



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DAA

RELATORIA: ALEX AZEVEDO

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 27/2026

OBJETO: Proposta de **autorização para abertura de Processo de Participação e Controle Social, mediante realização de Audiência Pública**, das minutas de **Edital de Licitação** e de **Contrato de Concessão** do empreendimento ferroviário denominado **Malha Sul**, que compreende o **Corredor Rio Grande**, o **Corredor Paraná – Santa Catarina** e o **Corredor Mercosul**, com vistas à prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária.

ORIGEM: Superintendência de Concessão da Infraestrutura - SUCON**PROCESSO (S):** 50500.524083/2025-11 (processo principal) e 50500.021563/2026-16 (Processo de Participação e Controle Social — Audiência Pública)**INSTRUÇÃO PF/ANTT:** Ciência prévia à Procuradoria Federal junto à ANTT (Despacho SUCON SEI nº 42847371), nos termos do art. 15, § 1º, da Resolução ANTT nº 6.020/2023 — parecer jurídico não exigido nesta fase, conforme Despacho de Instrução SEI nº 42858497.**ENCAMINHAMENTO: APROVAÇÃO****1. EMENTA**

1.1. **CONCESSÃO FERROVIÁRIA. MALHA SUL. PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO E CONTROLE SOCIAL. AUDIÊNCIA PÚBLICA.** Proposta de autorização para a abertura de Processo de Participação e Controle Social, mediante Audiência Pública, das minutas de Edital de Licitação e de Contrato de Concessão da nova concessão do sistema ferroviário da Malha Sul — Corredores Rio Grande, Paraná – Santa Catarina e Mercosul (4.248,45 km), estruturada a partir da desestatização da extinta RFFSA, cujo contrato vigente, celebrado com a Rumo Malha Sul S.A., tem termo final previsto para fevereiro de 2027. O ato submetido à deliberação não aprova o edital, o contrato ou a outorga: autoriza, tão somente, submeter as respectivas minutas às contribuições da sociedade, etapa prévia e instrutória do certame, em observância ao art. 14, inciso II, e ao art. 15 da Resolução ANTT nº 6.020/2023, ao art. 23 da Portaria MT nº 995/2023 e ao art. 88 do Regimento Interno (Resolução ANTT nº 5.976, de 7 de abril de 2022).

1.2. Da instrução. A matéria encontra-se instruída pela Nota Técnica Conjunta nº 7/2026 ([SEI nº 42891126](#)), das Gerências GEFER e GEREG, e pelo Relatório à Diretoria SEI nº 210/2026 ([SEI nº 42847441](#)), com base em estudos de viabilidade elaborados pela Infra S.A. e em Modelos Econômico-Financeiros por corredor ([SEI nº 42883767](#)). A instrução é tecnicamente consistente e apta à fase consultiva, e a proposta concretiza os princípios da publicidade, da transparência, da participação social e da motivação dos atos administrativos. A viabilidade do empreendimento é, por desenho dos estudos, de portfólio — sustentada pelo modelo de investimentos cruzados, em que o Corredor Paraná – Santa Catarina, robusto e estruturante, custeia, por aporte aos Recursos Vinculados, os Corredores Rio Grande e Mercosul.

1.3. Pela aprovação.

2. RELATÓRIO**2.1. DO OBJETO**

2.1.1. Trata o presente processo da proposta da Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON) de autorização, pela Diretoria Colegiada, para abertura de Processo de Participação e Controle Social, mediante realização de Audiência Pública, relativo à licitação do empreendimento ferroviário denominado Malha Sul, que compreende o Corredor Mercosul, o Corredor Rio Grande e o Corredor Paraná – Santa Catarina, conforme Relatório à Diretoria SEI nº 210/2026 ([SEI nº 42847441](#)). O presente Processo de Participação e Controle Social (nº 50500.021563/2026-16) é derivado e instrui o processo principal de estruturação da concessão da Malha Sul (nº 50500.524083/2025-11).

2.1.2. Registra-se que foi produzido como material de apoio a este voto, para melhor visualização dos mapas e indicadores, o artefato disponível em [VISUAL MAP](#).

2.1.3. O Processo de Participação e Controle Social tem por finalidade a coleta de sugestões, contribuições e manifestações da sociedade, de agentes econômicos e demais interessados, com vistas ao aprimoramento dos estudos técnicos, econômico-financeiros e jurídicos que fundamentam a proposta de licitação, notadamente as minutas de Edital e de Contrato de Concessão e seus anexos.

2.1.4. Cumpre desde logo delimitar a natureza do ato deliberativo: não se delibera, nesta oportunidade, sobre o mérito da outorga, sobre o valor de outorga, sobre a assinatura de contrato ou sobre a aprovação definitiva de qualquer minuta; delibera-se, tão somente, sobre a autorização para submeter o conjunto de minutas à consulta pública, etapa prévia e instrutória do certame.

2.2. DO HISTÓRICO PROCESSUAL

2.2.1. A concessão da Malha Sul à Rumo Malha Sul S.A. decorre do processo de desestatização da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, abrangendo malha ferroviária localizada nos Estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, com extensão originalmente estimada em aproximadamente 7.220 km. O respectivo Contrato de Concessão possui termo final previsto para fevereiro de 2027.

2.2.2. Em fevereiro de 2020, por meio do Decreto nº 10.624 ([SEI nº 41321762](#)), o empreendimento ferroviário Malha Sul foi qualificado no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – PPI.

2.2.3. Em 2021, a concessionária Rumo, pela Carta nº 0191/GREG/2021 ([SEI nº 3928505](#)), manifestou interesse na renovação, dando origem ao estudo de prorrogação antecipada do contrato, conduzido pela ANTT por meio do Ofício SEI nº 9224/2021/GEMEF/SUCON ([SEI nº 3928485](#)), no âmbito dos Processos nº 50000.007795/2021-98 e nº 50500.098791/2021-70.

2.2.4. Pelo Ofício nº 3064/2021/SNTT ([SEI nº 8445192](#)), a Secretaria Nacional de Transportes Terrestres encaminhou atualização de diretrizes sobre cenários de infraestrutura (Notas Informativas nº 9/2021 e nº 45/2021/CGOFR/DTFER/SNTT), registrando que tais diretrizes constituíam exercício técnico sujeito a alterações, ante indefinições tarifárias e estruturais ainda não concluídas.

2.2.5. A Nota Informativa nº 45/2021 consignou a existência de quatro requerimentos de autorização ferroviária formulados pela Ferroeste após a edição da Medida Provisória nº 1.065/2021 — trechos Cascavel/PR–Foz do Iguaçu/PR, Cascavel/PR–Chapecó/SC, Dourados/MS–Maracaju/MS e Guarapuava/PR–Paranaguá/PR, todos com prazo indicado de 99 anos —, recomendando que os estudos da concessionária considerassem cenários alternativos de demanda (Cenários 1 a 4), de modo a permitir a identificação de eventuais gargalos.

2.2.6. No âmbito do Processo nº 50000.045142/2022-98, a Rumo apresentou a Carta nº 174/JUR-REG/CC/2022 ([SEI nº 6662194](#)), reiterando interesse na renovação, mas apontando incertezas relevantes quanto aos cenários de demanda, notadamente em razão do destino do leilão da Ferroeste, da indefinição das concessões e pedágios no Estado do Paraná e do aumento do preço de insumos e combustíveis. O Despacho nº 2817/2022/SNTT ([SEI nº 6672182](#)) registrou a possibilidade de reavaliação da política pública referente à concessão da Malha Sul.

2.2.7. Diante da complexidade e da relevância estratégica do ativo, o Ministério dos Transportes instituiu o Grupo de Trabalho – Malha Sul pela Portaria nº 1.022, de 12 de novembro de 2024, com prorrogação pela Portaria nº 144, de 21 de fevereiro de 2025, até 12 de junho de 2025. O Relatório Final do GT Malha Sul ([SEI nº 10411755](#)) consolidou análises sobre passivos regulatórios, os impactos da calamidade pública no Estado do Rio Grande do Sul, cobertura securitária, alternativas de reconfiguração da malha, cenários de demanda e riscos associados à continuidade da concessão ou à adoção de novo processo licitatório — convergindo, ao final, para a reconfiguração da malha em novo arranjo licitatório.

2.2.8. Em fevereiro de 2026, os Estudos de Viabilidade dos três corredores foram encaminhados à ANTT pela Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário (SNTF), elaborados pela Infra S.A., por meio dos Ofícios nº 213/2026/SNTF ([SEI nº 41321990](#)), nº 215/2026/SNTF ([SEI nº 41321910](#)) e nº 217/2026/SNTF ([SEI nº 41322095](#)).

2.2.9. As Gerências de Estudos e Projetos Ferroviários (GEFER) e de Estruturação Regulatória (GEREG) elaboraram a Nota Técnica Conjunta nº 7/2026 ([SEI nº 42891126](#)), com a análise técnica dos estudos de engenharia, das premissas adotadas nos cadernos (obrigações, demanda, operacional, engenharia e socioambiental) e da consolidação dos documentos jurídicos — minutas de Edital e de Contrato —, atestando a conformidade com o marco regulatório aplicável às concessões ferroviárias federais.

2.2.10. Em 22 de maio de 2026, a SUCON deu ciência prévia à Procuradoria Federal junto à ANTT (Despacho SEI nº 42847371), nos termos do art. 15, § 1º, da Resolução ANTT nº 6.020/2023, e firmou o Relatório à Diretoria SEI nº 210/2026 ([SEI nº 42847441](#)), encaminhando a matéria à deliberação colegiada. Pelo Despacho de Instrução ([SEI nº 42858497](#)), declarou o processo apto à deliberação.

2.2.11. Em 25 de maio de 2026, o Gabinete do Diretor-Geral, pelo Despacho GAB-DG SEI nº 42959807, encaminhou os autos à Secretaria-Geral para distribuição ao Diretor Alex Azevedo, por prevenção — e não por sorteio —, fundamentada na Ata da 176ª Reunião de Diretoria Administrativa ([SEI nº 40791154](#)), que, ratificando o deliberado na 66ª Reunião de Diretoria Administrativa, estabeleceu que a distribuição efetivada prevaleceria até a conclusão do processo, mantida a relatoria em todas as fases em razão da expertise adquirida no respectivo estudo. A distribuição consumou-se em 25 de maio de 2026 (Certidão de Distribuição SEI nº 42963293), que registra a composição da Diretoria Colegiada — Diretor-Geral Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio e Diretores Felipe Fernandes Queiroz, Lucas Asfor Rocha Lima, Alex Antonio de Azevedo Cruz e Alessandro Baumgartner.

2.2.12. Em 27 de maio de 2026, pelo Despacho DAA SEI nº 43008483, a relatoria solicitou a inclusão do processo na pauta da 1.034ª Reunião Deliberativa Pública – RDP, em 3 de junho de 2026, nos termos dos arts. 15, inciso VI, e 79, § 1º, inciso IV, do Regimento Interno.

2.2.13. Em 29 de maio de 2026, a SUCON, pelo Despacho SEI nº 43052650, comunicou o ajuste do cronograma da Audiência Pública — em razão da compatibilização das agendas institucionais da SUCON, da Assessoria de Comunicação e da Ouvidoria —, apresentando nova Minuta de Aviso de Audiência Pública ([SEI nº 43052437](#)) e a ampliação do prazo de contribuições até 10 de agosto de 2026, a ser considerada para fins da deliberação.

2.3. DA INSTRUÇÃO DOCUMENTAL E DA PROPOSTA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA

2.3.1. O Processo de Participação e Controle Social encontra-se instruído com: Documentos Jurídicos (minutas de Edital, Contratos e anexos — SEI nº 42897656); Caderno de Obrigações ([SEI nº 42882072](#)); Anexo Caderno de Demanda ([SEI nº 42883701](#)); Anexo Caderno Operacional ([SEI nº 42883738](#)); Anexo Caderno de Engenharia ([SEI nº 42883756](#)); Anexo Caderno Socioambiental (SEI nº 42883791, 42891707, 42891932 e 42892054); e Anexo Modelo Econômico-Financeiro ([SEI nº 42883767](#)), por corredor.

2.3.2. A Minuta de Aviso de Audiência Pública vigente ([SEI nº 43052437](#)), que atualiza a versão inicial ([SEI nº 42846766](#)) na forma do Despacho SUCON SEI nº 43052650, propõe sessão híbrida (virtual e presencial) em Brasília/DF em 16 de julho de 2026 (às 10h, com transmissão pelo canal da ANTT no YouTube) e sessões presenciais em Curitiba/PR (27 de julho de 2026), Porto Alegre/RS (29 de julho de 2026) e Florianópolis/SC (31 de julho de 2026). As informações e orientações sobre a matéria estarão disponíveis a partir de 8 de junho de 2026, e o prazo de envio de contribuições estende-se de 15 de junho a 10 de agosto de 2026 (das 09h do dia inicial às 23h59 do dia final, horário de Brasília). A Comissão será composta por membros da SUCON, conforme a Minuta de Portaria SEI nº 42847052.

2.3.3. Conclusão parcial: a instrução está completa para a fase consultiva, contemplando o conjunto integral de cadernos técnicos, o modelo econômico-financeiro e os documentos jurídicos, em conformidade com a Instrução Normativa ANTT nº 14/2022.

3. FUNDAMENTAÇÃO

3.1. DA ANÁLISE DE ADMISSIBILIDADE

3.1.1. A competência desta Agência para regular as concessões ferroviárias federais e para conduzir os respectivos processos de participação social encontra fundamento no art. 21, inciso XII, alínea "d", e no art. 175 da Constituição Federal, bem como no art. 13 e no art. 12, inciso III, da Lei nº 10.233/2001, que erige, entre as diretrizes do gerenciamento da infraestrutura, a priorização dos programas relacionados aos eixos estratégicos de integração nacional, de abastecimento do mercado interno e de exportação.

3.1.2. A realização de Audiência Pública é dever legal e regulamentar quando a matéria afetar direitos de agentes econômicos ou de usuários, hipótese expressamente prevista para "minutas de editais de licitação de outorgas [e] minutas de contratos de concessão" (art. 14, inciso II, da Resolução ANTT nº 6.020/2023). A submissão da proposta à Diretoria Colegiada observa o art. 15 da mesma Resolução, e os objetivos da participação social estão delineados no art. 88 do Regimento Interno (Resolução ANTT nº 5.976, de 7 de abril de 2022).

3.1.3. O rito harmoniza-se com o art. 23 da Portaria MT nº 995/2023, segundo o qual, após a aprovação do Projeto de Parceria, este será submetido às contribuições da sociedade, com vistas à abertura de Audiência Pública, e com a Instrução Normativa ANTT nº 14/2022, no que tange à instrução processual.

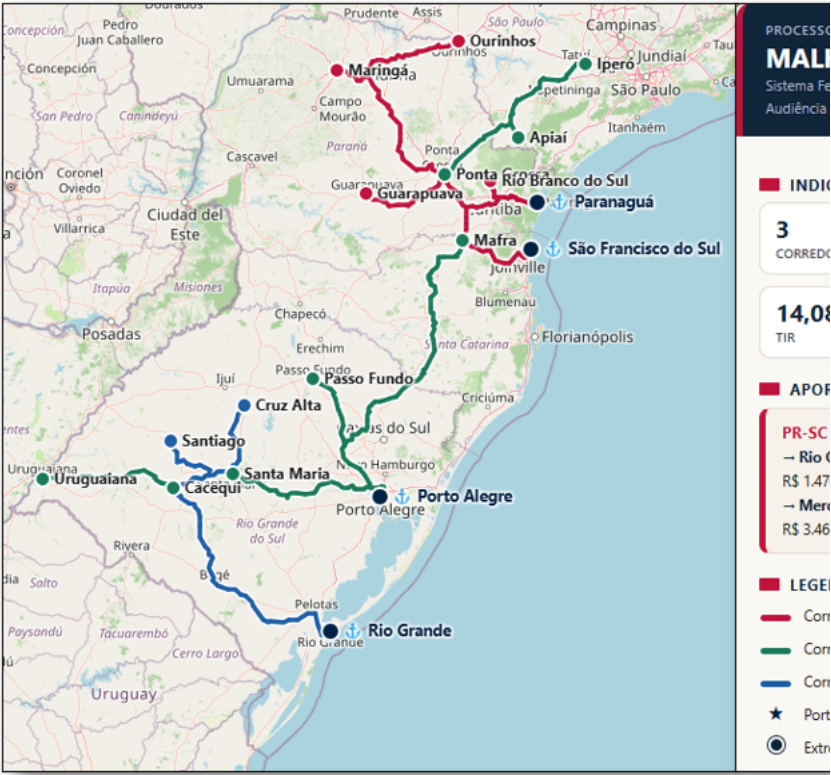
3.1.4. Foi assegurada a ciência prévia à Procuradoria Federal junto à ANTT (Despacho SEI nº 42847371), facultando-lhe o requerimento de vista no prazo do art. 15, § 2º, da Resolução nº 6.020/2023, sem que a emissão de parecer constitua, nesta fase, requisito de admissibilidade — conforme expressamente justificado no Despacho de Instrução SEI nº 42858497.

3.1.5. Conclusão preliminar: a competência desta Agência é inconteste, os requisitos formais do rito de participação social foram plenamente atendidos, e a instrução observou a legislação aplicável.

3.2. DA ANÁLISE DE MÉRITO

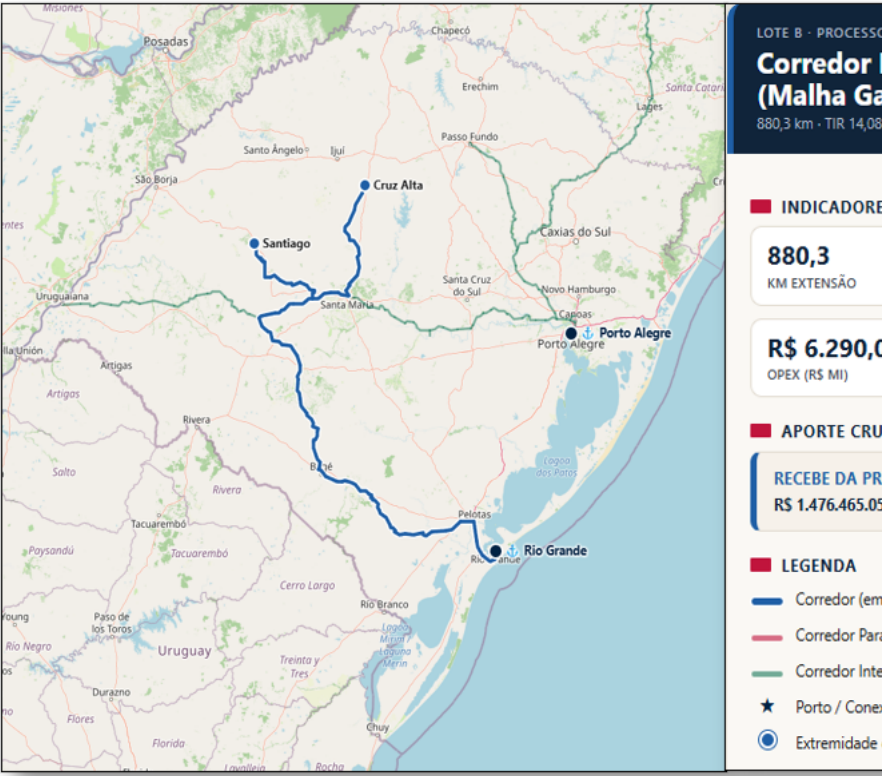
3.2.1. DO EMPREENDIMENTO: VISÃO GERAL E CARACTERIZAÇÃO DOS CORREDORES

3.2.1.1. Visão geral. O empreendimento ferroviário Malha Sul, decorrente da desestatização da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA e atualmente operado pela Rumo Malha Sul S.A. (Contrato de Concessão com termo final previsto para fevereiro de 2027), é reorganizado, no novo arranjo licitatório, em três corredores funcionalmente articulados que somam 4.248,45 km de malha ferroviária nos Estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul (Relatório à Diretoria SEI nº 210/2026). Embora reunidos em um único certame, os corredores apresentam perfis de carga, robustez e função distintos — circunstância que estrutura toda a análise de mérito subsequente e fundamenta a leitura de viabilidade de portfólio (item 3.2.3), sustentada pelo modelo de investimentos cruzados (item 3.2.4). A caracterização que segue integra, para cada corredor, sua geografia, seu perfil de carga e o resultado da análise de robustez conduzida no âmbito da relatoria.



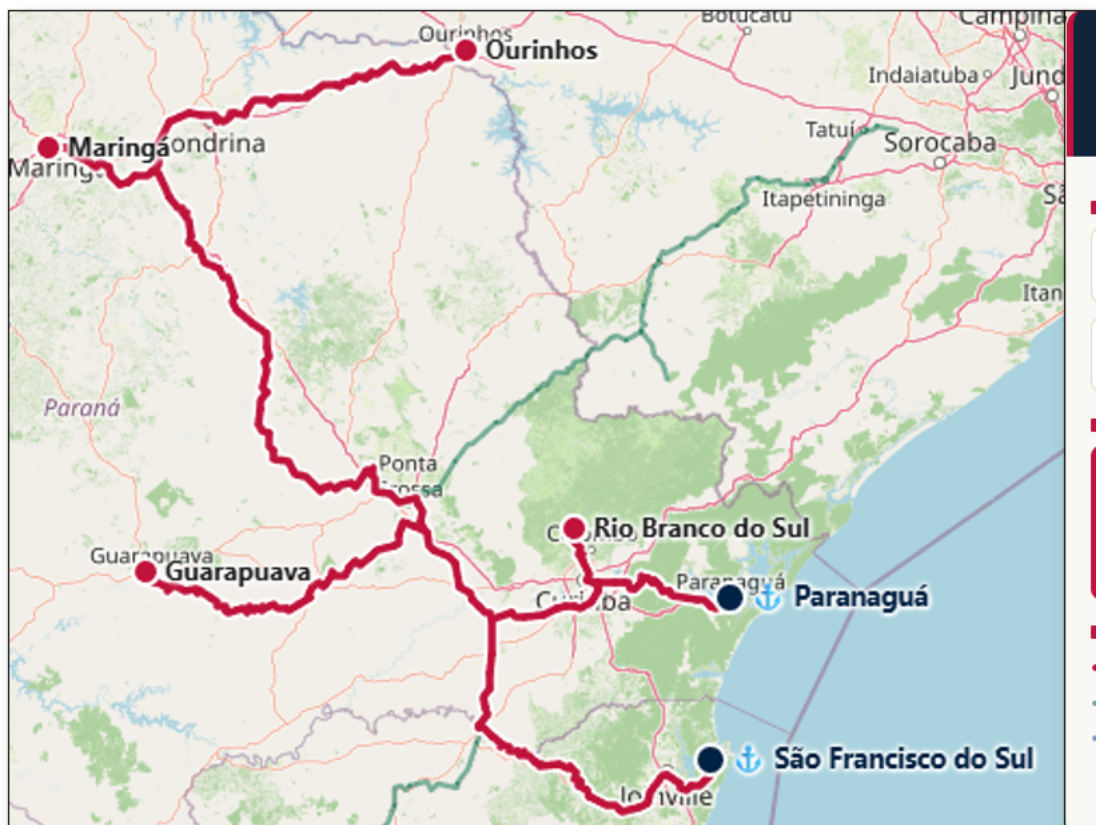
[CLIQUE AQUI PARA EXPANDIR O MAPA](#)

3.2.1.2. Corredor Rio Grande (880,41 km). Conecta Cruz Alta (RS) a Cacequi (RS), com ramal entre Santiago (RS) e Dilermando de Aguiar (RS), e de Cacequi (RS) até o Porto de Rio Grande (RS). Responde por 16,6% da movimentação da Malha Sul, com forte ligação ao Porto de Rio Grande e predominância de grãos, fertilizantes e combustíveis; o crescimento esperado é moderado, assentado em ganhos de produtividade agrícola. Na análise de robustez (item 3.2.3), apresenta margem de remuneração de capital estreita: probabilidade elevada de Valor Presente Líquido positivo ($\approx 94\%$), porém com a Taxa Interna de Retorno situando-se abaixo do custo de capital em cerca de 95% das simulações — viabilidade econômica positiva, com folga reduzida em relação ao WACC. Por esse perfil, integra o conjunto de corredores cuja sustentação econômica se apoia no modelo de investimentos cruzados (item 3.2.4), recomendando-se monitoramento e gatilhos de reequilíbrio.



[CLIQUE AQUI PARA EXPANDIR O MAPA](#)

3.2.1.3. Corredor Paraná – Santa Catarina (1.502,26 km). Inicia-se nos ramais que ligam Maringá (PR) e Ourinhos (SP) a Apucarana (PR), estende-se a Ponta Grossa (PR) e a Eng. Bley (PR), onde se bifurca para os Portos de Paranaguá (PR) e de São Francisco do Sul (SC), compreendendo ainda o segmento Ponta Grossa–Guarapuava (PR). Concentra 78% da carga da Malha Sul, com forte vocação exportadora (grãos, açúcar, celulose, contêineres e fertilizantes) e expectativa de crescimento relevante no transporte de soja, milho e farelo. É o corredor estruturante do empreendimento: na análise de robustez (item 3.2.3) mostra-se robustamente viável (VPL positivo em $\approx 99\%$ das iterações) e ocupa, no modelo de investimentos cruzados (item 3.2.4), a posição de depositante dos recursos que sustentam os demais corredores.



[CLIQUE AQUI PARA EXPANDIR O MAPA](#)

3.2.1.4. Corredor Mercosul (1.865,78 km). Realiza ligação interestadual de Iperó (SP) a Roca Sales (RS), com ramais para Apiaí (SP) e Passo Fundo (RS), bifurcando-se até o Pátio Industrial e o Porto de Porto Alegre (RS) e, a oeste, até Triângulo (RS), Cacequi (RS) e Uruguaiana (RS), na fronteira com a Argentina. Dos cerca de R\$ 4,8 bilhões previstos em investimentos, aproximadamente R\$ 3 bilhões destinam-se à reconstrução da infraestrutura ferroviária gaúcha afetada por eventos climáticos recentes — função de integração logística e de recuperação regional que o posiciona como receptor no modelo de investimentos cruzados (item 3.2.4). Na análise de robustez (item 3.2.3), é o corredor cuja viabilidade depende do aporte cruzado: a probabilidade de VPL positivo situa-se em torno de 10,5% e a de a TIR ficar abaixo do custo de capital aproxima-se de 100% nas parametrizações de WACC examinadas — resultado coerente com o desenho de portfólio, que lhe destina função estruturalmente sustentada pelo corredor de maior densidade. Convergem, no mesmo sentido, três elementos dos próprios estudos: (i) o número de anos com fluxo de caixa livre negativo é de 12 anos (ante 5 nos demais corredores); (ii) o campo "payback" registra "30+" anos no Modelo Econômico-Financeiro; e (iii) o corredor é receptor líquido de receita de Direito de Tráfego (DRT) da ordem de R\$ 1,15 bilhão, em linha com sua posição na arquitetura de aportes.



[CLIQUE AQUI PARA EXPANDIR O MAPA](#)

3.2.1.5. Síntese. A articulação de três corredores com perfis assimétricos — um corredor estruturante de elevada densidade e robustez (Paraná – Santa Catarina), um corredor de densidade intermediária e margem estreita (Rio Grande) e um corredor de vocação integradora e de reconstrução, dependente do aporte cruzado (Mercosul) — é o traço que condiciona a leitura do equilíbrio econômico-financeiro (item 3.2.3) e que faz da higidez do modelo de investimentos cruzados (item 3.2.4) condição da viabilidade do conjunto. A viabilidade do empreendimento é, por desenho dos estudos, agregada (de portfólio), e não individual.

3.2.2. DA CONSISTÊNCIA TÉCNICA DOS ESTUDOS

3.2.2.1. A Nota Técnica Conjunta nº 7/2026 (SEI nº 42891126) atestou a consistência dos estudos de engenharia e das premissas concentradas nos cadernos de obrigações, demanda, operacional, engenharia e socioambiental, bem como a consolidação dos documentos jurídicos, em conformidade com o marco regulatório das concessões ferroviárias federais. A modelagem econômico-financeira estrutura-se em três Modelos Econômico-Financeiros (MEF) dedicados, um por corredor (SEI nº 42883767), arquitetura coerente com o caráter multi-ativo do empreendimento, que permite a aferição individual e agregada da viabilidade.

3.2.2.2. Da classificação de risco do projeto. A classificação de risco rege-se pela Resolução ANTT nº 6.036/2024, cuja metodologia foi corretamente aplicada nas Planilhas de Cálculo do Risco de Projeto Ferroviário (SEI nº 42883767, aba Resumo) — peças distintas dos Modelos Econômico-Financeiros. O Nível de Risco do Projeto (NRP), calculado pela fórmula do art. 7º do Regulamento anexo — $NRP = (0,42 \times CUSTOS + 0,33 \times RECEITA + 0,25 \times FINANCEIRO) \times 100 / 3$ —, resulta em 45,10 (Paraná – Santa Catarina), 54,68 (Rio Grande) e 51,36 (Mercosul) (célula M35), valores situados na faixa de Risco 2 ($35 \leq NRP \leq 65$, art. 12, inciso II), à qual corresponde a classe CR2 (art. 14, inciso II) — em consonância com a classe de risco adotada nos Modelos Econômico-Financeiros (célula Q5). Registre-se, para afastar leitura equivocada, que a escala de valor de risco de cada atributo (VR) varia de 0 a 3 (art. 6º do Regulamento anexo), sendo o valor 0 o mínimo válido da escala — correspondente à menor percepção de risco —, e não um valor a ela estranho. Recomenda-se apenas, na fase consultiva, a confirmação das premissas qualitativas de determinados atributos — em especial o estágio de licenciamento ambiental (ELA) — à luz do escopo de reconstrução de cada corredor, sem prejuízo da consistência metodológica ora verificada (tabela célula-a-célula no Anexo I, item A.5.1).

3.2.2.3. Do dimensionamento dos investimentos de manutenção pesada (sustaining). Observou-se que, para os Corredores Rio Grande e Mercosul, os patamares previstos situam-se cerca de 16 a 20 pontos percentuais abaixo do parâmetro de referência extraível do Acórdão TCU nº 1.251/2025 – Plenário, enquanto o Corredor Paraná – Santa Catarina dele se aproxima. Recomenda-se que a fase consultiva e a consolidação dos cadernos de obrigações explicitem as premissas que sustentam esse dimensionamento, em diálogo com a referida diretriz de controle externo.

3.2.2.4. Conclusão parcial: os estudos são tecnicamente consistentes e aptos à fase consultiva, observada a recomendação de confirmar as premissas qualitativas da classificação de risco e de explicitar o dimensionamento do sustaining dos corredores de menor densidade — providências próprias do aprimoramento conduzido na consulta pública.

3.2.3. DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO E DA ROBUSTEZ A CHOQUES

3.2.3.1. Os indicadores extraídos do Painel de Controle dos três MEF (período 2027–2056), aferidos diretamente das células de cada planilha, são os seguintes:



Fonte: MEF (SEI nº 42883767), aba "Painel de Controle" de cada RMS... - MEF (20260223).xlsm — TIRI13, VPL I15, Payback I16/I17, CAPEX E22, OPEX E23, Receita Líquida E21, classe de risco Q5(CR2 nos três), períodoR22–R23 (2027–2056).

3.2.3.2. O investimento total (CAPEX) projetado é de R\$ 14,40 bilhões (PR-SC R\$ 6,87 bi; Rio Grande R\$ 3,04 bi; Mercosul R\$ 4,49 bi) e a despesa operacional (OPEX) total, de R\$ 38,67 bilhões, ao longo do horizonte concessório de 30 anos (2027–2056). As premissas macroeconômicas e tributárias são comuns aos três corredores (Recursos Vinculados de 2,00% da receita — célula R28).

3.2.3.3. A identidade da Taxa Interna de Retorno (14,08% a.a.) nos três corredores não é coincidência, mas resultado da calibração do modelo: a TIR é ajustada ao custo de capital regulatório de referência (WACC), por meio do mecanismo de equalização financeira (subsídio/outorga), de modo a restabelecer o equilíbrio da equação econômico-financeira, na forma do art. 9º, § 4º, da Lei nº 8.987/1995. Daí decorrem, como consequência matemática, o Valor Presente Líquido próximo de zero e o payback ao final do prazo. A calibração à mesma TIR, embora adequada à equalização financeira, não evidencia, por si, a assimetria de robustez entre os corredores (caracterizada no item 3.2.1), que convém explicitar à sociedade.

3.2.3.4. Da taxa de desconto de referência. Duas peças dos autos expressam a taxa de desconto em valores próximos, porém distintos, ambos corretamente associados à classe CR2: a Nota Técnica Conjunta nº 7/2026 (SEI nº 42891126) adota WACC de 14,08% a.a., qualificando-o como "CR2 do segundo trimestre de 2026" e remetendo à aprovação do CMPCr na abertura do processo de participação social (art. 20, inciso I, do Regulamento anexo à Resolução ANTT nº 6.035/2024), valor refletido na taxa de desconto dos MEF (célula I14); os Relatórios da Infra S.A. (SEI nº 42883767) consignam WACC de 13,87% a.a., igualmente rotulado "CR2". A diferença de 21 pontos-base é compatível com a atualização temporal do Benchmark trimestral prevista no art. 8º, § 1º, e no art. 22 do mesmo Regulamento (Benchmark apurado em janeiro, abril, julho e outubro, e vigente na data dos eventos de aprovação na Diretoria Colegiada).

3.2.3.5. Da robustez sob incerteza. Para além da leitura do ponto-base do Modelo Econômico-Financeiro, procedeu-se, no âmbito da relatoria, a análise de robustez dos estudos da Infra S.A. por simulação de Monte Carlo aderente ao art. 18 do Regulamento anexo à Resolução ANTT nº 6.035/2024 (variáveis IPCA, RD, PRM, Rf, TLPpré, RP e CPI — inciso I; distribuições normal, triangular, PERT e lognormal — inciso III; seleção pelo Critério de Informação de Akaike — inciso IV; ao menos 30.000 iterações — inciso V), totalizando cerca de 490 mil iterações sob as taxas de desconto documentais (14,08% a.a. e 13,87% a.a.). O objetivo foi aferir a probabilidade de viabilidade sob incerteza de cada corredor:

CORREDOR	P(VPL > 0)	P(TIR < WACC)	LEITURA DE ROBUST
■ Paraná – Santa Catarina	≈ 99%	≈ 0,1%	Robusto — corredor estruturante
■ Rio Grande	≈ 94%	≈ 95%	Margem de remunera estreita
■ Mercosul	≈ 10,5%	≈ 100%	Dependente do aporte cr

3.2.3.6. Do risco sistêmico de demanda. A análise de sensibilidade global (decomposição de variância) identifica o choque de demanda como o fator dominante de risco nos três corredores (índices de sensibilidade total superiores a 0,85), com interação relevante entre demanda e inflação de custos operacionais no Corredor Mercosul. A análise de dependência (cópula) sob choques macroeconômicos compartilhados demonstra que a diversificação entre corredores não opera como hedge: a probabilidade de os três corredores apresentarem desempenho inferior simultaneamente eleva-se de forma expressiva nos cenários de cauda. Em consequência, a matriz de risco e o gatilho de reequilíbrio devem contemplar o cenário sistêmico, e não apenas o desempenho isolado de cada corredor.

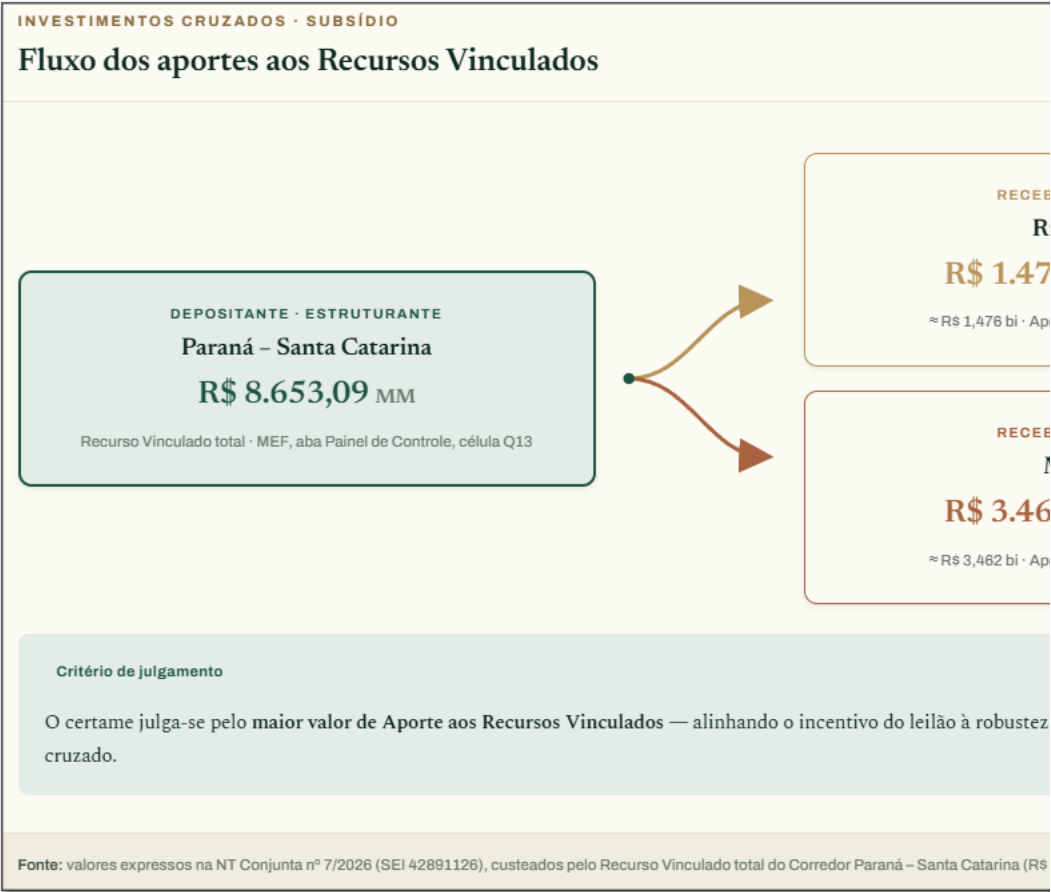
3.2.3.7. Em benchmark setorial, a TIR de 14,08% a.a. posiciona-se em patamar alinhado ao mercado privado de operadores ferroviários comparáveis, com a ressalva metodológica de que a comparação entre taxas nominais e reais e entre regimes contratuais distintos exige normalização — razão pela qual a conclusão de adequação é qualificada e sujeita à validação na fase consultiva.

3.2.3.8. Conclusão parcial: os parâmetros econômico-financeiros são, em conjunto, consistentes para fundamentar a abertura da consulta pública; a calibração à TIR uniforme, a dependência do Corredor Mercosul em relação ao aporte cruzado, a margem estreita do Corredor Rio Grande, a fixação unívoca da taxa de desconto e o risco sistêmico de demanda não diversificável constituem pontos que convém expor à sociedade e endereçar na matriz de risco e na cláusula de reequilíbrio antes da publicação do edital definitivo. A análise de robustez confirma o acerto da modelagem de portfólio adotada nos estudos.

3.2.4. DO MODELO DE INVESTIMENTOS CRUZADOS

3.2.4.1. Conceito e função. O modelo de investimentos cruzados é o mecanismo que viabiliza, em base de portfólio, o leilão conjunto dos três corredores: o corredor de maior capacidade de geração de caixa — Paraná – Santa Catarina, único com Valor Presente Líquido positivo (Nota Técnica Conjunta nº 7/2026, SEI nº 42891126) — sustenta financeiramente os corredores de menor densidade, mediante depósito em conta vinculada destinada a aportes aos Corredores Rio Grande e Mercosul. É esse arranjo que torna agregada (de portfólio), e não individual, a viabilidade do empreendimento (itens 3.2.1.5 e 3.2.3) e que constitui, por isso, condição de viabilidade dos corredores de menor densidade.

3.2.4.2. Quantificação documental dos aportes. Os valores constam expressamente da Nota Técnica Conjunta nº 7/2026 (SEI nº 42891126): aporte ao Corredor Rio Grande de R\$ 1.476.465.052,30 e aporte ao Corredor Mercosul de R\$ 3.461.915.297,68, custeados pelo Recurso Vinculado total do Corredor Paraná – Santa Catarina (R\$ 8.653,09 milhões — MEF, aba "Painel de Controle", célula Q13). O critério de julgamento do certame é, coerentemente, o maior valor de Aporte aos Recursos Vinculados (Nota Técnica Conjunta nº 7/2026), o que alinha o incentivo do leilão à robustez do mecanismo de subsídio cruzado.



- 3.2.4.3. Natureza jurídica do Aporte e governança operacional. Nos termos das minutas de Contrato e do Anexo de Governança dos Aportes, o Aporte é recurso "de natureza pública e/ou privada" que integra os Recursos Vinculados, com a finalidade de custear os investimentos de requalificação da superestrutura e os de natureza recorrente (sustaining), e materializa-se pelo instituto do Investimento Cruzado, na forma de obrigações de pagar lastreadas nos recursos vinculados provenientes da concessão do Corredor Paraná – Santa Catarina. A transferência condiciona-se ao cumprimento de marcos físicos dispostos no Anexo de Governança dos Aportes e atestados pela ANTT, com atualização do valor pelo Índice de Reajuste Tarifário (IRT) entre a data-base do Contrato e a do pagamento. A governança financeira opera por sistema de contas segregadas — Centralizadora, de Ajuste, de Aporte Inicial e de Livre Movimentação — e por Relatório de Acompanhamento Anual validado pelo Verificador, mecanismo que assegura a vinculação dos recursos à efetiva execução dos investimentos.
- 3.2.4.4. Da cadeia escalonada de garantias e mecanismos de aporte. A solidez do arranjo não repousa unicamente no fluxo do Corredor Paraná – Santa Catarina: as minutas estruturam uma cadeia escalonada de mecanismos de garantia, acionável na hipótese de frustração total ou parcial dos Aportes provenientes daquele corredor, mediante diretriz de política pública pela qual o Poder Concedente poderá determinar a alocação de recursos provenientes de:
- (a) **outros contratos de concessão ferroviária**, mediante utilização de recursos privados, nos termos do **art. 25, § 1º, da Lei nº 13.448/2017** e do **art. 15, § 2º, inciso II, da Lei nº 14.273/2021** — modalidade que sustenta o aporte sem onerar diretamente o Tesouro;
 - (b) **transferências complementares de recursos públicos oriundos do orçamento público da União**, observados o regime de responsabilidade fiscal (Lei Complementar nº 101/2000) e a disciplina orçamentária constitucional;
 - (c) **fundos de desenvolvimento de infraestrutura voltados à cobertura de riscos — a exemplo do FDIRS, previsto pelo Decreto nº 10.918, de 29 de dezembro de 2021** —, instrumento público de cobertura de riscos em projetos de infraestrutura.



3.2.4.5. Dos mecanismos residual e de não efetivação. Persistindo a insuficiência de recursos após as modalidades acima, as minutas remetem ao mecanismo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pela metodologia do Fluxo de Caixa Marginal (Anexo 3), articulação que conecta o modelo de aportes ao regime de reequilíbrio do Contrato. Adicionalmente, a minuta do Corredor Rio Grande contempla salvaguarda específica para a hipótese de não efetivação da concessão do Corredor Paraná – Santa Catarina, em que o Poder Concedente deverá — em obrigação vinculante — adotar as medidas jurídicas e/ou orçamentárias cabíveis para assegurar o repasse dos aportes, na ordem de prioridade estabelecida no próprio instrumento. Recomenda-se, na fase consultiva, a harmonização dessa salvaguarda entre os corredores recebedores e a explicitação da ordem de prioridade entre as modalidades de garantia, de modo a reforçar a previsibilidade do arranjo.

3.2.4.6. Conclusão parcial: o modelo de investimentos cruzados é legítimo, intencional e estruturante da viabilidade de portfólio do empreendimento, e a cadeia escalonada de garantias — subsídio do corredor estruturante, recursos privados de outros contratos de concessão, orçamento público da União e fundos de cobertura de riscos (FDIRS), com o reequilíbrio residual pelo Fluxo de Caixa Marginal — confere-lhe densidade jurídica e financeira. Recomenda-se, para a fase consultiva e a consolidação das minutas: (i) a documentação expressa da lógica do mecanismo (papéis de depositante e recebedores, fluxo dos aportes, marcos físicos e critério de julgamento); (ii) a verificação da simetria entre as obrigações de depósito (Paraná – Santa Catarina) e os direitos de recebimento (Rio Grande e Mercosul), com as remissões recíprocas ao Anexo de Governança dos Aportes; e (iii) a disciplina expressa da exigibilidade e da garantia do aporte cruzado, inclusive da ordem de prioridade entre as modalidades de cobertura, de modo a assegurar, perante a sociedade e os órgãos de controle, a robustez jurídica do arranjo que sustenta a viabilidade do conjunto.

3.3. DA CONFORMIDADE JURÍDICA E SEGURANÇA DO INSTRUMENTO

3.3.1. A submissão das minutas à Audiência Pública densifica o princípio constitucional da publicidade (art. 37, caput, da CF/88), o dever de motivação (art. 50 da Lei nº 9.784/1999) e as diretrizes de transparência e controle social consagradas na Resolução ANTT nº 6.020/2023, sendo, ademais, etapa que antecede e qualifica o futuro certame licitatório (art. 37, inciso XXI, da CF/88; Lei nº 14.133/2021).

3.3.2. A jurisprudência do Tribunal de Contas da União reforça a centralidade da fase participativa, notadamente o Acórdão nº 2.057/2020 – Plenário, que erige a audiência pública e a transparência como condições de validade da modelagem de concessões, e os Acórdãos nº 1.910/2014, nº 1.901/2017, nº 2.622/2013 e nº 2.250/2019 – Plenário, paradigmáticos quanto à modelagem econômico-financeira, ao risco regulatório, ao tratamento de BDI/encargos e ao cálculo de outorga — diretrizes que devem orientar a consolidação das minutas após a consulta.

3.3.2.1. Incide, ainda, de forma específica, o Acórdão nº 1.251/2025 – Plenário, decorrente de auditoria operacional sobre as concessões ferroviárias, no qual o sistema da Malha Sul figura nominalmente (§ 232) entre os próximos empreendimentos de desestatização e que veicula recomendações quanto ao dimensionamento dos investimentos de manutenção pesada (sustaining) nos cadernos contratuais — diretriz cuja observância é verificável nos estudos ora submetidos (item 3.2.2). Pertinente, também, o Acórdão nº 2.514/2023 – Plenário, quanto à reversibilidade e à indenização de ativos não amortizados ao termo da atual concessão.

3.3.2.2. No plano infralegal setorial, a modelagem econômico-financeira e a classificação de risco regem-se pelas Resoluções ANTT nº 6.035 e nº 6.036, de 18 de janeiro de 2024 (a Resolução nº 6.037/2024 disciplina o ajuste do spread).

3.3.2.3. A **Resolução nº 6.035/2024** estabelece, em seu Regulamento anexo:

- o cálculo da distribuição do Custo Médio Ponderado de Capital (CMPC) **art. 4º**;
- o *spread* CMPCs = CMPC – Benchmark — **art. 5º**;
- os três valores de risco a partir do desvio padrão **art. 7º** (**CR 1 = valor médio acrescido de 20% do desvio padrão; CR 2 = valor médio acrescido de 40%; CR 3 = valor médio acrescido de 60%**);
- o CMPCr = Benchmark trimestral + CMPCs — **art. 8º**;
- e a obtenção das distribuições por **simulação de Monte Carlo** — **art. 18** (variáveis IPCA, RD, PRM, Rf, TLPpré, RP e CPI — inciso I; distribuições normal, triangular, PERT e lognormal — inciso III; seleção pelo Critério de Informação de Akaike — inciso IV; **mínimo de 30.000 iterações** — inciso V; mediana de ao menos cinco simulações — inciso VI).

3.3.2.4. A **Resolução nº 6.036/2024** define, em seu Regulamento anexo:

- os atributos de risco e suas fórmulas — **art. 5º**;

- a pontuação de cada atributo na escala de **0 a 3 (VR)** — **art. 6º**;
- o **Nível de Risco do Projeto** — **art. 7º** ($NRP = (0,42 \times CUSTOS + 0,33 \times RECEITA + 0,25 \times FINANCEIRO) \times 100 / 3$);
- as faixas de enquadramento — **art. 12** (Risco 1: 0 a 35; Risco 2: 35 a 65; Risco 3: acima de 65);
- e a correspondência entre Classificação de Risco e CMPCr — **art. 14** (Risco 1 → CR 1; Risco 2 → CR 2; Risco 3 → CR 3).

3.3.2.5. Foi à luz desses dispositivos que os estudos da Infra S.A. e a instrução da SUCON foram examinados (item 3.2.2).

3.3.3. A ciência prévia à PF-ANTT (Despacho SEI nº 42847371) preserva a prerrogativa de vista e manifestação da Procuradoria, em observância ao art. 15, §§ 1º e 2º, da Resolução ANTT nº 6.020/2023, resguardando a higidez jurídica do encaminhamento.

3.3.4. Registre-se que a Lei nº 13.448/2017 (prorrogação antecipada e relicitação), conquanto tenha balizado as tratativas iniciais com a atual concessionária, não constitui o fundamento do presente ato: a opção de política pública, amadurecida no GT Malha Sul, foi pela estruturação de nova concessão mediante licitação, à qual se aplicam o regime geral da Lei nº 8.987/1995, a Lei nº 10.233/2001 e a Lei nº 14.273/2021.

3.3.5. No tocante à integridade formal das minutas ([SEI nº 42897656](#)), o diagnóstico documental confirmou o mérito jurídico das três minutas de contrato (cláusulas obrigatórias presentes; leis-marco corretamente invocadas), aptas, quanto ao conteúdo essencial, à submissão à consulta pública. Eventuais aprimoramentos editoriais de numeração e de remissão interna, de natureza eminentemente formal, são próprios da consolidação das minutas na fase consultiva e não constituem óbice à aprovação ora proposta.

3.3.6. Conclusão parcial: a segurança jurídica da fase consultiva está assegurada, e o rito proposto é plenamente compatível com o arcabouço normativo e com as diretrizes de controle externo.

3.4. CONCLUSÃO DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.4.1. Após o exame dos aspectos técnicos, econômico-financeiros, jurídicos e procedimentais, conclui-se que:

- a) a **competência** desta Agência está plenamente configurada;
- b) o **rito de participação social** observou a Resolução ANTT nº 6.020/2023, o Regimento Interno e a Portaria MT nº 995/2023;
- c) a **instrução técnica** (NT Conjunta nº 7/2026, anexos, cadernos e MEF) é consistente e apta para a fase consultiva;
- d) os **parâmetros econômico-financeiros** são adequados para fundamentar a consulta, com especial atenção à dependência do Corredor Mercosul em relação ao aporte cruzado e ao risco sistêmico de demanda, que convém explicitar e tratar na matriz de risco;
- e) as **minutas** apresentam **mérito jurídico** (cláusulas obrigatórias), reservados à fase de consolidação eventuais aprimoramentos editoriais de numeração e de remissão interna, de natureza formal;
- f) o **modelo de investimentos cruzados** é legítimo e estruturante da viabilidade de portfólio, recomendando-se sua documentação expressa, a verificação de simetria entre depósito e recebimento e a disciplina da exigibilidade e garantia do aporte;
- g) a **segurança jurídica** da fase consultiva está assegurada, com ciência prévia à PF-ANTT;
- h) a **análise de robustez** dos estudos **confirma a natureza de portfólio** da viabilidade do empreendimento: o Corredor Mercosul depende do mecanismo de aporte cruzado e o Corredor Rio Grande apresenta margem de remuneração estreita, sustentando-se o conjunto pela robustez do Corredor Paraná – Santa Catarina, o que recomenda plano de monitoramento e garantia jurídica do aporte cruzado.

3.4.2. A proposta atende aos critérios de legalidade, publicidade, transparência, participação social, razoabilidade e eficiência, justificando sua aprovação, com a determinação adiante especificada.

4. PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. DO VOTO

4.2. Diante do exposto, e considerando:

- (i) a competência desta Agência para regular as concessões ferroviárias federais e conduzir a participação social, nos termos do art. 21, XII, "d", e do art. 175 da CF/88 e dos arts. 12, III, e 13 da Lei nº 10.233/2001;
- (ii) a obrigatoriedade da Audiência Pública para minutas de editais de outorga e de contratos de concessão (art. 14, II, da Resolução ANTT nº 6.020/2023);
- (iii) a observância do art. 15 da Resolução ANTT nº 6.020/2023, do art. 88 do Regimento Interno (Resolução ANTT nº 5.976, de 7 de abril de 2022), do art. 23 da Portaria MT nº 995/2023 e da Instrução Normativa ANTT nº 14/2022;
- (iv) o termo final do Contrato de Concessão da Rumo Malha Sul S.A. em fevereiro de 2027 e a decisão de política pública, amadurecida no GT Malha Sul (Portarias MT nº 1.022/2024 e nº 144/2025), pela estruturação de nova concessão licitatória;
- (v) a consistência técnica da instrução consolidada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2026 ([SEI nº 42891126](#)) nos anexos, nos cadernos e Modelos Econômico-Financeiros ([SEI nº 42883767](#));
- (vi) as diretrizes de controle externo do TCU (Acórdãos nº 2.057/2020, nº 1.910/2014, nº 1.901/2017, nº 2.622/2013 e nº 2.250/2019 – Plenário);
- (vii) a ciência prévia à Procuradoria Federal junto à ANTT (Despacho SEI nº 42847371);
- (viii) os princípios da publicidade, da transparência, da participação social, da motivação e da modicidade tarifária;

4.3. **VOTO pela APROVAÇÃO** da realização do Processo de Participação e Controle Social, mediante Audiência Pública, das minutas de Edital de Licitação e de Contrato de Concessão do empreendimento ferroviário Malha Sul — Corredores Rio Grande, Paraná — Santa Catarina e Mercosul —, nos termos do Relatório à Diretoria SEI nº 210/2026 e da Minuta de Deliberação SEI nº 43094696.

4.4. E pela DETERMINAÇÃO à Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON) de que, ao final do Processo de Participação e Controle Social, consolide as contribuições recebidas em relatório circunstanciado, com a motivação do acolhimento ou da rejeição, e submeta o resultado à Diretoria Colegiada, previamente à publicação do edital, nos termos das diretrizes do Acórdão TCU nº 2.057/2020 – Plenário.

4.5. PROPONHO, assim, que o presente voto seja objeto de deliberação e aprovação pela Diretoria Colegiada, nos termos da Minuta de Deliberação ([SEI nº 43094696](#)).

4.6. É o voto.

Brasília, 01 de junho de 2026.

ALEX AZEVEDO

DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **ALEX ANTONIO DE AZEVEDO CRUZ**, **Diretor**, em 01/06/2026, às 15:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **43076613** e o código CRC **C79ECD6C**.

Referência: Processo nº 50500.021563/2026-16

SEI nº 43076613

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br