

Programa Nacional de **AMPLIAÇÃO E MODERNIZAÇÃO** da Malha Rodoviária Federal

ANEOR — Programa Estruturante 10 Anos



PREMISSAS

PROGRAMA NACIONAL

Distribuição da carga nos vários modais não será alterada nas próximas décadas.

Os investimentos nos modais ferroviário e aquaviário previstos para os próximos anos estão muito abaixo das necessidades do setor produtivo.

A ampliação da malha, conforme modelagem do programa de concessões, poderá atingir **25% (duplicação)**.

Mais de **70%** da malha rodoviária federal ficará sob gestão direta do DNIT.

PROGRAMA NACIONAL

Um programa para transformar o Brasil

OBJETIVOS PRINCIPAIS:

Custo Brasil

Reduzir o Custo Brasil

Transporte

Garantir o transporte da produção e dos usuários com prazo e segurança

Logística

Fortalecer a infraestrutura logística federal

Parcerias

Estimular parcerias público-privadas

10

ANOS DE PROGRAMA

Motivada pelos estudos realizados pelas entidades que representam os setores produtivos, dentre as quais a CNI, IPA, CNT, ABDIB e SINICON que demonstram urgente necessidade de **incremento dos investimentos** nas rodovias, a ANEOR está coordenando a elaboração de um **programa concreto de obras** para modernização da infraestrutura rodoviária federal, para ser executado nos próximos 10 anos.

O PROGRAMA ABORDA:

01

Diagnósticos e Diretrizes do Programa de Modernização

02

Modelo de Contratação de Obras

03

Modelo de Licenciamento Socioambiental

04

Financiamento do Programa

CONTEXTO ECONÔMICO

O Brasil está crescendo, mas nossas rodovias ficaram para trás



Indústria em retomada. Mas a infraestrutura rodoviária não está acompanhando.

3,5%

PIB cresceu em 2024 e

2,3%

em 2025.

US\$ 148 bi

Agronegócio bateu recorde: superávit

vai dobrar

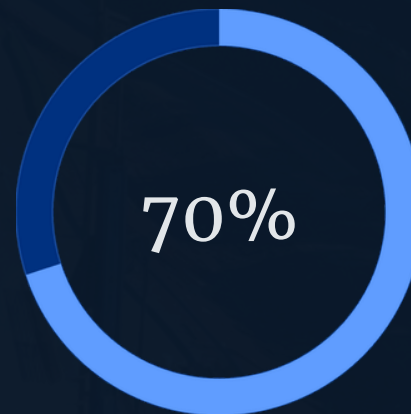
Volume de grãos transportados nos próximos 5 anos.

DIAGNÓSTICO LOGÍSTICO

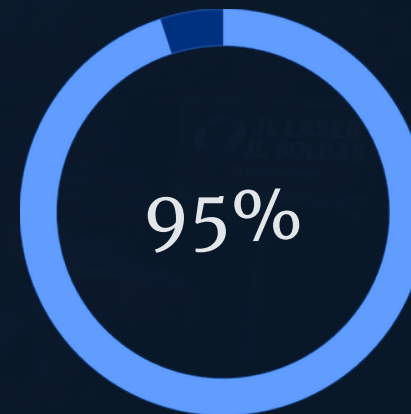
O gargalo da logística nacional

Tráfego prejudicado nas travessias urbanas

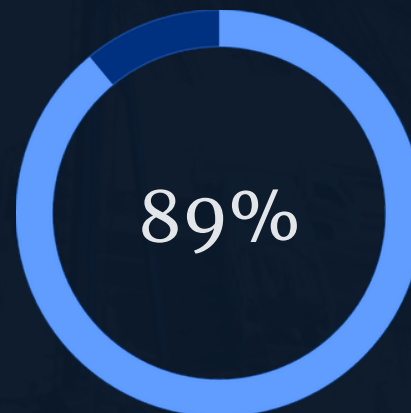
Acesso aos portos em colapso



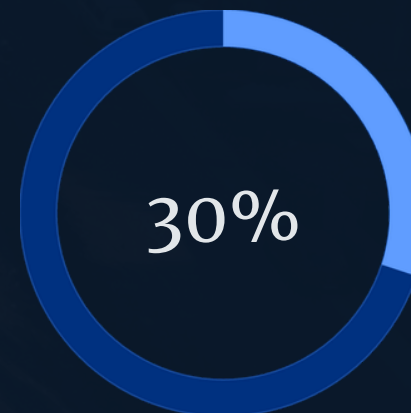
do transporte de cargas no Brasil
é feito por rodovias



do transporte de passageiros
ocorre nas rodovias



da malha federal em pista simples



da malha está em condições precárias

IMPACTO ECONÔMICO

Resultado: mais custo, menos competitividade e crescente aumento do custo Brasil

Consequências diretas da deterioração da malha rodoviária federal sobre a economia nacional.

R\$ 24/km

Custo de transporte de cargas pode chegar a esse patamar

Preços

Impacto direto no preço dos produtos e na exportação

Emissões

Alto índice de emissões de CO²

Fluidez

Baixa fluidez, atrasos e acidentes recorrentes

Cadeia produtiva

Prejuízos em toda cadeia produtiva e de suprimentos

PROPOSTA ESTRUTURANTE

Proposta

**R\$ 300
bilhões**

em investimentos ao longo de **10 anos**.

Um plano nacional estruturado, com base técnica e visão de longo prazo.

Priorização de eixos estruturantes, acessos portuários e travessias urbanas.

Ações em **32 mil km** de restauração, **24 mil km** de duplicação, **4,8 mil km** de pavimentação/implantação e melhorias em **6 mil km**.

Modelo eficiente de contratação e licenciamento ambiental dos empreendimentos.

Os números

PLANO DE INVESTIMENTO - Brasil

Estado	Brasil
--------	--------

Pista Simples	78.229 km	64%
Pista Dupla	11.372 km	9%
Planejada / Leito Nat	32.727 km	27%
Total	122.328 km	

Restauração		
Extensão Total:	32.757 km	
Investimento Total		
Restauração:	R\$	31,5 BI
Investimento Total em Melhorias:	R\$	20,1 BI

Restauração	R\$	31,5 BI
Desapropriação	R\$	0,0 BI
Demais Custos	R\$	3,1 BI
TOTAL	R\$	34,6 BI
(5 anos)	R\$	6,9 BI por ano

*Demais Custos (Projeto+Canteiro+Meio Ambiente)

Concedida	13.668 km	11%
Não Concedida	108.760 km	89%
Total	122.428 km	

Duplicação		
Extensão Total:	24.822 km	
Investimento Total		
Duplicação:	R\$	151,6 BI
Investimento Total em Melhorias:	R\$	32,7 BI

Duplicação / Implantação	R\$	194,0 BI
Desapropriação	R\$	19,4 BI
Demais Custos	R\$	19,0 BI
TOTAL	R\$	232,4 BI
(10 anos)	R\$	23,2 BI por ano

VDM da Malha	7317 veic/dia
--------------	---------------

Implantação		
Extensão Total:	2.012 km	
Investimento Total		
Implantação:	R\$	19,6 BI

Melhoramentos	R\$	59,0 BI
Desapropriação		
Demais Custos	R\$	5,8 BI
TOTAL	R\$	64,7 BI
(10 anos)	R\$	6,5 BI por ano

Pavimentação		
Extensão Total:	2.812 km	
Investimento Total		
Pavimentação:	R\$	22,8 BI

Melhorias (s/ Dupl ou Rest)		
Extensão Total:	6.093 km	
Investimento Total em Melhorias:	R\$	6,1 BI

IMPACTO ECONÔMICO

Retorno garantido para o país

**R\$800
bilhões**

de economia em custos operacionais no
mesmo período.

BR-470/RS – Obra de reconstrução

IMPACTOS DIRETOS

Eficiência

Redução no tempo de viagem e no consumo de
combustível

Segurança

Mais segurança viária e menos acidentes
fatais

Desenvolvimento

Geração de empregos e atração de
investimentos privados

MODELO DE EXECUÇÃO

Modelo de contratação

06

critérios estruturantes de
contratação pública

CRITÉRIOS

Cadastro de Fornecedores / Avaliação de Desempenho

Técnica e preço

Critério de Inexequibilidade

Capacidade financeira

Down Payment

Dispute Board — método alternativo de solução de conflitos

LICENCIAMENTO

Modelo de licenciamento socioambiental

06

etapas do processo

DIAGNÓSTICO E MAPEAMENTO

- Levantamento das restrições socioambientais.
 - Elaboração de Mapa de Restrições Ambientais e Mapeamento de Riscos Ambientais da carteira de investimentos.
-

NORMATIVOS E EXECUÇÃO

- Levantamento de Projetos de Lei, Normativos Específicos e demais iniciativas sobre licenciamento ambiental em nível federal.
- Benchmarking de experiências subnacionais em licenciamento ambiental.
- Elaboração de Minutas de Normativos e respectivas Exposições de Motivos para o aperfeiçoamento das tratativas socioambientais no âmbito do Programa de Modernização em 10 anos.
- Todos os normativos necessários estão previstos na nova lei ambiental.

ESTRUTURA FINANCEIRA

Financiamento do Programa

Mecanismos estruturantes para viabilizar o Programa Nacional de Modernização da Malha Rodoviária Federal.

05

fontes de financiamento

FONTES E MECANISMOS

Teto de Gastos

Exclusão dos investimentos em infraestrutura do enquadramento no teto de gastos

Emendas de Bancada

Direcionamento parlamentar para projetos de infraestrutura

Financiamento Externo

Captação de recursos internacionais para o programa

Retomada da CIDE

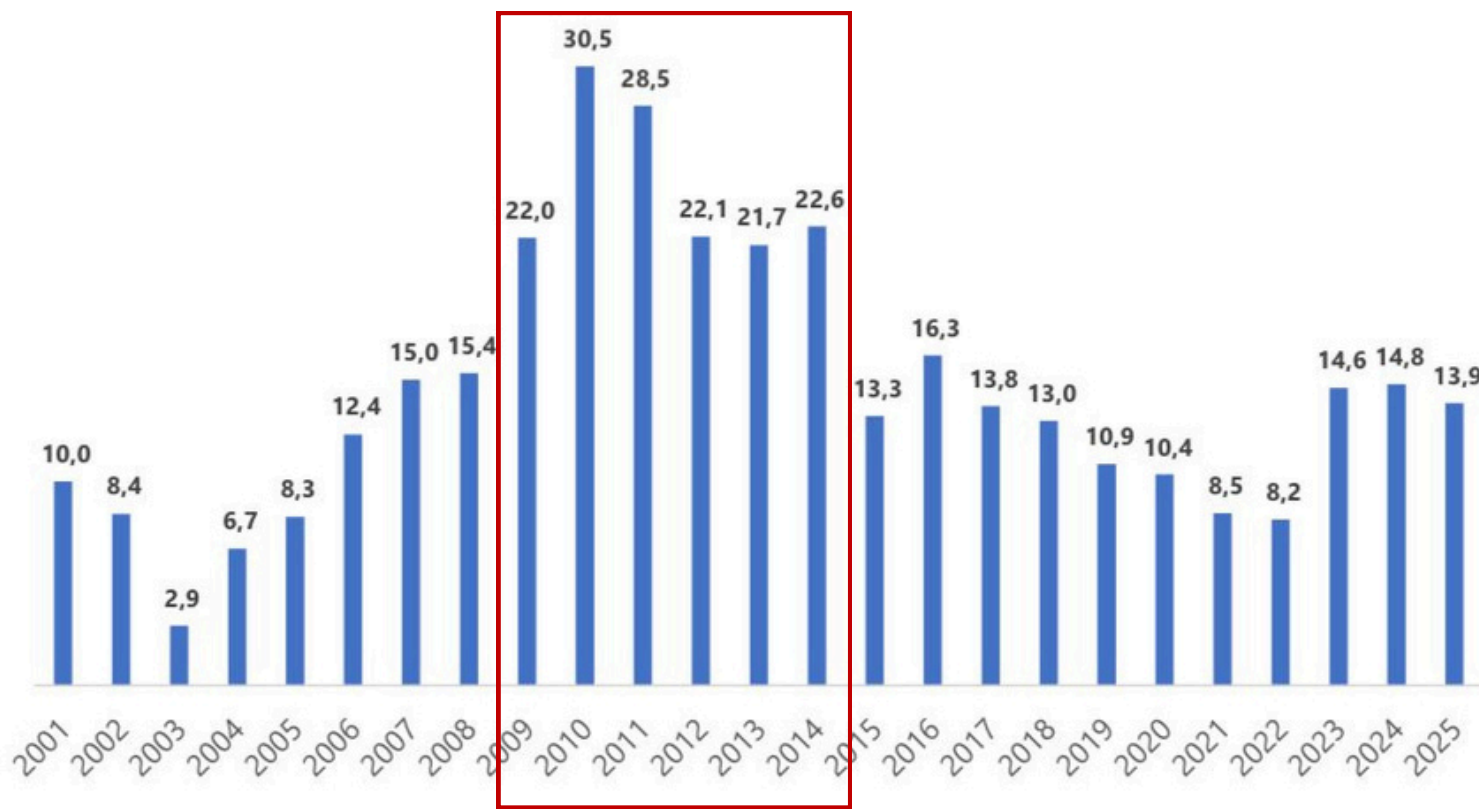
Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico sobre combustíveis

Fundo Nacional

Criação do Fundo Nacional de Infraestrutura

Financiamento do Programa

Investimentos executados pelo Ministério da Infraestrutura/Transportes/Portos e Aeroportos (em R\$ bilhões de 2025)*



*Refere-se ao total pago pela pasta com recursos autorizados no exercício orçamentário e com restos a pagar pagos ao final de cada ano. **Valores atualizados com base no IPCA.

Fonte: Elaboração própria com dados do SIAFI / SIGA BRASIL.

Países estruturam financiamento com previsibilidade e escala

ALEMANHA

- Fundo bilionário fora do teto fiscal.
- Planejamento de longo prazo (até 2030).
- Gestão centralizada da malha.

AUSTRÁLIA

- Programa contínuo de investimentos (10 anos).
- Repasses vinculados a metas e desempenho.
- Integração entre governo federal e estados.

ESTADOS UNIDOS

- Fundo dedicado (Highway Trust Fund).
- Financiamento com base em combustíveis.
- Programas federais + crédito estruturado.

ÍNDIA

- Forte investimento público direto.
- Ampliação via PPPs e concessões.
- Execução por agências especializadas.

MÉXICO

- Uso intensivo de concessões e PPPs.
- Estruturação financeira integrada.
- Participação ativa do setor privado.

Comparativo entre modelos internacionais e o cenário brasileiro

EM COMUM

Fontes estáveis de financiamento

Planejamento de longo prazo

Mecanismos ágeis de execução

BRASIL HOJE

Dependência do orçamento anual

Baixa previsibilidade

Dificuldade de execução dos investimentos



Infraestrutura exige previsibilidade. O Brasil ainda opera com incerteza.

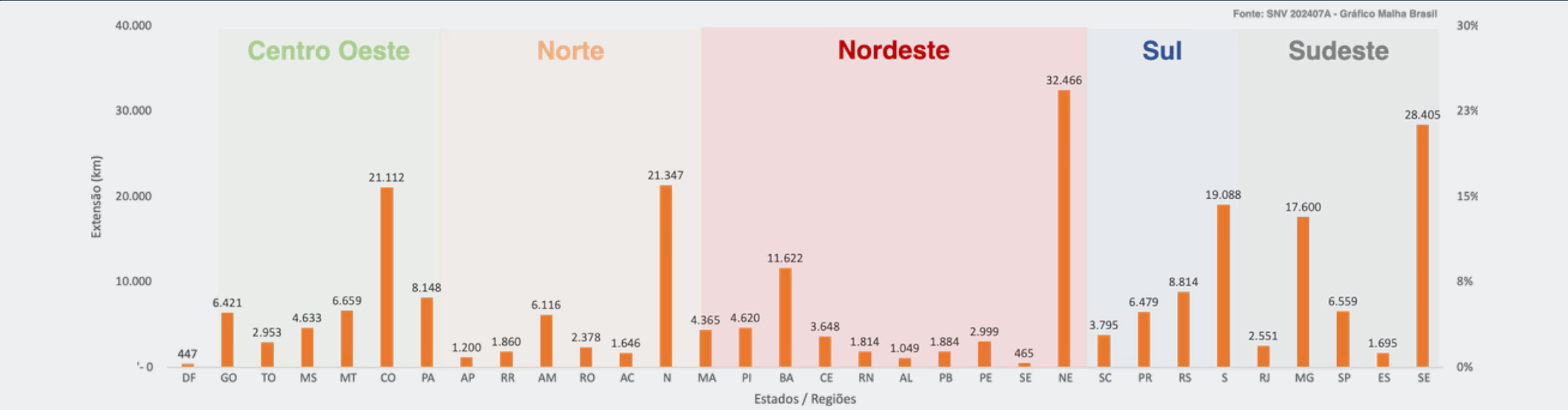
Parâmetros para definição do cronograma de prioridades dos empreendimentos

DIAGNÓSTICO

Malha Rodoviária Federal

Malha Federal (com jurisdição Federal)

Pista Simples	57,9 mil km	61%
Pista Dupla	8,5 mil km	9%
Leito Nat / Plan	29,0 mil km	30%
TOTAL:	95 mil km	



Premissas de Engenharia

1) Seleção dos Trechos

Agregar trechos contínuos com ligação estratégica

- | Portos
- | Municípios industriais
- | Polos de consumo
- | Rodovias de alto VDM

2) Proposições de Engenharia

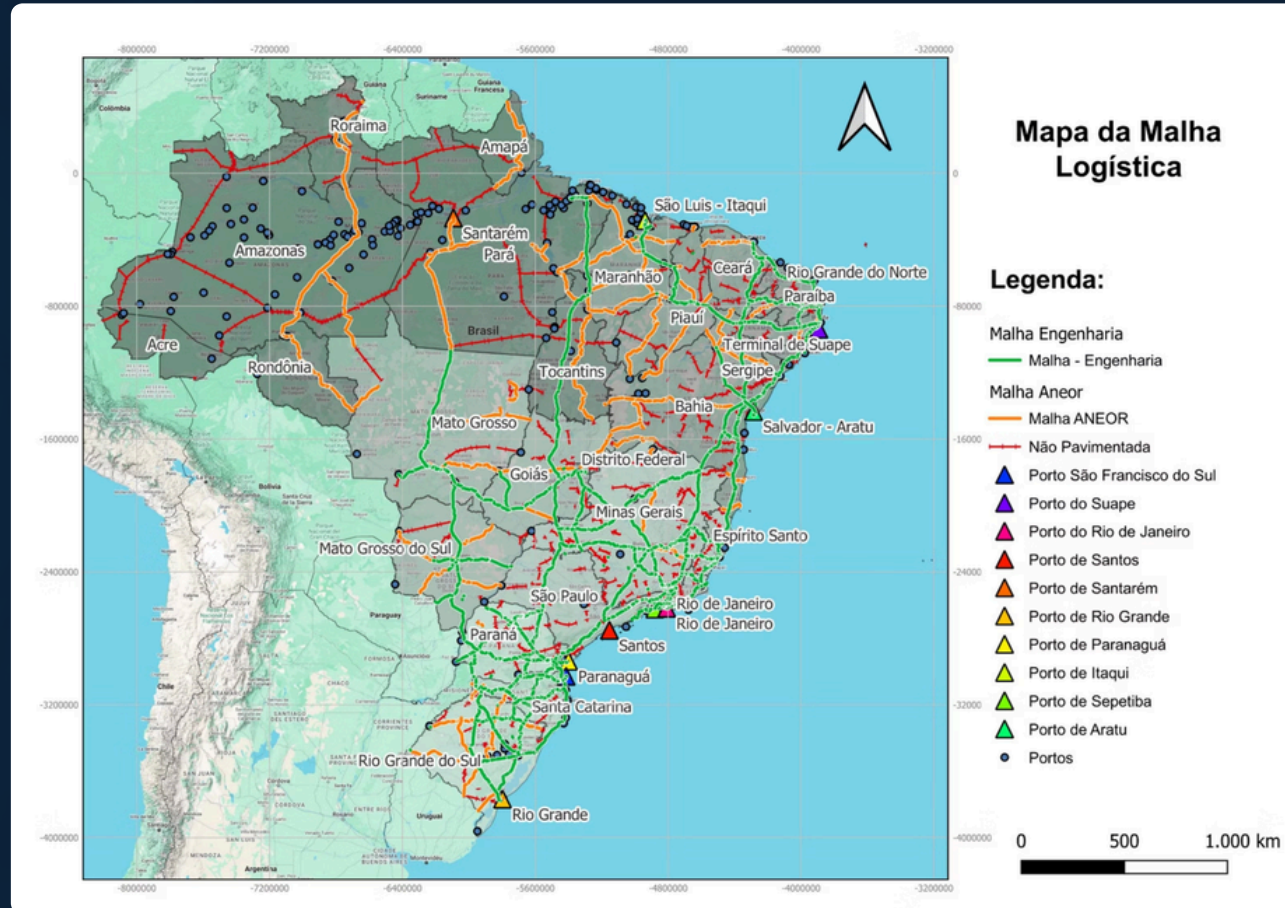
TRÁFEGO

Taxa de Crescimento	< 2000 veic/dia	2,50%
	< 6000 veic/dia	3,00%
	> 6000 veic/dia	3,50%

ENGENHARIA

A) Duplicação	Premissa 1: VDM > 7000 veiculos/dia Premissa 2: Complementação para eixos estruturantes (ANEOR)
B) Pavimentação e Implantações	Complementação para criação de corredores contínuos, locais com ligação para portos e municípios, implantação de anéis/contornos urbanos
C) Faixa Adicional	VDM > 4.000 veículos/dia Percentual: 20% da extensão
D) Dispositivo em Desnível	a cada 5 km VDM > 15.000 veículos/dia
E) Retornos em Nível	a cada 5 km VDM < 15.000 VDM > 8.000 veículos/dia
F) Acessos	Rural - a cada 2 km
G) Pontos de ônibus	Rural - a cada 15 km Urbano - a cada 2 km
H) Passarelas	VDM > 8.000 veículos/dia Urbano - a cada 2 km
I) Marginais	Urbano - a cada 50% da Extensão

Mapa Logístico



Orçamentação

ⓘ Duração do Programa: **10 anos.**

Premissas de Orçamentação

Restauração / Manutenção / Conservação

Composição de Custo (SICRO 3 abril/24 / MG)

Ampliações e Melhorias

Parametrização de custos de concessões nacionais ANTT

DMT

Matriz betuminoso – analisado por trecho

Custos Agregados ao Modelo Financeiro

| Desapropriação

| Projetos Básico / Executivos

| Custos de Canteiro de Obras

| Mobilização / Desmobilização de Equipamentos

| Remoção de Interferências

| Compensação Ambiental / Licenciamentos

PRIORIZAÇÃO

Premissas de Priorização de Investimentos

01

Segmentos de Restauração

Critério principal

Trechos com Maior VDM (prioridade 0)

Horizonte de execução

Variando do ano 01 ao 05

02

Segmentos de Duplicação e Melhoramentos

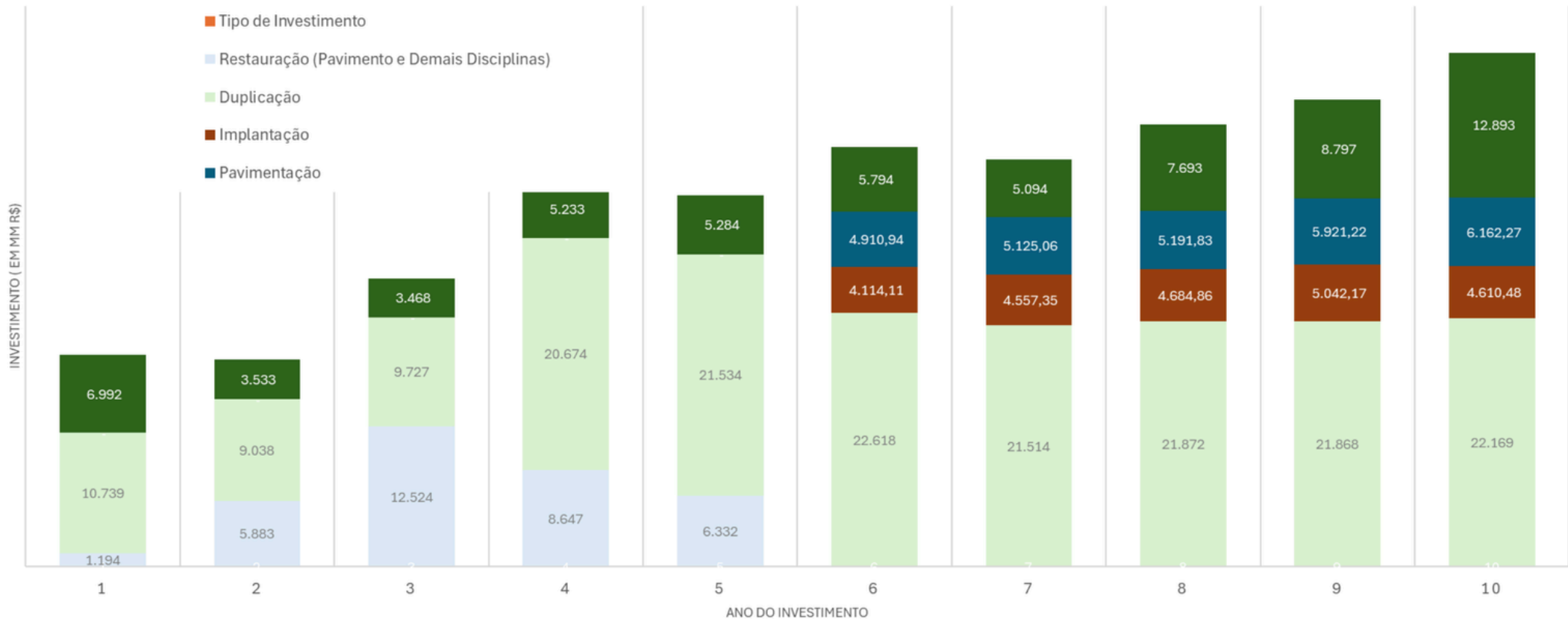
Critério principal

Trechos com Maior Peso de Carga Transportada (em toneladas) (prioridade 0)

Horizonte de execução

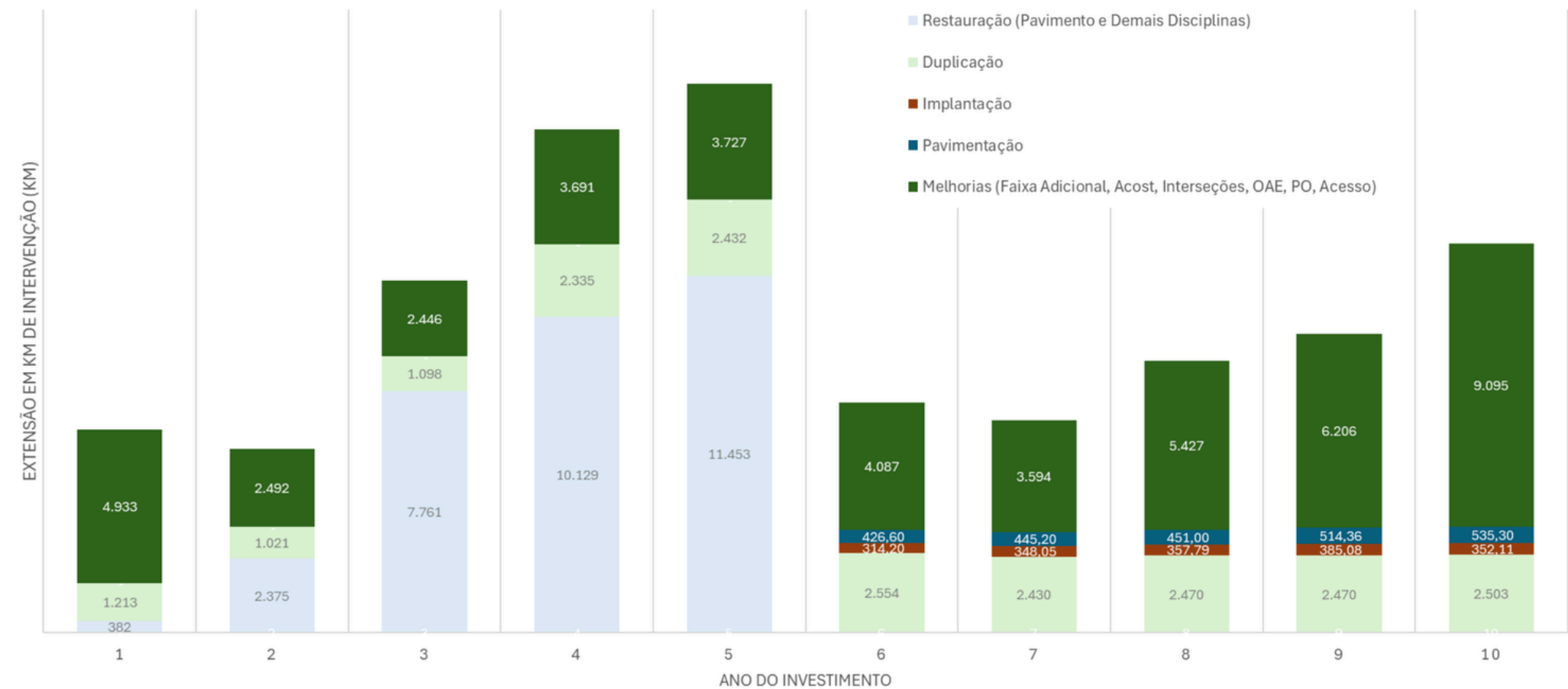
Variando do ano 01 ao 10

Distribuição de Investimentos por Ano



Tipo de Investimento	Extensão (km)	Investimento Total em (MM R\$)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Restauração (Pavimento e Demais Disciplinas)	32.757,38	34.580,06	1.194,03	5.883,06	12.523,93	8.647,08	6.331,96	-	-	-	-	-
Duplicação	20.524,61	181.750,33	10.738,75	9.037,66	9.726,60	20.673,88	21.533,82	22.617,52	21.513,80	21.871,56	21.868,01	22.168,74
Implantação	1.757,23	23.008,98	-	-	-	-	-	4.114,11	4.557,35	4.684,86	5.042,17	4.610,48
Pavimentação	2.372,46	27.311,31	-	-	-	-	-	4.910,94	5.125,06	5.191,83	5.921,22	6.162,27
Melhorias (Faixa Adicional, Acost, Interseções, OAE, PO, Acesso)	45.697,33	64.781,28	6.992,43	3.532,91	3.467,89	5.233,08	5.283,92	5.793,85	5.094,30	7.692,95	8.797,13	12.892,83
Malha Total	49.827,02	331.431,96	18.925,21	18.453,62	25.718,41	34.554,04	33.149,70	37.436,42	36.290,51	39.441,20	41.628,53	45.834,32

Distribuição de Extensão de Malha por Ano



Tipo de Investimento	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Restauração (Pavimento e Demais Disciplinas)	382,10	2.375,32	7.761,12	10.129,44	11.452,80					
Duplicação	1.212,70	1.020,60	1.098,40	2.334,65	2.431,76	2.554,14	2.429,50	2.469,90	2.469,50	2.503,46
Implantação	-	-	-	-	-	314,20	348,05	357,79	385,08	352,11
Pavimentação	-	-	-	-	-	426,60	445,20	451,00	514,36	535,30
Melhorias (Faixa Adicional, Acost, Interseções, OAE, PO, Acesso)	4.932,53	2.492,14	2.446,28	3.691,47	3.727,33	4.087,04	3.593,57	5.426,68	6.205,58	9.094,72



Vamos juntos ampliar e modernizar as rodovias e impulsionar o Brasil.



CONTATO:



aneor@aneor.org.br



(61) 99803-3470



[@aneorbrasil](https://www.instagram.com/aneorbrasil)



Compromisso
INFRA Rodovias

Acesse a Landing Page e conheça:

- ✓ O Programa Nacional
- ✓ Os objetivos da iniciativa
- ✓ Estudos e materiais técnicos
- ✓ Formas de participação



Escaneie o QR Code
e explore a iniciativa.



compromissoinfrarodovias.com.br