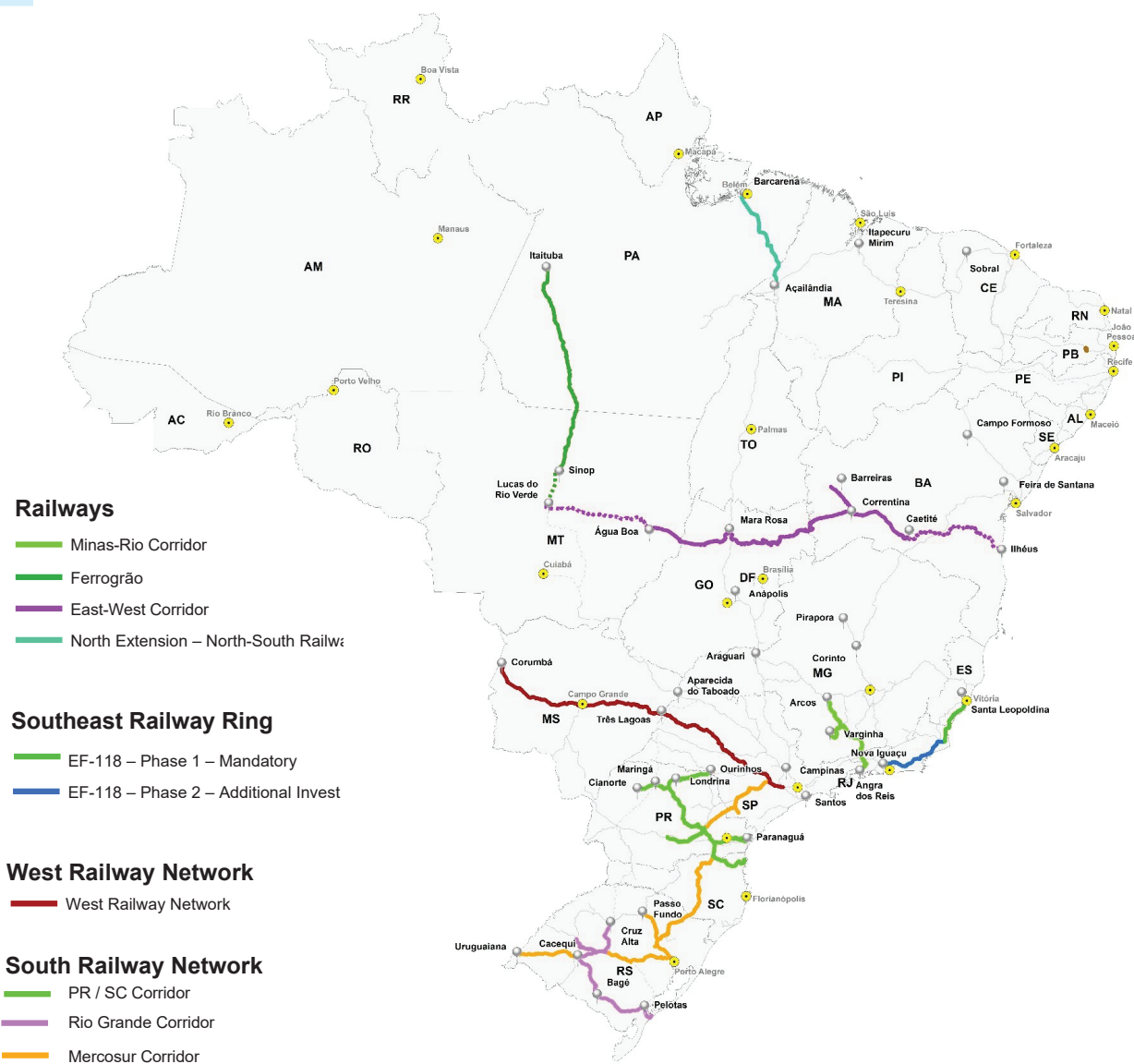
- 0 - 10000 ton
- 10001 - 50000 ton
- 50001 - 200000 ton
- 200001 - 500000 ton
- 500001 - 1000000 ton
- 1000001 - 2118690 ton

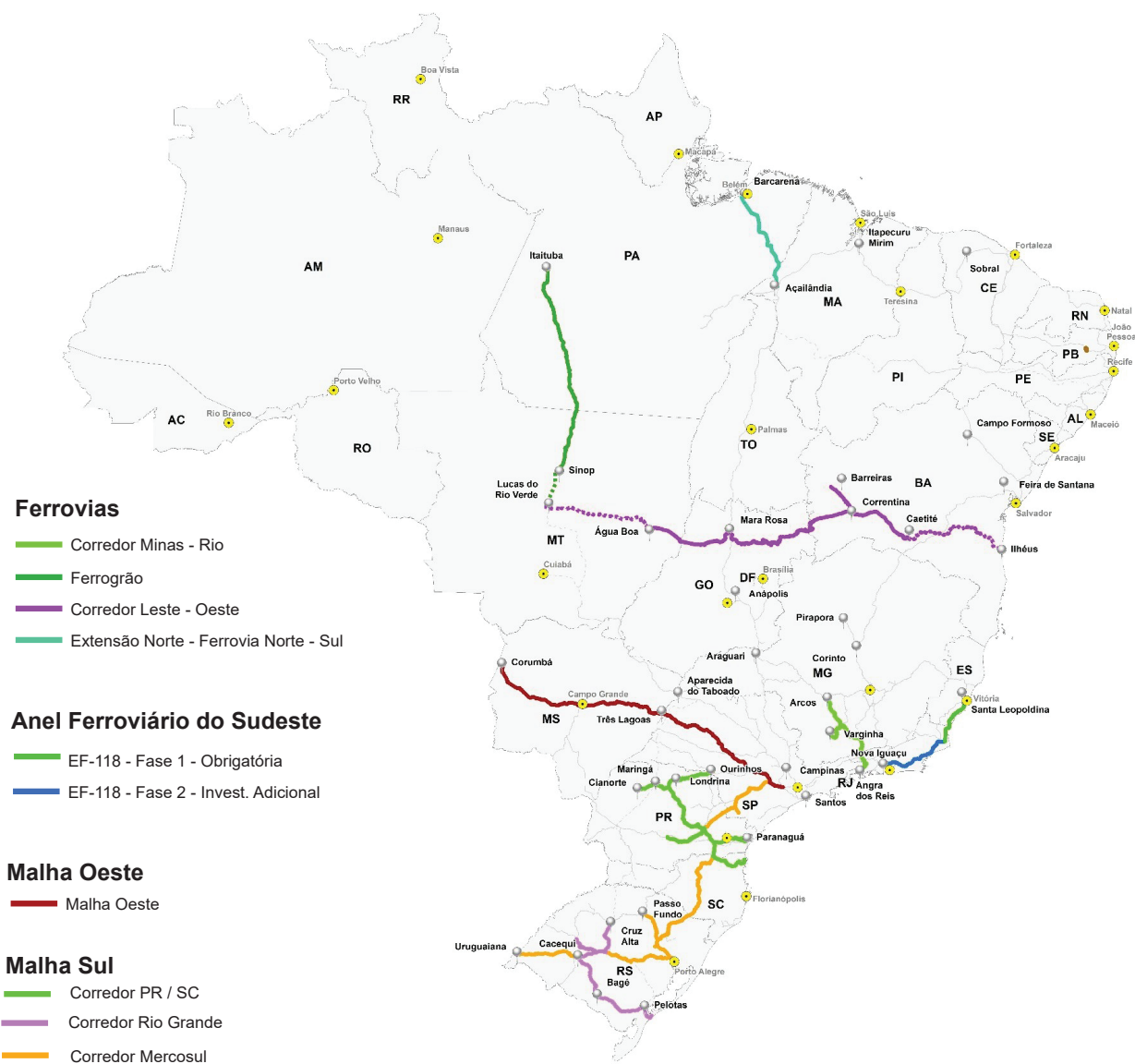


CARTEIRA 2025/2026

CORREDORES LOGÍSTICOS



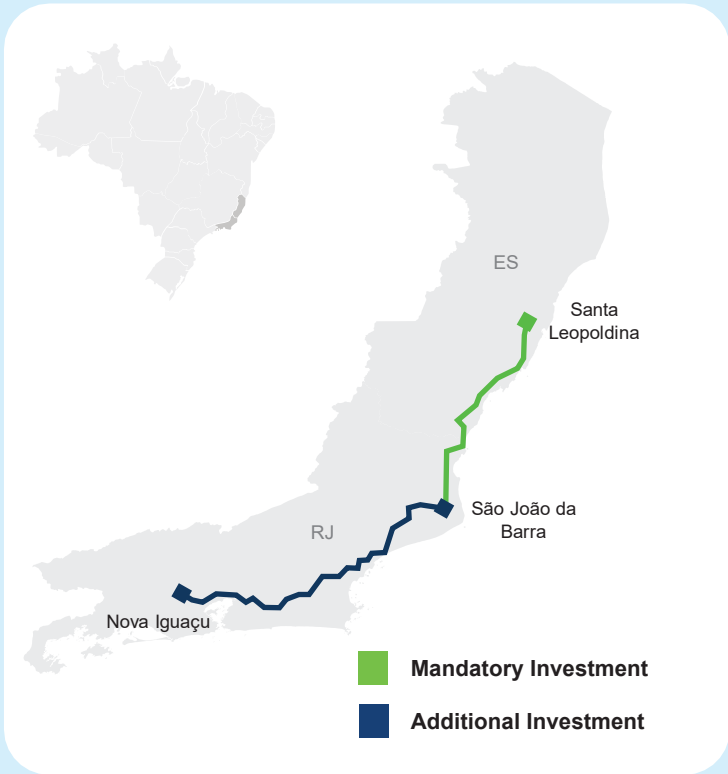




Southeast Railway Ring

The Southeast Railway Ring, also known as EF-118, is intended for the transport of cargo between ports, combining greenfield sections with brownfield sections. Integrated with Port of Açu, the largest private port complex in Latin America, EF-118 aims to reduce logistical bottlenecks, and strengthen the Southeast region' economy, one of the strategic areas for domestic GDP. The railroad will contribute to improving the flow of cargo, increasing Brazil's competitiveness in the international market.

The project is divided into two phases: the São João da Barra (RJ) – Santa Leopoldina (ES) connection is Phase 1, mandatory and 245.9 kilometers long, and phase 2 is the Nova Iguaçu (RJ) - São João da Barra (RJ) connection, 325 kilometers long, which will be implemented as an additional investment, if the federal government activates it.



Section – Phase 1

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



Extension

245,95 km



Concession Term

50 years



WACC

15,95% a.a.



Capex (Estimated)

BRL 6.6 B



Opex

BRL 3.61 B



Moving Load

locomotives and 145 wagons



Ports

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



Transport Potential

24 million tons/year



Gauge

1,0 m (metric)



Cargo Type

**General Cargo, Liquid Bulks,
Agricultural Solid Bulks and Ores**

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

The project is strategic to optimize the connection between the Midwest and Northern regions of Brazil. Transportation through the region known as Arco Norte allows shorter land and sea distances to the international consumer market, with more efficiency and less environmental impacts. The project induces the socio-environmental requalification of the area through which it passes, solves the logistical shortage of Mato Grosso and Pará, and contributes to the economic and food security of Brazil and the world.

The 933 km alignment begins in Sinop, in the state of Mato Grosso, and continues to the ports of Miritituba, in Itaituba, in the State of Pará. The section from Sinop, Mato Grosso (MT) to Lucas do Rio Verde (MT), with about 140 kilometers, will be executed as an additional investment, upon demand by the Federal Government. The project aims to rationalize the transport of commodities, especially agricultural bulk, contributing to food security in consumer markets around the world.



Section – Phase 1
Itaituba/PA – Sinop/MT



Extension
933 km



Concession Term
69 years



WACC
13.74% p.a



Capex (Estimated)
BRL 33.3 B



Opex
BRL 103.8 B



Moving Load
3 locomotives and 170 wagons



Ports
Ports of Miritituba/PA



Transport Potential
66 million t/year



Gauge
1.60 m (wide)



Cargo Type
Agricultural Solid Bulks, Fertilizers, and Liquid Bulks

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**

East-West Corridor

The interconnection project of the Midwest Integration Railway (FICO) with the West-East Integration Railway (FIOL) will consolidate one of the most important export corridors in Brazil. This structuring corridor connects to the North-South Railroad, creating a strategic route that integrates the producing regions of Brazil's Midwest and West areas with the main international ports, with more efficiency and competitiveness. The project is fundamental to boost the sustainability of Brazilian transport. In addition to reducing CO2 emissions, the project fosters regional development, creating jobs, and improving the Brazilian infrastructure.

Overall, they are 1,647 kilometers long – 364 km of FICO I, 441 km of FIOL II, and 842 km of FIOL III – cutting through the states of Mato Grosso, Goiás and Bahia. The corridor connects to the initial section of FIOL I, with 523 kilometers to Ilhéus, Bahia (BA). The branch line in Mato Grosso between Água Boa and Lucas do Rio Verde of 505 kilometers will be executed as an additional investment, upon demand by the Federal Government.



Section – Phase I

Caetité/BA – Água Boa/MT



Extension

1,647 km



Concession Term

65 years



WACC

14.47% p.a.



Capex (Estimated)

BRL 41.85 B



Opex

BRL 216.6 B



Moving Load

3 locomotives and 100 wagons



Ports

Porto Sul/BA



Transport Potential

41 million t/year



Gauge

1.60 m (wide)



Cargo Type

Liquid Bults, Agricultural Solid Bults

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

West Railway Network

West Railway Network is one of the main railways in Brazil, currently 1,973 kilometers long, being a significant part of the bioceanic route between Santos and Antofagasta (Chile). The concession project comprises the 1,593 km main line between Corumbá, Mato Grosso do Sul and Mairinque, São Paulo (EF-265), with connection with Bolívia and access to the river ports of the Mato Grosso do Sul, strengthening its domestic and international logistical relevance.

The railway is currently in a practically non-operational situation, but has significant repressed demand that can be unlocked with its capacity upgrading. The project provides for meter gauge between Corumbá, Mato Grosso do Sul and Agente Inocência, Mato Grosso do Sul, maintenance of the track between Ag. Inocência, Mato Grosso do Sul and Campo Grande, Mato Grosso do Sul, and broad gauge between Campo Grande, Mato Grosso do Sul and Mairinque, São Paulo. The route is dedicated to the transport of pulp, vegetable bulk, general cargo, and fuels, and integrates highly dynamic regions with no railway logistics alternative. The integration of the São Paulo Railway Ring into the project ensures logistical efficiency, with integration with the other railway networks in the Southeast region, and port integration.



Section – Phase 1

Corumbá/MS - Mairinque/SP



Concession Term

57 years



WACC

15.79% (CR3)



Capex (Estimated)

BRL 35.7 B



Opex (Estimated)

BRL 53.5 B



Extension

1,593 km



Ports

Santos/SP, and integration to the ports of Rio de Janeiro and Espírito



Transport Potential

52.5 million t/year



Gauge

1 m (metric) from Corumbá/MS to Campo Grande/MS and 1.6 m (wide) from Campo Grande/MS to Mairinque/SP



Cargo Type

Pulp, General Cargo, Liquid Bulks, Agricultural Solid Bulks

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 Inocência/MS, manutenção da via entre Ag. Inocência/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

North Extension – North-South Railway

The North-South Railway (FNS) will head north, connecting Açailândia, Maranhão (MA) to Barcarena, Pará (PA). In an alignment of about 477 kilometers, the new section will expand and integrate the domestic rail system, establishing a strategic link with the Vila do Conde Port Complex, in Pará.

The project will allow a new logistical dynamic for the transport of iron ore, in addition to fostering the exploration of other minerals. It will also enable an efficient alternative for the flow of products such as sugar, corn, ethanol, soybeans, and their byproducts (bran and oil), furthering the region’s competitiveness, and boosting economic development in its surroundings.



Section
Açailândia/MA – Barcarena/PA



Extension
530 km



Concession Term
35 years



WACC
15.79% p.a.



Capex (Estimated)
BRL 10 B (estimated)



Opex
BRL 28 B (estimated)



Moving Load
3 locomotives and 100 wagons



Ports
Vila do Conde Port Complex/PA



Transport Potential
30 million t/year (under assessment)



Gauge
1.60 m (wide)



Cargo Type
General Cargo, Liquid Bulks, Agricultural Solid Bulks and Ores

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**

South Railway Network – Paraná-Santa Catarina Corridor

The Paraná – Santa Catarina Corridor amasses 78% of all cargo transported in the South Railway Network. In this axis, we highlight the cargoes aimed at foreign trade, handled mainly by the ports of Paranaguã, Paraná (PR) and São Francisco do Sul, Santa Catarina (SC), which account for about 80% of the total transported in the corridor.

Grain exports account for about 50% of traffic, followed by sugar, with almost 20%. The flow also includes containers, fertilizers, fuels, cement and pulp cargoes.

The corridor also serves agricultural production in western Paraná and Mato Grosso do Sul, through the intermodal terminals of Cascavel, Paraná (PR) and Maringá (PR). Market and demand assessments indicate a significant growth in grain handling, which may account for up to 60% of the total transported on this railway axis, especially soybeans, corn, and soybean meal.



Section
Paraná-Santa Catarina Corridor



Concession Term
35 years



WACC
14.74% p.a.



Capex (Estimated)
BRL 4.7 B



Opex (Estimated)
BRL 80 B (Estimated)



Extension
1,502 km



Ports
São Francisco do Sul, Santa Catarina, Paranaguã, Paraná



Transport Potential
32.6 million t/year



Gauge
1 m (metric)



Cargo Type
General Cargo, Containerized Cargo, and Agricultural Solid Bulks

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

South Railway Network – Rio Grande Corridor

Currently, Gaúcha Railway Network accounts for 16.6% of the total cargoes transported in the South Railway Network.

Of this volume, about 75% comes from or goes to the Port of Rio Grande, especially agricultural grains (53%), as well as oilseed meals and fertilizers. Fuels accounts for about 27% of the total traffic.

About 40% of the flows of the Gaúcha Railway Network are connected to other rail corridors, which shows its integration with the domestic rail network.

In Serra Gaúcha, the planting area is established. Therefore, high growth rates are not expected, and the expansion is sustained mainly by productivity gains.



Section
Rio Grande Corridor



Concession Term
35 years



WACC
14.74% p.a.



Capex (Estimated)
BRL 2.8 B



Opex (Estimated)
BRL 10 B (Estimated)



Extension
880 km



Ports
Rio Grande/RS



Transport Potential
5.7 million t/year



Gauge
1 m (metric)



Cargo Type
**General Cargo, Agricultural Solid Bulks,
and Liquid Bulks**

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



Extensão
880 km



Prazo de Concessão
35 anos



Portos
Rio Grande/RS



WACC
14,74% a.a.



Potencial de Transporte
5,7 milhões t/ano



Capex (estimado)
R\$ 2,8 bilhões



Bitola
1 m (métrica)



Opex
R\$ 10 bilhões (estimado)

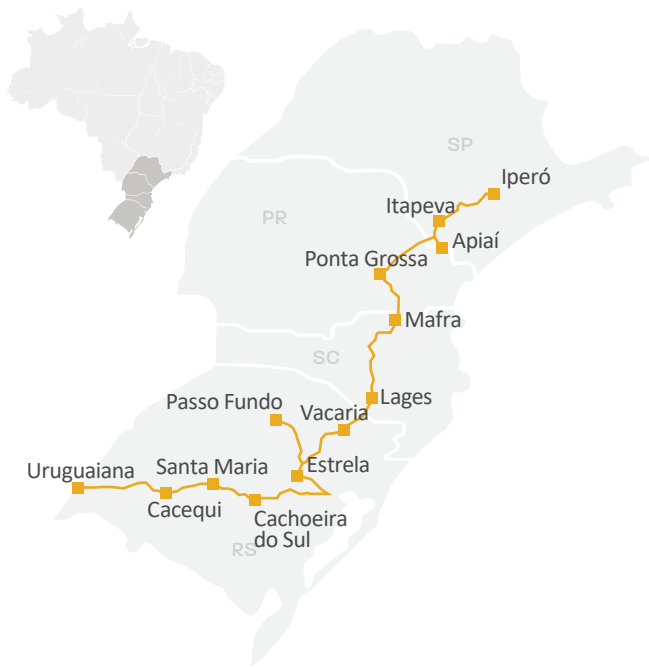


Tipo de Carga
**Carga Geral, Granéis Sólidos
Agrícolas e Granéis Líquidos**

South Railway Network – Mercosur Corridor

The Interstate Corridor begins in Iperó, São Paulo (SP), a connection point with the West Railway Network, which connects the plateau to the coast of São Paulo. Moving towards the South, the railway reaches Ponta Grossa, Paraná (PR) and, from there, shares the route to Mafra, Santa Catarina (SC) with the Paraná – Santa Catarina Corridor. From Mafra (SC), the corridor crosses the state of Santa Catarina until reaching Rio Grande do Sul, reaching Roca Sales (RS), where it is divided into two branch lines: one towards Passo Fundo (RS) and the other to General Luz (RS).

In General Luz, Rio Grande do Sul (RS), the railway extends in two directions: to the east, to Pátio Industrial (RS), in the metropolitan region of Porto Alegre, and to the west, to Santa Maria (RS). From Santa Maria to Cacequi (RS), the corridor shares the same alignment with Gaúcha Railway Network, then going to Uruguaiana (RS), on the border with Argentina, where it connects to the Mercosur railway network.



Of the total of BRL 4.8 B in planned investments (CAPEX) for this section, about BRL 3 B will be allocated to the reconstruction of infrastructure in the State of Rio Grande do Sul, owing to the damage caused by the recent weather conditions that impacted the state.



Section
Mercosur Corridor



Concession Term
35 years



WACC
14.74% p.a.



Capex (Estimated)
BRL 4.8 B



Opex (Estimated)
BRL 21 B (Estimated)



Extension
1,847 km



Ports
**Rio Grande/RS,
São Francisco do Sul, Santa Catarina,
Paranaguá, Paraná**



Transport Potential
5.6 million t/year



Gauge
1 m (metric)



Cargo Type
General Cargo and Liquid Bulks

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

Smart Railways

Based on the guidelines of the Ministry of Transport, the National Land Transport Agency (ANTT) published Resolution No. 6058, of 2024, which establishes a bidding notice procedure. This regulation has the potential to enable the revitalization of several idle or uneconomic railway sections.

Smart Railways: New Ways to Reach the Future

The Brazilian railway industry reaches a new level of transparency and efficiency with the unprecedented procedure for procurement of developers of Smart Railways through a bidding notice for authorization within the national railway network. Regulated by Resolution No. 6058, of 2024, this mechanism stands as a significant advance in the way new investments in railways are planned and accomplished. By establishing clear and objective rules for the selection of stakeholders, the bidding notice ensures greater predictability, fair competition, and alignment with the public interest.

Resolution No. 6.058/2024 sets out fundamental guidelines for conducting these processes, including technical, economic, and environmental criteria for granting authorizations. With this, we seek to draw private investments in a structured way, ensuring that the approved projects are viable and bring concrete benefits to domestic logistics. In addition, the procedure allows the participation of multiple stakeholders, promoting greater diversity of players, and increasing competitiveness in the industry.

This new regulatory model improves legal certainty for investors, and allows more efficient management of railway expansion. Based on the procedure for the procurement of developers of Smart Railways, the government will be able to evaluate different bids transparently, selecting those that best meet the country's strategic needs. This not only boosts the railway network streamlining, but also encourages the development of new routes and innovative logistics solutions.

With this initiative, Brazil takes a decisive step to expand its railway infrastructure in a planned and sustainable manner. The procedure for procurement of developers of Smart Railways, supported by Resolution No. 6.058/2024, puts into practice a more dynamic and balanced model for the industry, ensuring long-term investments and strengthening railway transport as an essential axis for Brazil's economic and environmental development.

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.

WHAT DOES ANTT RESOLUTION 6058/2024 SET FORTH?



Applicable to Railways

- Not implemented, but in the public interest;
- Idle, due to lack of commercial traffic over the last 2 years;
- In the process of deactivation or return: partial return of railway network granted.



Selection Criteria

- Defines criteria for participation, evaluation, and selection of bids;
- Establishes parameters for signing an agreement, effectiveness, obligations, sharing conditions, and penalties;
- Allows investments with government funds in bidding notice processes.

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.

MINAS-RIO CORRIDOR

The shortline implementation project that connects Porto Seco Sul, in Varginha, Minas Gerais, to the Port of Angra dos Reis, Rio de Janeiro, the first bidding notice based on Law 14273, stands as a milestone in the Brazilian railway revitalization. This line integrates logistical and economic efficiency, in addition to offering significant environmental benefits by reducing CO₂ emissions.

The project seeks to reactivate a logistics corridor of great potential, divided into three sections: Varginha – Lavras (130 kilometers, inoperative and in return by VLI), Arcos – Barra Mansa (491 kilometers, operating for the transportation of limestone, with the possibility of expansion) and Barra Mansa – Angra dos Reis (117 kilometers, inoperative and concessioned to VLI).



Section
**Arcos/MG – Angra dos Reis/RJ
and Varginha Branch Line**



Extension
738 km



Authorization Period
Up to 99 years



Moving Load
4 locomotives and 56 wagons



Ports
Porto de Angra dos Reis/RJ



Transport Potential
8.8 million t/year



Gauge
1,0 m (metric)



Cargo Type
**General Cargo and Mineral
Solid Bulk**

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

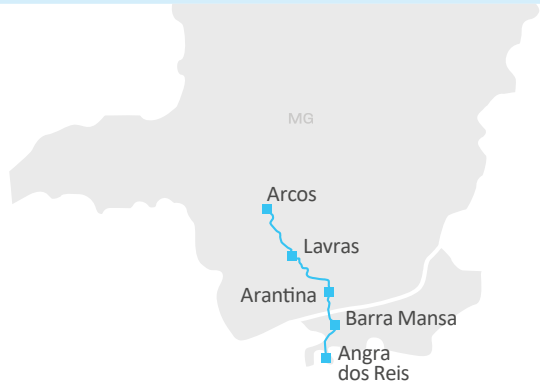
1 m (métrica)



Tipo de Carga

Carga Geral e Granel Sólido Mineral

SMART RAILWAYS



Section
Arcos/SP – Angra dos Reis/RJ



Extension
573 km



Section
Passo Fundo/RS – Marcelino Ramos/RS



Extension
172 km



Section
Alagoinhas/BA – Propriá/SE



Extension
427 km

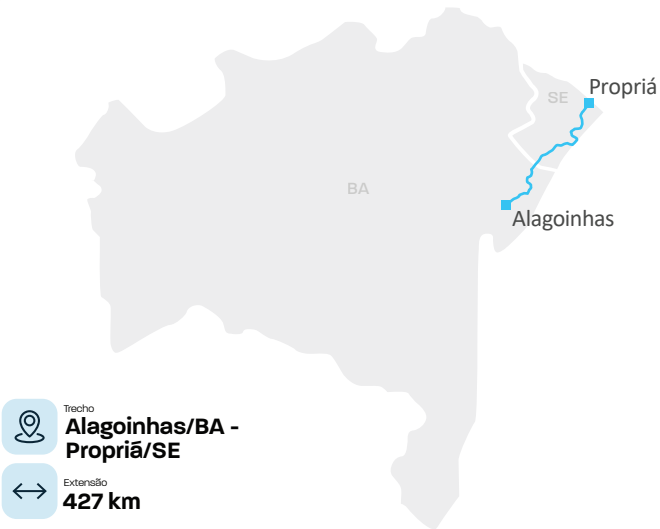


Section
Cianorte/PR – Maringá/PR

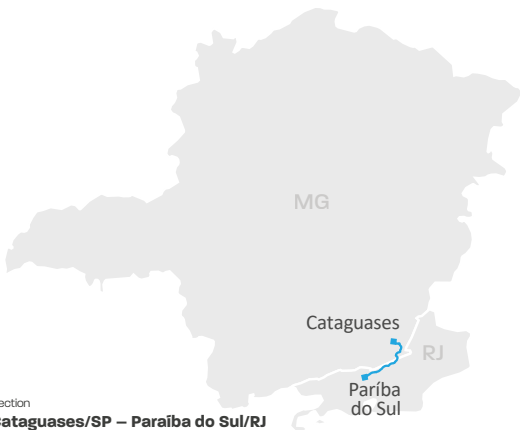


Extension
89 km

Ferrovias Inteligentes



SMART RAILWAYS



Section

Cataguases/SP – Paraíba do Sul/RJ



Extension

178 km



Section

Sabará/MG – Ouro Preto/MG



Extension

126 km



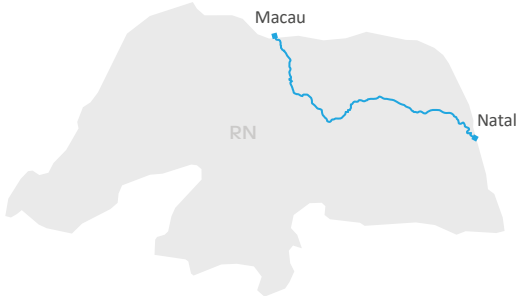
Section

Ouro Preto/MG – Cataguases/MG



Extension

308 km



Section

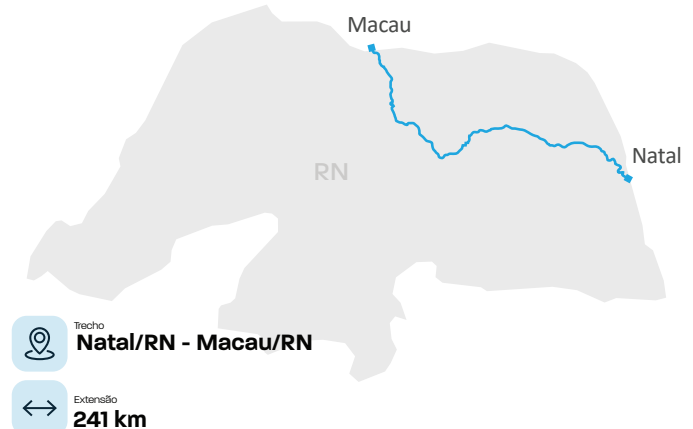
Natal/RN – Macau/RN



Extension

241 km

Ferrovias Inteligentes



RAIL PASSENGER TRANSPORT

Leading Role in the Industry

Development Agenda Innovative Solutions

Economic Sustainability



- ✓ The National Department of Rail Transport (SNTF) seeks innovative models to draw the participation of the private sector in the resumption of rail passenger transport in the country.
- ✓ The New Public Policy for Passengers, which includes the principle of sliding-scale rates, considering the rationalization of resources, social and environmental sustainability.
- ✓ In the new Public Policy, alternative revenues from the exploration of real estate projects around the stations and the railway network, cross-investments and budgetary funds will guarantee the economic and financial sustainability of passenger rail transport projects.
- ✓ The government's goal is clear: to guarantee projects with economic and financial sustainability, through modern and efficient solutions, with a view to expanding rail passenger transport in Brazil.





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.



RAIL PASSENGER TRANSPORT



Section

Salvador/BA – Feira de Santana/BA



Extension

107 km



Cities

Salvador, Dias d'Ávila, Candeias, São Sebastião do Passé, Santo Amaro, São Gonçalo dos Campos, Conceição da Feira and Feira de Santana.



Section

Fortaleza/CE – Sobral/CE



Extension

240 km



Cities

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

Transporte ferroviário de passageiros



Trecho

**Salvador/BA -
Feira de Santana/BA**



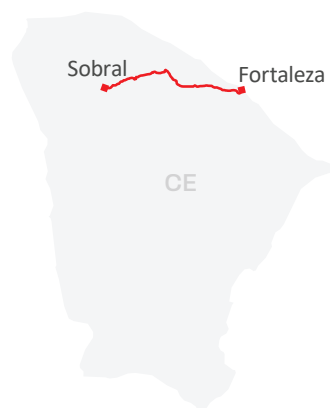
Extensão

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.**

RAIL PASSENGER TRANSPORT



Section

São Luís/MA – Itapecuru Mirim/MA



Extension

116 km



Cities

São Luís, Bacabeira, Rosário, Santa Rita and Itapecuru Mirim.



Section

Brasília/DF – Luziânia/GO



Extension

62 km



Cities

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

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.**

RAIL PASSENGER TRANSPORT



Section
Pelotas/RS – Rio Grande/RS



Extension
64 km



Cities
Pelotas and Rio Grande.



Section
Londrina/PR – Maringá/PR



Extension
113 km



Cities
Londrina, Cambê, Rolândia, Arapongas, Apucarana, Cambira, Jandaia do Sul, Mandaguari, Marialva, Sarandi and Maringá.

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.**

CARGO LOGISTICS TERMINALS INFRA S.A.

What does Ordinance No. 504/2025 of the Ministry of Transport establish?

Ordinance No. 504/2025 of the Ministry of Transport establishes a new regulatory framework for the management and operation of logistics terminals, railway yards, and storage areas managed by Infra S.A.

The regulation sets forth guidelines that further contractual standardization, operational streamlining, and legal certainty, ensuring that each logistics asset is operated in an efficient and sustainable way, in line with federal public transport policies.

Among the main innovations, we highlight the standardization of contractual clauses, the valuation of public assets, and the authorization for multimodal cargo handling, including bulk, fuel, and general cargo.

These measures aim to remove logistical bottlenecks, encourage interoperability between modes of transport, and foster free competition in the use of national rail infrastructure.

The new policy also encourages the sustainable use of the facilities, with a view to environmental solutions, automation of logistics processes, and energy efficiency.

Infra S.A. will play a key role in the expansion and integration of rail access, promoting operational continuity and attractiveness of new private investments.

Lastly, the Ordinance underlines the Federal Government's commitment to the streamlining of cargo logistics, and the qualification of Infra S.A.'s terminals in the Investment Partnership Program (PPI), a crucial step to expand outflow capacity, cut costs, and boost Brazil's economic and environmental development.

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 graneis, 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.

LOGISTICS TERMINALS INFRA S.A.



North-South Railway

- Areas available to the market destined for yards and cargo logistics terminals of Infra S.A.
- Areas with logistics terminal contracts in force in the process of renewal and/or bidding.
- Effective agreements



Terminais Logísticos INFRA S.A.



Ferrovia Norte Sul

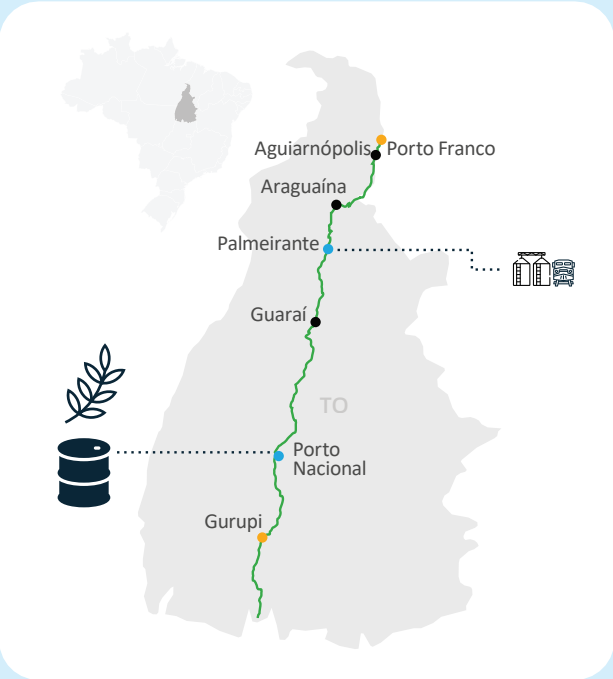
- Áreas disponíveis ao mercado destinadas para pátios e terminais logísticos de cargas da Infra S.A.
- Áreas com contratos de terminais logísticos vigentes em processo de renovação e/ou licitação.
- Contratos vigentes



TERMINAIS INFRA S.A.

The qualification of the five Infra S.A. terminals in the PPI stands as a decisive step to streamline railway logistics. Based on Ordinance No. 504/2025, the allocation of these assets — by bidding or extension — it starts following standardized criteria, ensuring predictability, efficiency, and legal certainty.

Bidding remains a general rule, making it possible to expand investments, update contractual models, and increase cargo handling capacity, strengthening competitiveness, and aligning logistics solutions with the planning of the Ministry of Transport.



Section
North South Railway (Four terminals in Porto Nacional/TO and one terminal in Palmeirante/TO)



Cargo Type
General Cargo and Liquid Bulks



Cargo Handling
1.576 million tons/year



Investments
More than BRL 200 M



Revenue Increase (annual fixed)
BRL 4 M

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



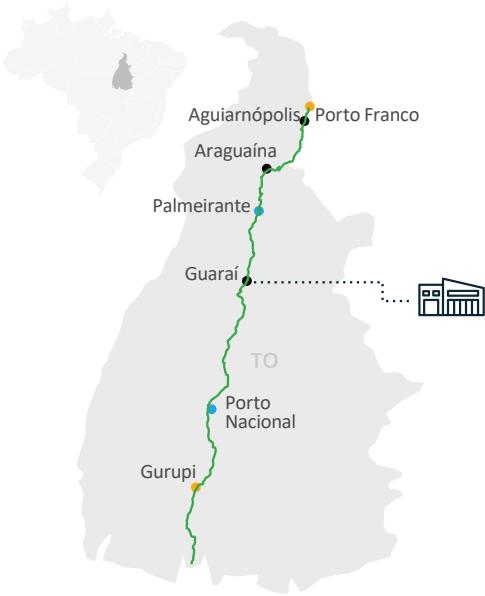
Incremento de Receita (fixa anual)

R\$ 4 milhões

TERMINAIS INFRA S.A.

The Guaraí Terminal area will be offered to the market, in line with the guidelines for logistics streamlining and transparency established by the Ministry of Transport. The bidding process for the terminal is under study. The asset can be operated efficiently, with updated rules, and adherence to the Logistics Terminal Program.

The terminal has installed infrastructure and high potential for resumption, especially for liquid bulk, and may receive new projects that expand railroad traffic in the North-South Railway section.



Section

North-South Railway (A terminal in Guaraí, Tocantins)



Cargo Type

General Cargo and Liquid Bulks



Platforms

Roadways and Railways

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

FUTURE ASSESSMENTS



North-South Railway Extension



Section
Estrela D'Oeste/SP – Chapecô/SC



Extension
950 km



Delivery of Assessments
November/2027

Santa Catarina Railway Corridor



Section
Dionísio Cerqueira/SC – Rio Grande/SC



Extension
700 km



Delivery of Assessments
November/2027

North-South Railway Extension



Section
Chapecô/SC – Rio Grande/RS



Extension
833 km



Delivery of Assessments
November/2027

Transnordestina RY in Pernambuco



Section
Salgueiro/PE – SUAPE/PE



Extension
544 km



Delivery of Assessments
October/2027

TLSA Connection - North-South RY



Section
Eliseu Martins/PI – Estreito/TO



Extension
620 km



Delivery of Assessments
August/2027

Idle Sections



Section
Existing national railway network



Extension
9,019 km



Delivery of Assessments
February/2026



Total
12,666 km

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

2026/27 SCHEDULE

PROJECTS		NOV	DEC	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG
		25	25	26	26	26	26	26	26	26	26
01	Minas-Rio Corridor			Notice			Auction				
02	Southeast Railway Ring					Notice			Auction		
03	West Railway Network						Notice			Auction	
04	East-West Corridor							Notice			Auction
05	Ferrogrão								Notice		
		SEPT	OCT	NOV	DEC	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN
		26	26	26	26	27	27	27	27	27	27
05	Ferrogrão	Auction									
06	South Railway Network Paraná Corridor – Santa Catarina	Notice			Auction						
07	South Railway Network Rio Grande Corridor	Notice			Auction						
08	South Railway Network Mercosur Corridor	Notice			Auction						
09	North Extension North-South Railway				Notice			Auction			

 Notice: Issuance of the Bidding Notice

 Auction: Holding of Public Auction Session

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			

 Edital: Publicação do edital de licitação

 Leilão: Realização da sessão pública de leilão