

ANUT DEBATE · 08 DE JULHO DE 2026

Ferrovias Autorizadas

Fundamentos e possibilidades

Autorização como alocação privada de risco para ampliar a infraestrutura ferroviária brasileira.

Por que o Brasil precisa de autorizações?

O Brasil precisa de mais mercados e opções de investimentos.

01

Diagnóstico

Malha estagnada e Estado sem caixa para expandir sozinho.

02

Virada legal

MP nº 1.065/2021 e Lei nº 14.273/2021 abriram a autorização ferroviária.

03

Casos reais

Rumo, Arauco, Eldorado, Petrocity e GPM já demonstram o modelo na prática.

04

Novo paradigma

Usuários deixam de ser apenas cativos e passam a poder atuar como investidores.

MENSAGEM-CHAVE A autorização não elimina regulação; ela desloca o Estado de estruturador obrigatório para garantidor de acesso, segurança, concorrência e previsibilidade.

O Brasil parou de expandir ferrovias

A matriz cresceu no asfalto; os trilhos ficaram concentrados em poucos corredores.

~12 mil km

de malha ferroviária
operacional

<20%

de participação ferroviária no TKU de
cargas

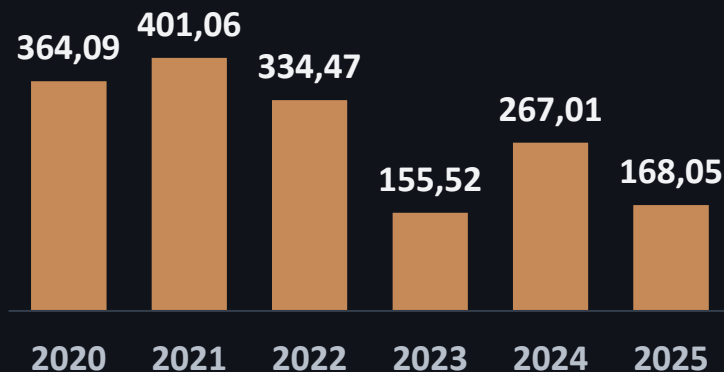
1920

Extensão nominal de um
século

MENSAGEM-CHAVE A expansão pública, lenta e dependente de ciclos fiscais, manteve alto o custo logístico e reduziu a contestabilidade para o usuário.

O Estado não tem espaço fiscal para resolver tudo sozinho

A escassez de investimento público federal é uma restrição estrutural da política ferroviária (1,3%).



Investimento federal em ferrovias · R\$ milhões (2020–2025)

SEM AUTORIZAÇÃO

- Orçamento público
- Modelagem de concessão
- Prioridade política

COM AUTORIZAÇÃO

- O Estado continua regulando
- O privado pode iniciar o projeto
- O risco é assumido pelo investidor

IMPACTO A infraestrutura que não cabe na fila pública precisa de um regime que aceite o risco privado.

A MP nº 1.065/2021 e a Lei nº 14.273/2021 mudaram a lógica

Do “Estado escolhe e licita” para “o mercado propõe, investe e assume risco regulado”.

ANTES

Licitação como porta quase exclusiva para a expansão privada.



DEPOIS

Autorização por contrato, com investimento privado por conta e risco.

PONTOS JURÍDICOS

- Prazo contratual de 25 a 99 anos
- Bens próprios do autorizatário
- Ausência de reversibilidade típica da concessão
- Liberdade negocial sob disciplina regulatória
- Segurança, capacidade, interconexão e compartilhamento
- Institutos pró-usuário: usuário investidor, investidor associado e autorregulação regulada

NOTA PESSOAL *MP nº 1.065/2021: a autorização nasceu para destravar projetos que não cabiam na fila pública.*

Regimes diferentes para problemas diferentes

O erro analítico é tratar autorização como concessão sem licitação.

CONCESSÃO

- Projeto estruturado pelo Estado
- Licitação competitiva
- Ativos públicos ou reversíveis
- Risco regulado com reequilíbrio
- Tarifas e obrigações mais prescritivas

AUTORIZAÇÃO

- Projeto proposto pelo privado
- Contrato de adesão / autorização
- Bens próprios do autorizatário
- Risco integral do investidor
- Livre negociação sob disciplina regulatória

*Onde o Estado precisa contratar uma oferta ferroviária: **concessão**.
Onde o privado quer assumir o risco de construir e operar: **autorização**.*

Rumo MT: a autorização já virou obra

O caso mostra que o modelo converte tese jurídica em trilho implantado.

743 km

de projeto total previsto

163 km

na 1ª etapa em implantação

~R\$ 15 bi

de capex total estimado

~5 mil

trabalhadores nas obras

TRAÇADO



MENSAGEM-CHAVE A autorização funcionou porque havia volume, usuário, operador, terminal e tese logística robustos para assumir o risco greenfield.

A indústria de celulose investindo em trilhos

A autorização permite ao embarcador deixar de esperar a ferrovia e passar a viabilizá-la.

Arauco

- 47 km de ramal em Inocência/MS até a Malha Norte
- R\$ bilhões de investimento viabilizado
- 3,5 milhões de t/ano de celulose — capacidade

Eldorado

- 86,7 km entre Três Lagoas e Aparecida do Taboado/MS
- R\$ 1,05 bilhão de apoio BNDES via títulos
- Solução porta-a-porta.

MENSAGEM PARA A ANUT O usuário intensivo em carga pode ser parte da solução de infraestrutura — não apenas demandante diante do operador incumbente.

Autorização é regime para risco privado

O ponto não é o porte do projeto; é haver apetite de mercado para risco greenfield.

Petrocity

~1.108 km Novo corredor Centro-Leste

- Corredor Centro-Leste: Barra de São Francisco/ES a Brasília/DF
- Corredor ampliado mira integração à FICO

GPM — Grão-Pará Maranhão

~520 km porto-ferrovia

- Terminal de Alcântara/MA à Ferrovia Norte-Sul em Açailândia/MA
- Projeto integrado porto-ferrovia

MENSAGEM-CHAVE Autorização não é um regime pequeno. É um regime de risco privado.

Ambiente, capital e interoperabilidade

A lei abre a porta; o desafio é transformar permissão jurídica em ferrovia financiável e operável.

01

Licenciamento ambiental

Tempo, previsibilidade, compensações e coordenação federativa.

02

Financiamento de longo prazo

Greenfield raramente nasce como project finance puro: exige corporate support, debêntures, take-or-pay e garantias.

03

Interconexão e compartilhamento

O valor depende de conexão operacional: bitola, janelas, terminais, capacidade e acesso não discriminatório.

IMPACTO Reduzir a incerteza regulatória ex ante é reduzir o custo de capital ex post.

De cativos a investidores

A Lei das Ferrovias transforma dependência logística em poder contratual e investimento privado.



- Usuários reduzem a assimetria contratual quando participam da infraestrutura.
- A competição relevante pode ocorrer por novos corredores, acesso a terminais e capacidade negociada.
- A regulação deve impedir captura de cativos e recusa injustificada de acesso.

CONCLUSÃO

Autorizar é destravar investimento privado em infraestrutura ferroviária de utilidade pública

A autorização não substitui o Estado — permite que ele concentre força onde é insubstituível: regulação, segurança, competição e proteção dos usuários.

Previsibilidade

Licenciamento e contrato autorizativo com menos incerteza.

Capital

Debêntures, BNDES, garantias e contratos take-or-pay.

Acesso operacional

Interconexão, compartilhamento e usuário protegido.

O Brasil não precisa escolher entre Estado e mercado. Precisa de um Estado capaz de autorizar, regular e proteger investimentos — para que o capital privado construa a infraestrutura que o orçamento público não entrega sozinho.