

AUDIÊNCIA PÚBLICA

Nº 11/2026

NOVAS CONCESSÕES DA MALHA SUL

Corredor Paraná - Santa Catarina

Corredor Mercosul – Interestadual

Corredor Rio Grande – Malha Gaúcha

Local: Sede ANTT – Brasília (DF)
Data: 16/07/2026

Local: Curitiba (PR)
Data: 27/07/2026

Local: Porto Alegre (RS)
Data: 29/07/2026

Local: Florianópolis (SC)
Data: 31/07/2026



Sumário

1. Objetivos
2. Contextualização
3. Estudos Técnicos
4. Modelo Regulatório – Edital e Contrato
5. Próximas etapas

1

OBJETIVOS

1. Objetivos

Objetivos da Audiência Pública nº 11/2026:

- ▲ Colher sugestões e contribuições aos estudos e às minutas de Edital e Contrato, com o intuito de subsidiar a implantação da concessão do serviço de transporte e infraestrutura ferroviária na Malha Sul, particionada em três concessões independentes:
 - ✓ Corredor Paraná - Santa Catarina (1.502 km)
 - ✓ Corredor Mercosul (1.865 km)
 - ✓ Corredor Rio Grande (880 km)
- ▲ Aprimorar os trabalhos, com transparência e controle social

2

CONTEXTUALIZAÇÃO

2.1 VISÃO GERAL DO PROJETO OBJETO DE SUBCONCESSÃO

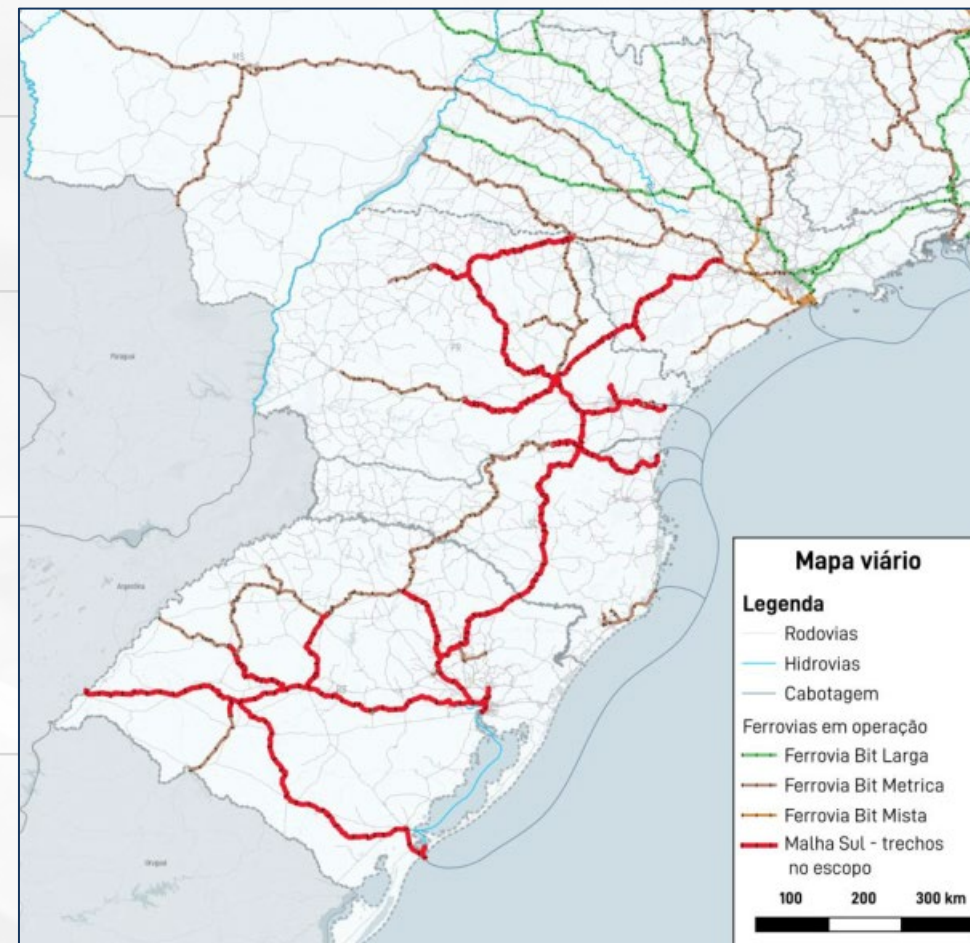


▲ A subconcessão engloba a exploração dos serviços de transporte ferroviário para a Malha Sul, que cruza 4 estados (SP, PR, SC e RS), compreendendo segmentos que totalizam cerca de 4.247 km, sendo proposto o particionamento em três malhas e concessões distintas:

- ▲ **Ferrovias Paraná - Santa Catarina (1.502 km)**
- ▲ **Corredor Mercosul – Interestadual (1.865 km)**
- ▲ **Corredor Rio Grande – Malha Gaúcha (880 km)**

2.2 CONTEXTO DA MALHA SUL

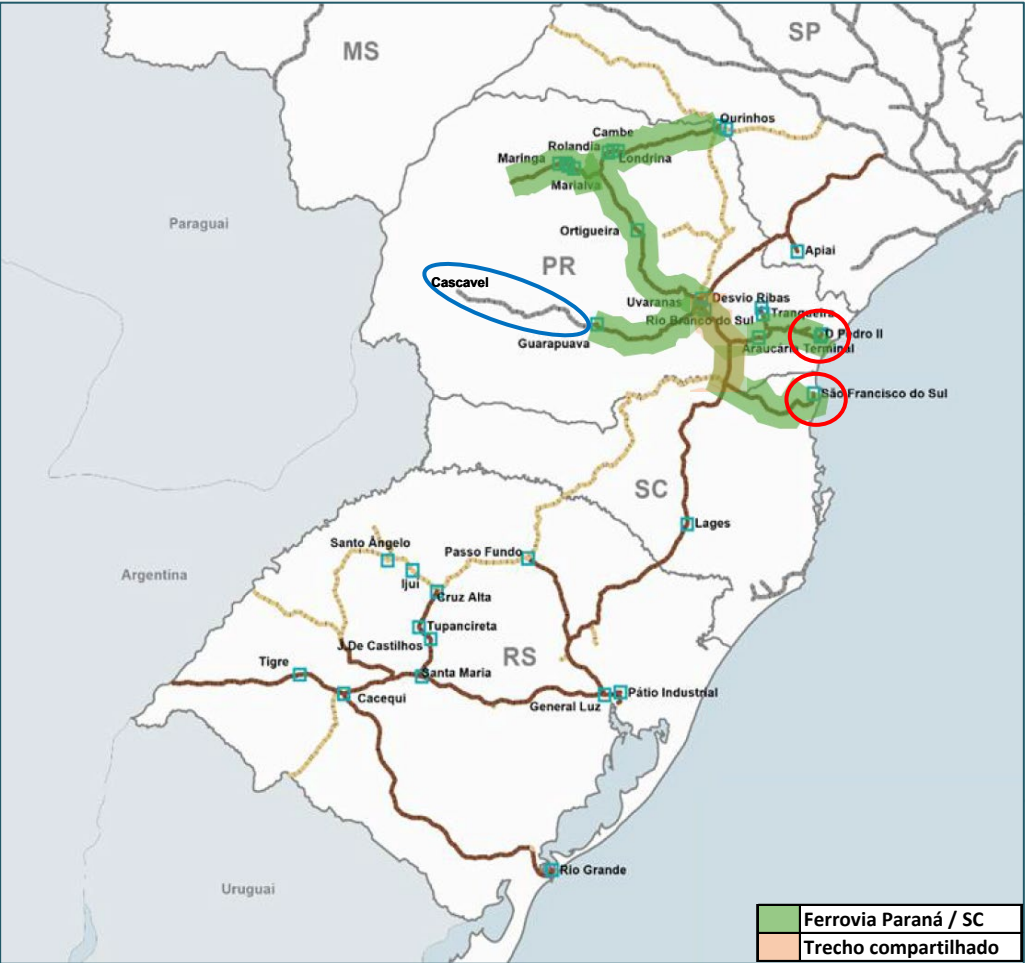
- ▲ Mais de **4.200 km de vias** em operação
- ▲ Contrato de **concessão** com a Rumo com **término em fevereiro/2027**
- ▲ **Rio Grande do Sul** foi severamente impactado com os **eventos climáticos** ocorridos em 2023 e 2024
- ▲ Originalmente estruturada para proteção das fronteiras, consolidação territorial do país e **integração socioeconômica**
- ▲ A proposta apresenta uma **reconfiguração da malha ferroviária em partições**



*Trechos Operacionais da Malha Sul: 4.248 km
(em vermelho)*

2.3 FERROVIA PARANÁ – SANTA CATARINA

Caracterização da Malha Particionada

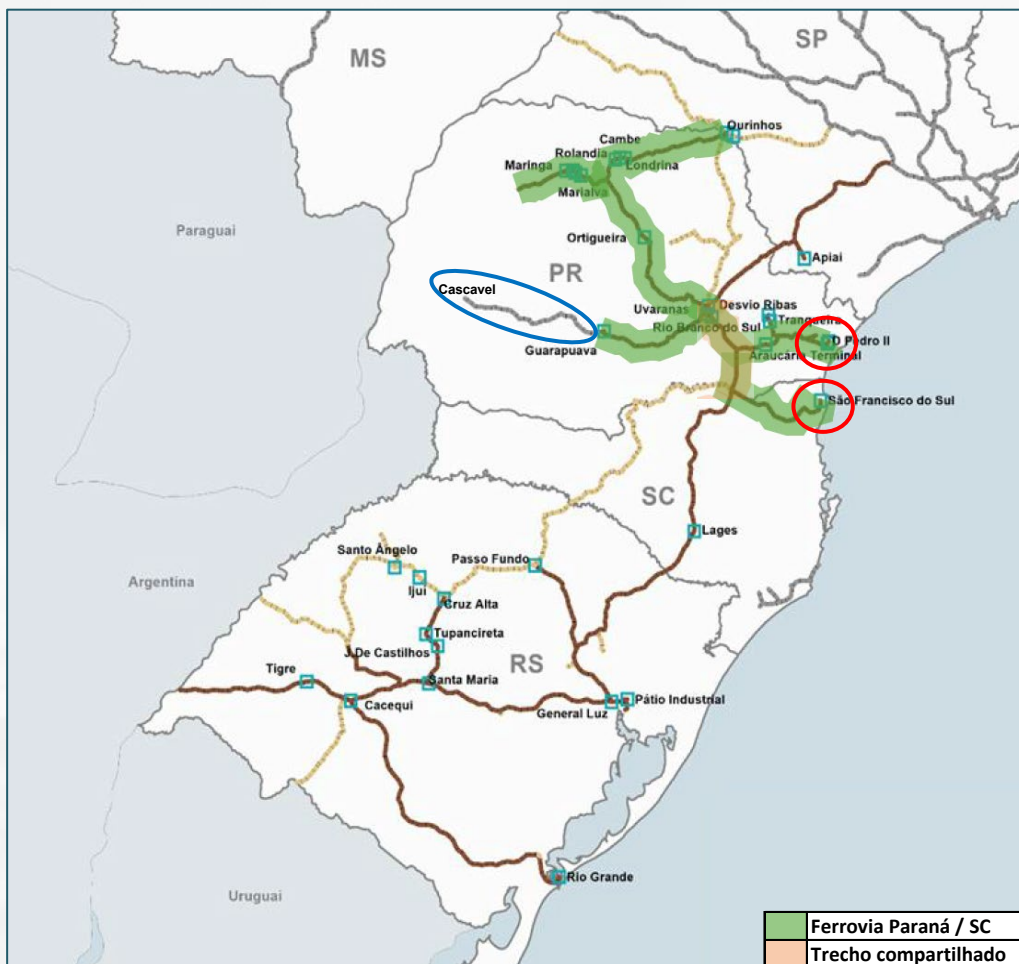


Ferrovia Paraná/SC: 1.502 km de extensão

- ▲ Liga Maringá (PR) e Ourinhos (SP) à “Central do Paraná”, se estendendo para Ponta Grossa (PR) e Eng. Bley (PR).
- ▲ Bifurca em Eng. Bley (PR) dirigindo-se para o porto de Paranaguá (PR), passando por Curitiba (PR) e para Mafra (SC), alcançando o porto de São Francisco (SC).
- ▲ Completa este corredor o trecho de Uvaranas, em Ponta Grossa (PR), à Guarapuava (PR), onde se conecta com a Ferroeste.

2.3 CORREDOR PARANÁ – SANTA CATARINA

Caracterização da Malha Particionada



Ferrovia Paraná/SC: 1.502 km de extensão

▲ **Movimentação** hoje representa cerca de **78% do total da Malha Sul**.

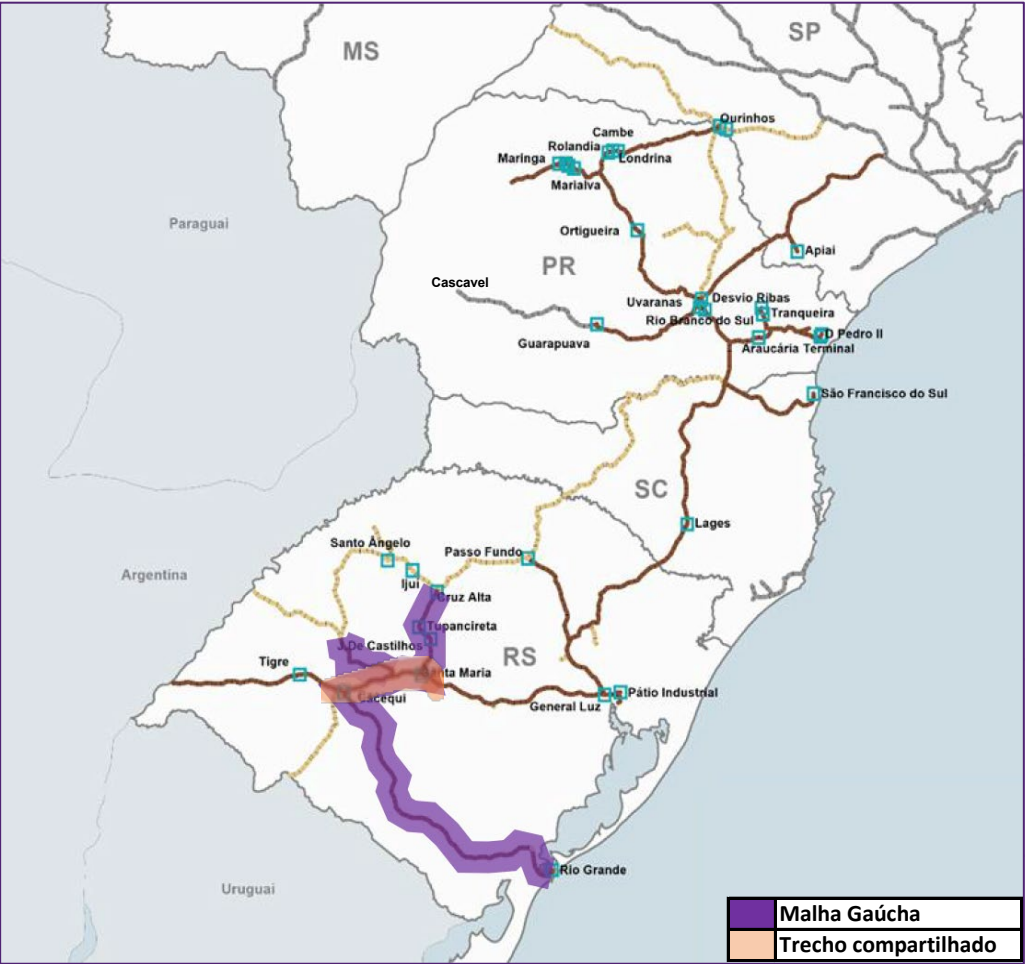
▲ Fluxos com destino ao **comércio exterior representam 80%** do transporte deste Corredor, pelos portos de Paranaguá (PR) e São Francisco (SC).

▲ Cerca de **50%** da movimentação se refere ao fluxo de **exportação de grãos**, seguido pela **exportação de açúcar** com pouco menos de **20%**.

▲ Outras cargas incluem celulose, carga containerizada, combustíveis, fertilizantes e cimento.

2.4 CORREDOR RIO GRANDE – MALHA GAÚCHA

Caracterização da Malha Particionada

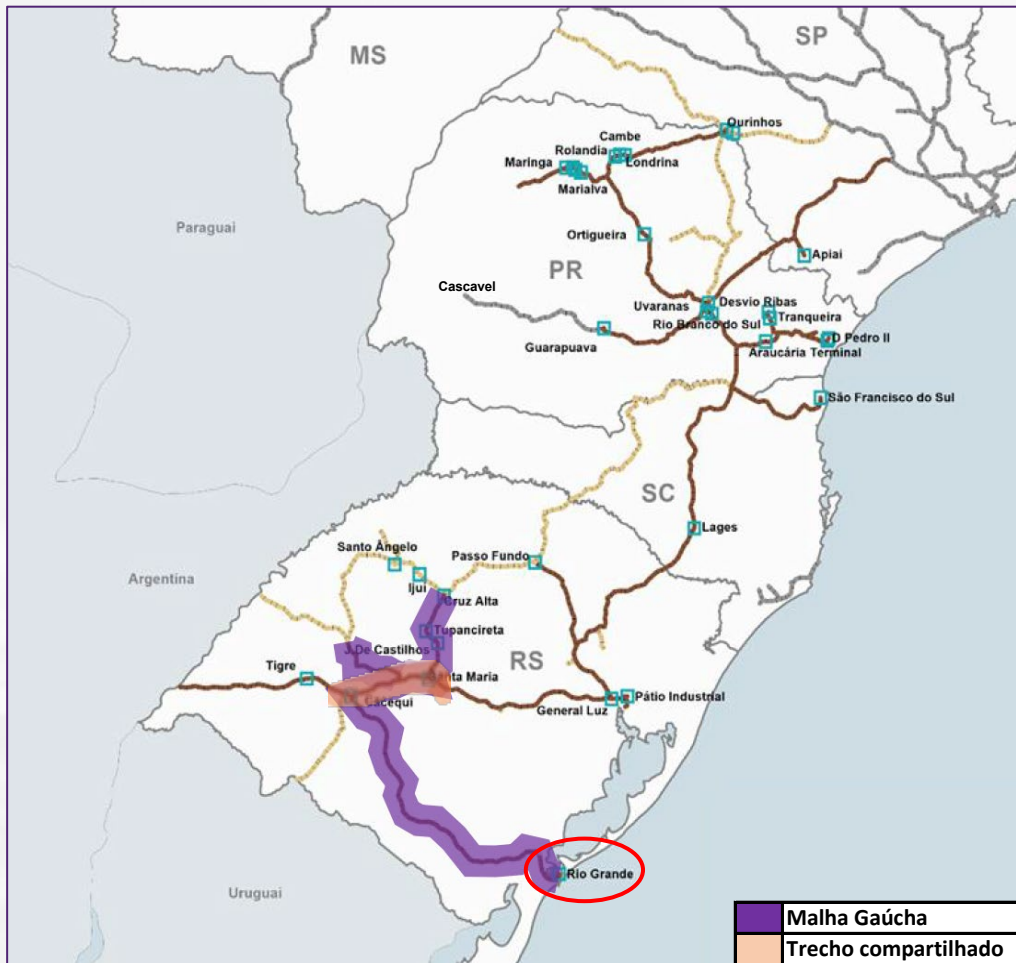


“Malha Gaúcha”: 880 km de extensão

- ▲ Totalmente inserida no RS, tem início ao norte, em **Cruz Alta**, seguindo até **Santa Maria**, onde encontra o eixo ferroviário Porto Alegre – Uruguaiana.
- ▲ O trecho compreendido entre **Santa Maria (RS)** e **Cacequi** é compartilhado com o **Corredor Mercosul – Interestadual**.
- ▲ O ramal **Santiago – Dilermando de Aguiar** se encontra com o trecho de Santa Maria – Cacequi.
- ▲ A partir de **Cacequi** a linha segue em direção as cidades de São Gabriel, Bagé, Pelotas e finalmente alcança o **porto de Rio Grande**.

2.4 CORREDOR RIO GRANDE – MALHA GAÚCHA

Caracterização da Malha Particionada

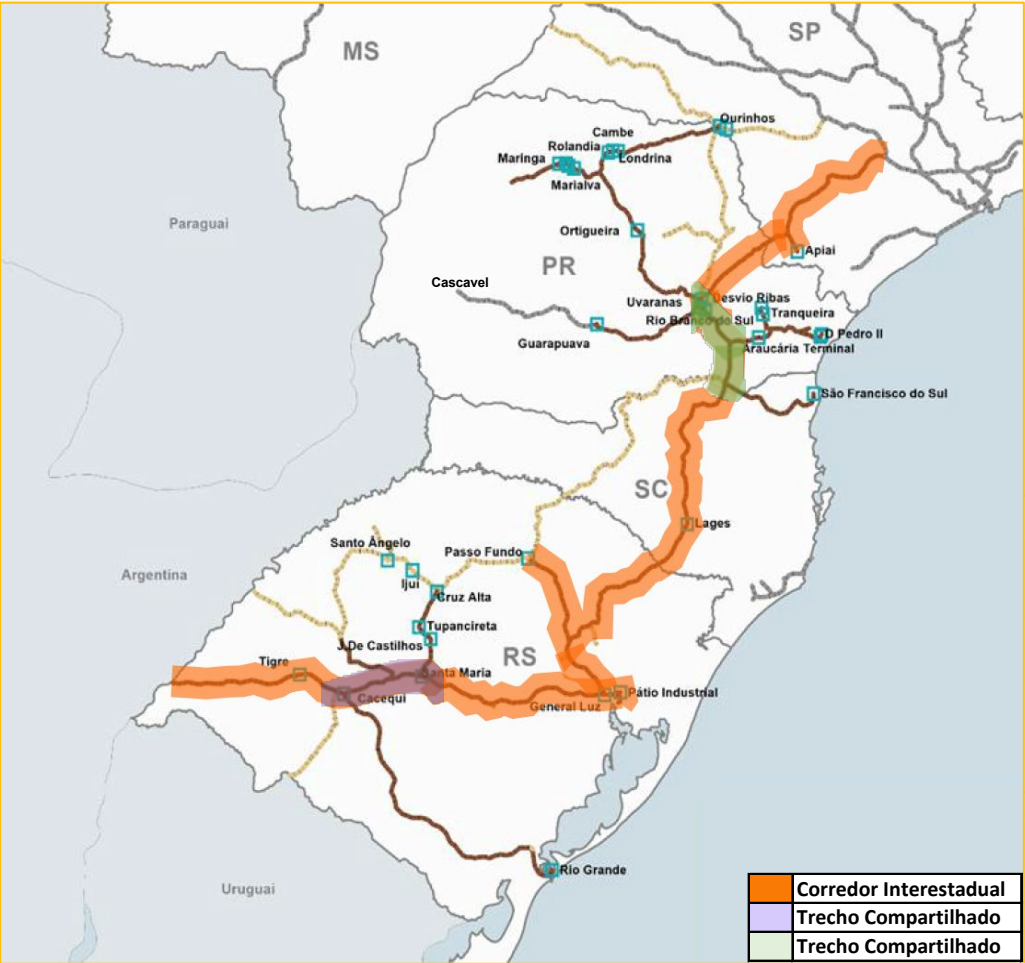


“Malha Gaúcha”: 880 km de extensão

- ▲ Movimenta atualmente **17% do total** das mercadorias transportadas na Malha Sul
- ▲ **75%** do volume movimentado no Corredor é destinado ou originado no **Porto de Rio Grande**. Trata-se de **grãos, farelos e fertilizantes**.
- ▲ Os fluxos de **combustíveis** respondem por **27%** da totalidade movimentada no Corredor.
- ▲ A **área de plantio** na serra gaúcha pode ser considerada como consolidada, **não sendo, portanto, esperadas taxas elevadas de crescimento**, uma vez que fundamentadas, quase somente nos ganhos de produtividade.

2.5 CORREDOR MERCOSUL – INTERESTADUAL

Caracterização da Malha Particionada

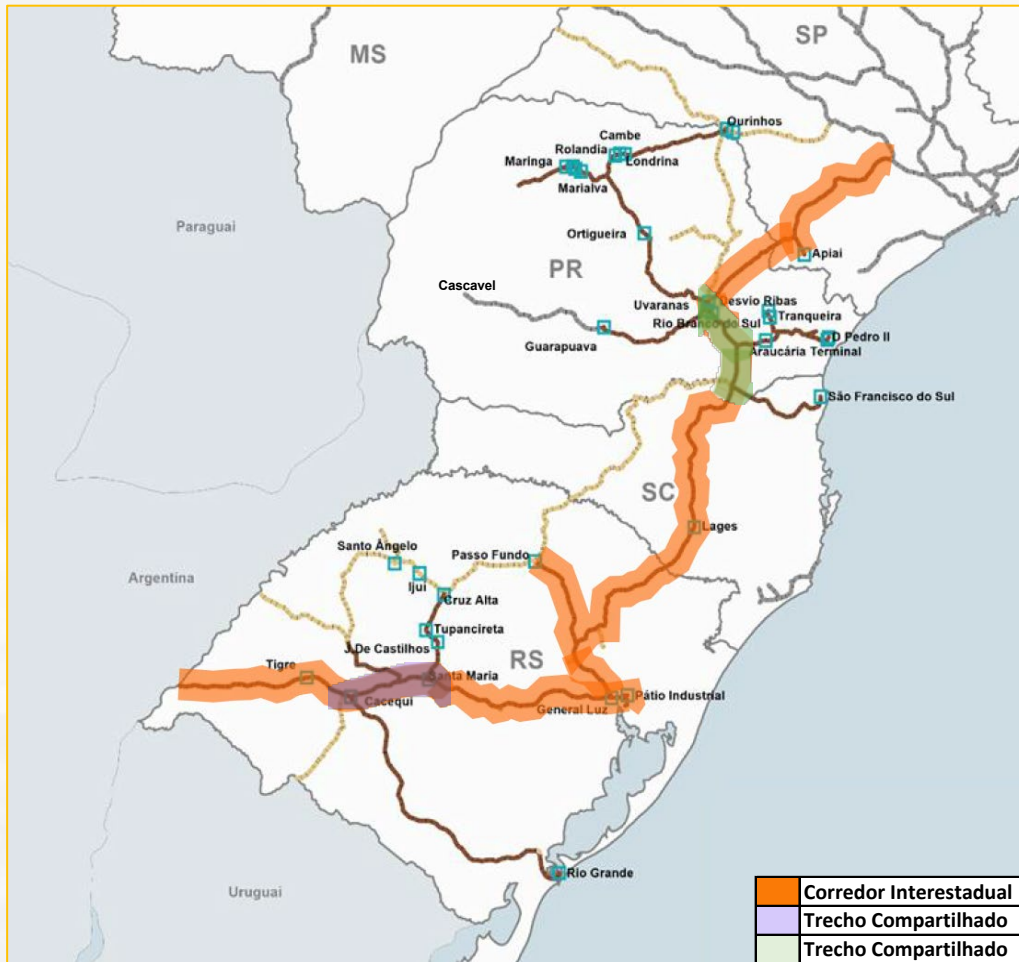


Corredor Interestadual: 1.865 km de extensão

- ▲ Inicia na conexão com a **Malha Oeste em Iperó (SP)**, conectando-se com o planalto e o litoral paulista.
- ▲ Segue para o sul, alcançando **Ponta Grossa (PR)** e posteriormente **Mafra (SC)**. Ao alcançar **Roca Sales (RS)**, bifurca em direção a Passo Fundo (RS) e a Gal. Luz (RS).
- ▲ De Gal. Luz (RS) segue em direção ao leste, rumo ao **Pátio Industrial (RS)** na região da capital gaúcha, e à oeste em direção à **Santa Maria (RS)**, e posteriormente a **Uruguaiana (RS)**, na fronteira com a Argentina.

2.5 CORREDOR MERCOSUL – INTERESTADUAL

Caracterização da Malha Particionada



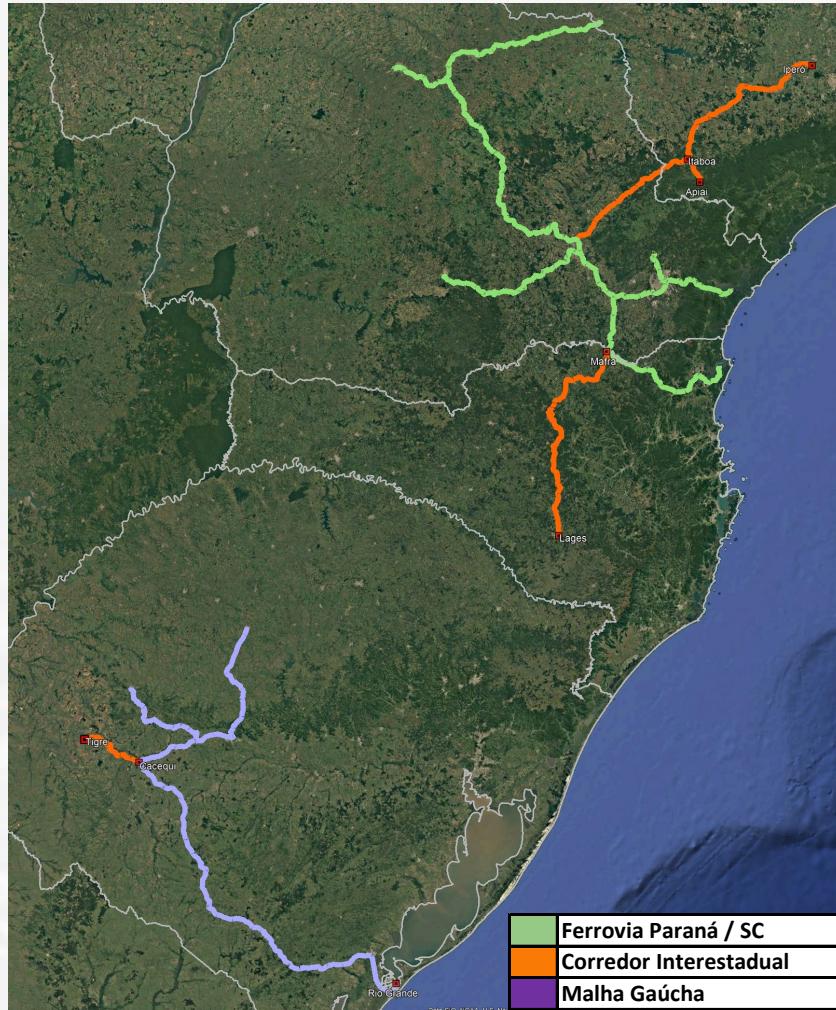
Corredor Interestadual: 1.865 km de extensão

▲ Movimentação predominante de fluxos de combustíveis (mais de 80%), diretamente afetados pelos eventos climáticos.

▲ O alto nível de industrialização presente no Sul dá origem a expressiva produção de carga geral, contudo, a falta de terminais multimodais e centros de expedição, recepção e distribuição de mercadorias, com acesso ferroviário afasta estes fluxos da ferrovia, sobrecarregando a infraestrutura rodoviária que serve a região tais como as BRs 101, 116, 153 e 158.

2.5.1 CORREDOR MERCOSUL – INTERESTADUAL | TRECHOS AFETADOS PELAS CHUVAS

▲ Trechos inutilizados: + 1.140 km

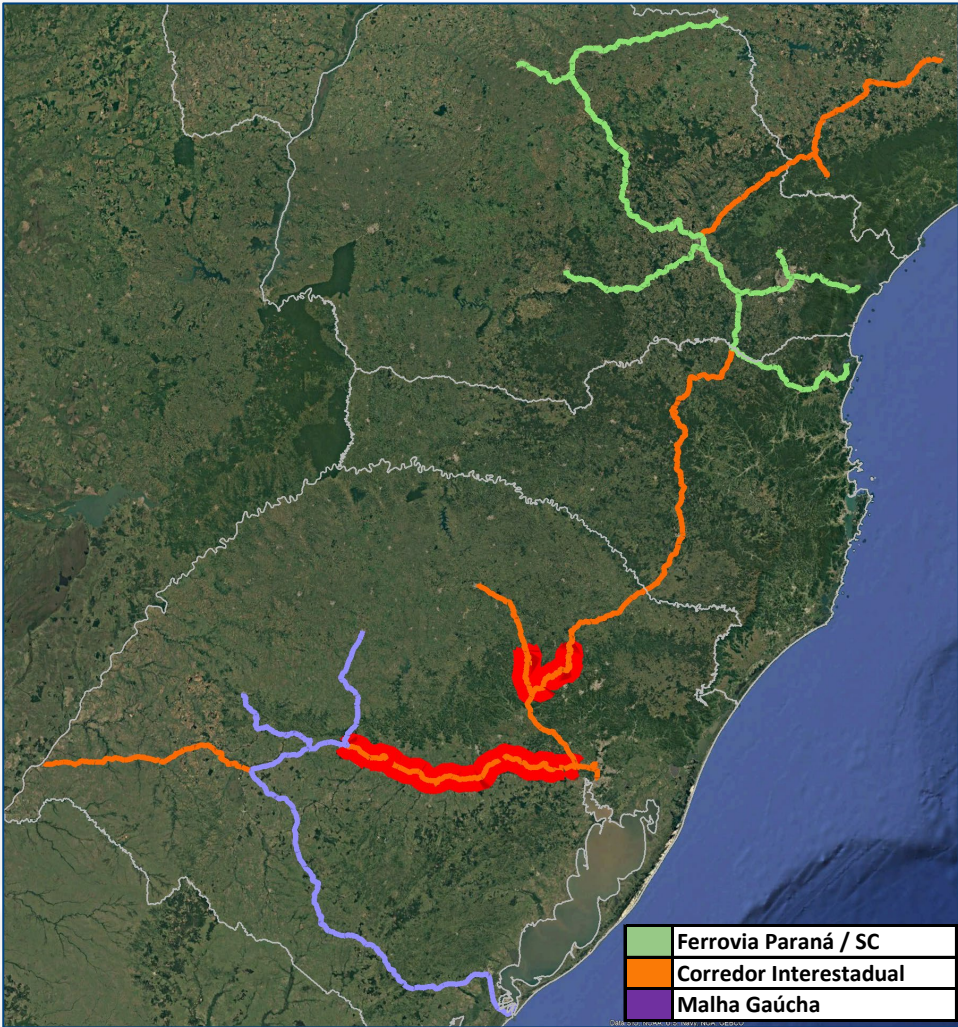


▲ A não recuperação dos trechos diretamente afetados pelas chuvas acarretaria uma **perda superior a 4 milhões de toneladas** úteis de demanda para toda a Malha Sul.

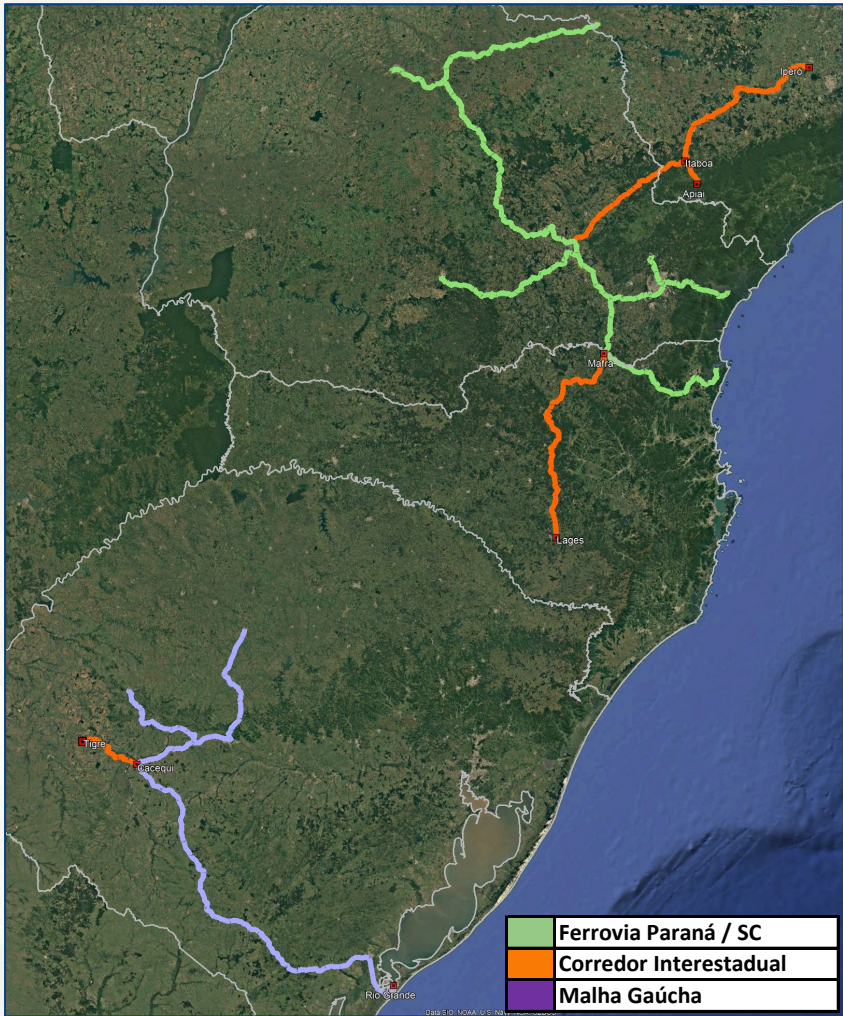


2.5.1 CORREDOR MERCOSUL - INTERESTADUAL | TRECHOS AFETADOS PELAS CHUVAS

▲ Trechos diretamente afetados: 432 km



▲ Trechos inutilizados: + 1.140 km



3

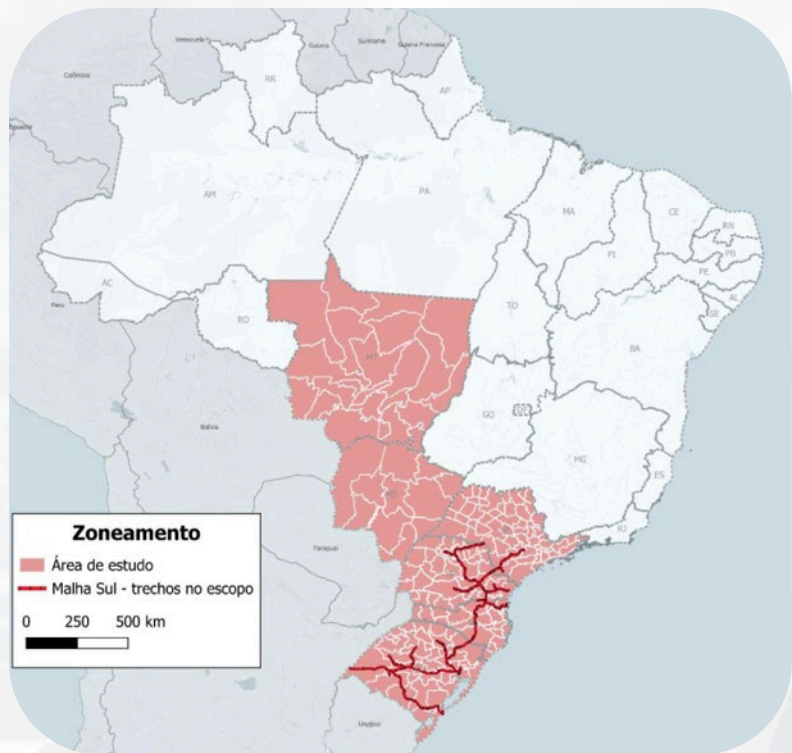
ESTUDOS TÉCNICOS

3.1 ESTUDOS TÉCNICOS: DEMANDA E MERCADO

METODOLOGIA

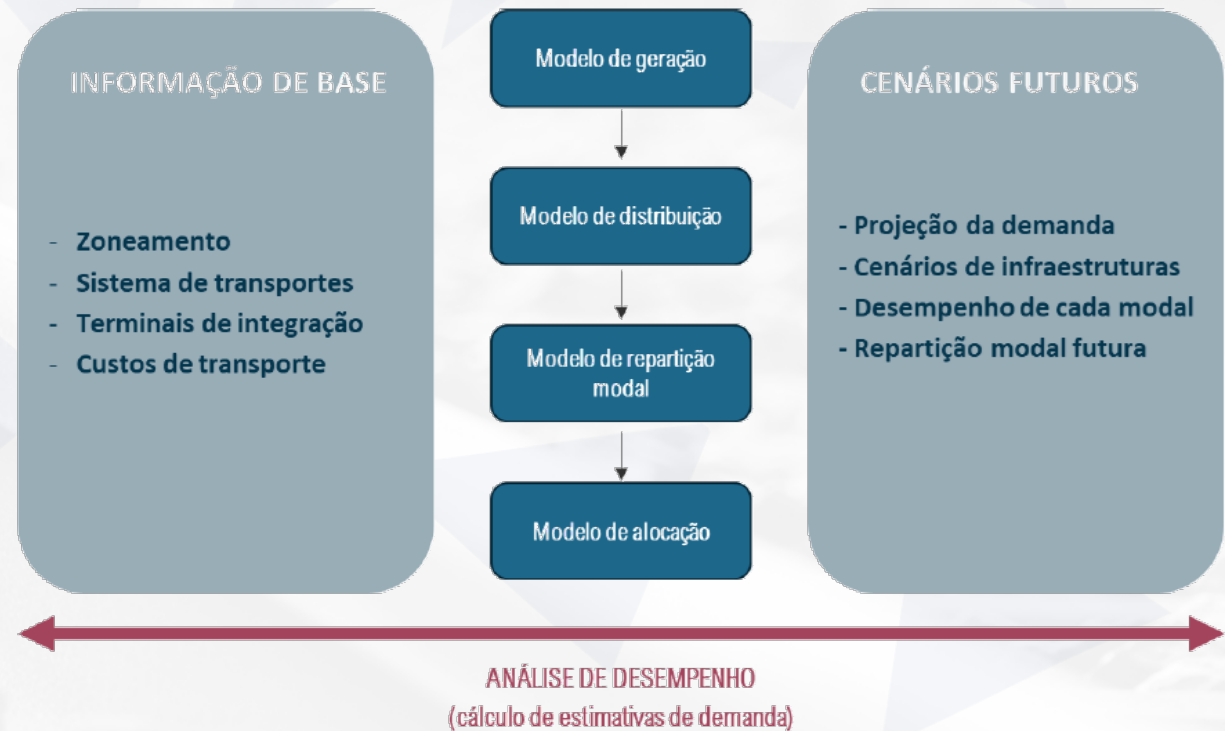
REGIÃO DE INFLUÊNCIA (RI)

Os **três corredores estruturantes** se configuram com papéis estratégicos, ao conectar importantes polos produtores e consumidores em São Paulo, Paraná, Santa Catarina e no Rio Grande do Sul, aos portos de Paranaguá (PR), São Francisco (SC) e Rio Grande (RS).



MODELO QUATRO ETAPAS

Modelo quatro etapas multimodal de transporte para desenvolvimento do modelo de Demanda e Receita seguindo melhores práticas preconizadas para o planejamento de transportes.



3.1 ESTUDOS TÉCNICOS: DEMANDA E MERCADO

CENÁRIOS DE INFRAESTRUTURA

2030



Ferrovias: FIOL I e II; FICO I; Extensão Malha Norte (autorização estadual); TLSA (Eliseu Martins/PI – Pecém/CE).

Rodovias: BR-242/TO; BR-242/MT; BR-174/MT; BR-158/MT/PA; Concessão da BR-364/RO; Concessão BR-364/060/452-GO/MT; Adequação de capacidade da BR-163/MT/PA – 3ª faixa.

2035



Ferrovias: Ferrogrão; Miritituba/PA–Sinop/MT; FIOL III; FICO II; Transnordestina; Salgueiro–Suape/PE; FNS Açailândia/MA–Barcarena/PA; Ferrovia EF-118.

2040



Ferrovias: FNS; Estrela d'Oeste/SP – Panorama/SP.

2045

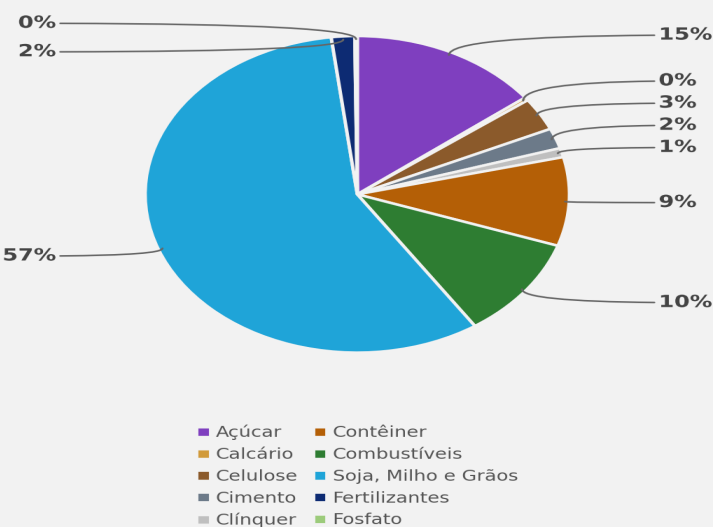
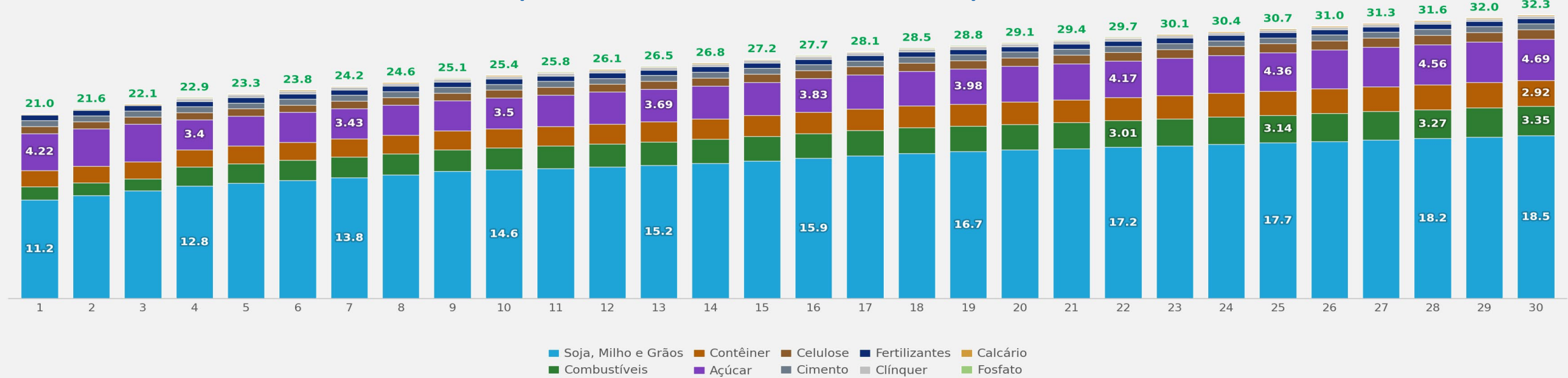


Ferrovias: Ferrogrão; Sinop/MT – Lucas do Rio Verde/MT.



3.1.1 DEMANDA E MERCADO | CORREDOR PARANÁ – SANTA CATARINA

DEMANDA POR TIPOLOGIA DE CARGA (EM MILHÕES DE TONELADAS ÚTEIS)



PRINCIPAIS PRODUTOS

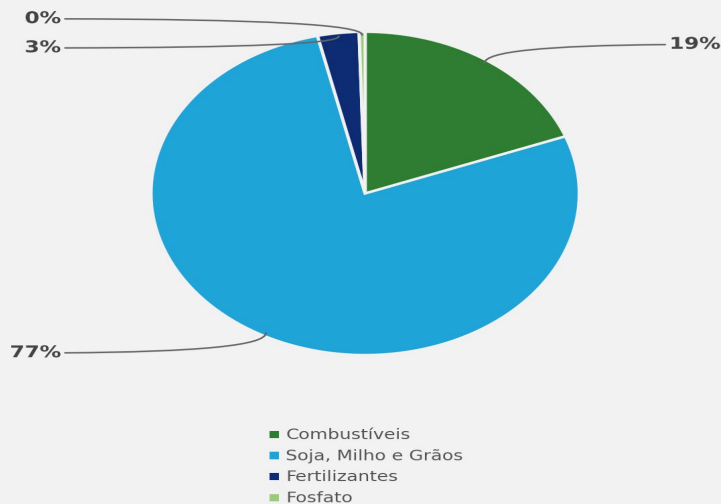
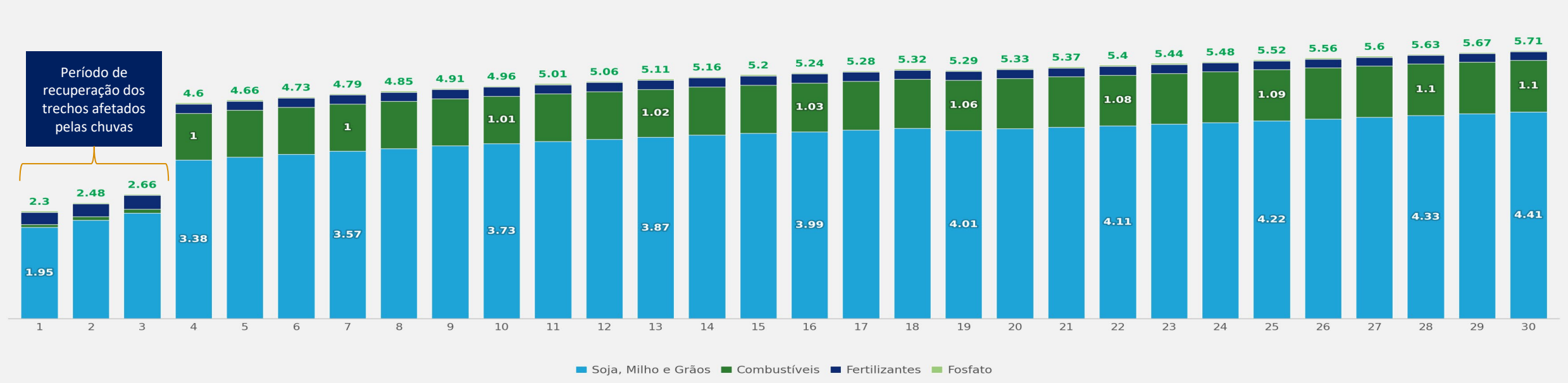
- ▲ **Soja, Milho e Grãos (57%):** Principais fluxos de carga, utilizam-se da Central do Paraná e do acesso aos portos de Paranaguá e São Francisco do Sul.
- ▲ **Açúcar (15%):** Segundo maior componente da demanda projetada, com participação relevante na composição final.
- ▲ **Combustíveis (10%):** Fluxos complementares da base de demanda da ferrovia particionada.



* Participação calculada sobre o último ano da série.

3.1.3 DEMANDA E MERCADO | CORREDOR RIO GRANDE – MALHA GAÚCHA

DEMANDA POR TIPOLOGIA DE CARGA (EM MILHÕES DE TONELADAS ÚTEIS)



PRINCIPAIS PRODUTOS

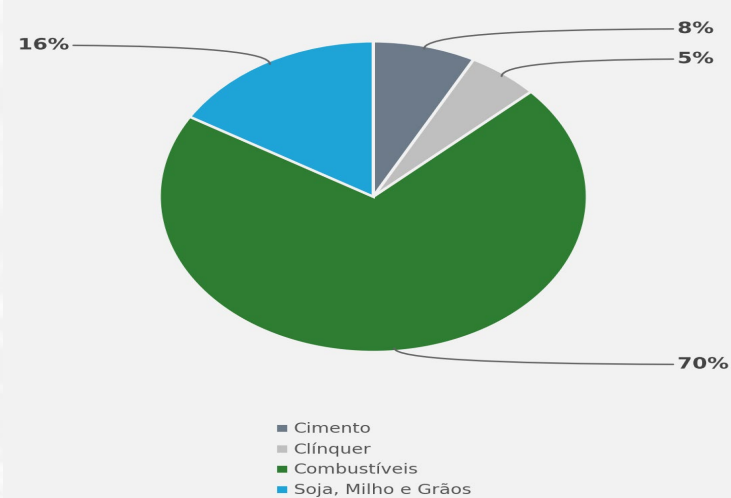
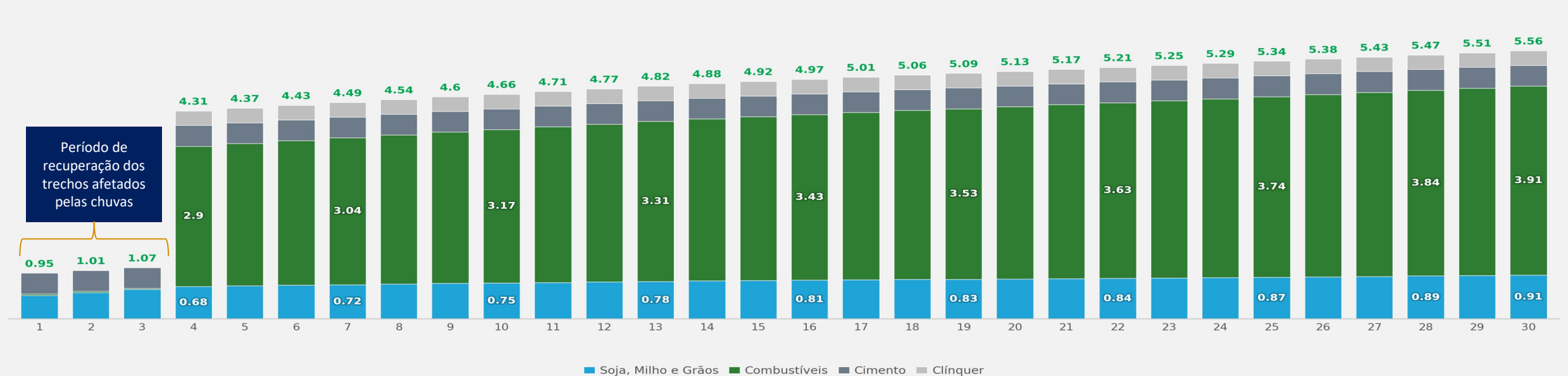
- ▲ **Soja, Milho e Grãos (77%):** Principais fluxos de carga, possibilitando a exportação da produção de grãos pelo porto de Rio Grande.
- ▲ **Combustíveis (19%):** Segundo maior componente da demanda projetada, com participação relevante na composição final.
- ▲ **Fertilizantes e Fosfato (3%):** Fluxos complementares da base de demanda da ferrovia particionada.



* Participação calculada sobre o último ano da série.

3.1.5 DEMANDA E MERCADO | CORREDOR MERCOSUL – INTERESTADUAL

DEMANDA POR TIPOLOGIA DE CARGA (EM MILHÕES DE TONELADAS ÚTEIS)



PRINCIPAIS PRODUTOS

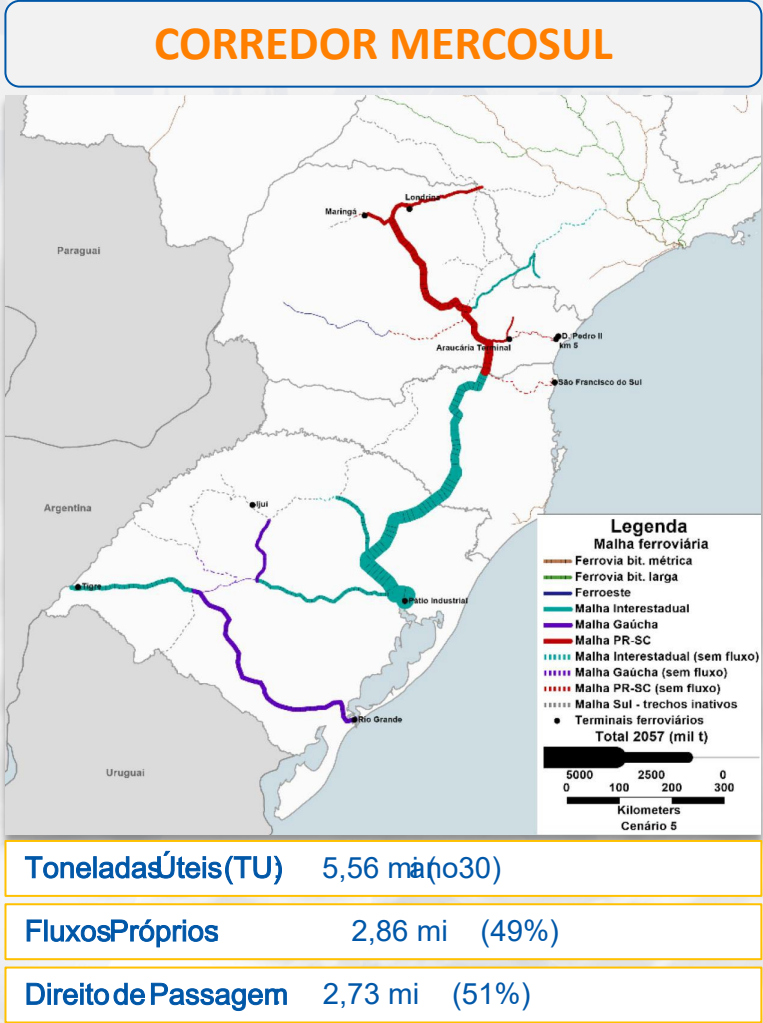
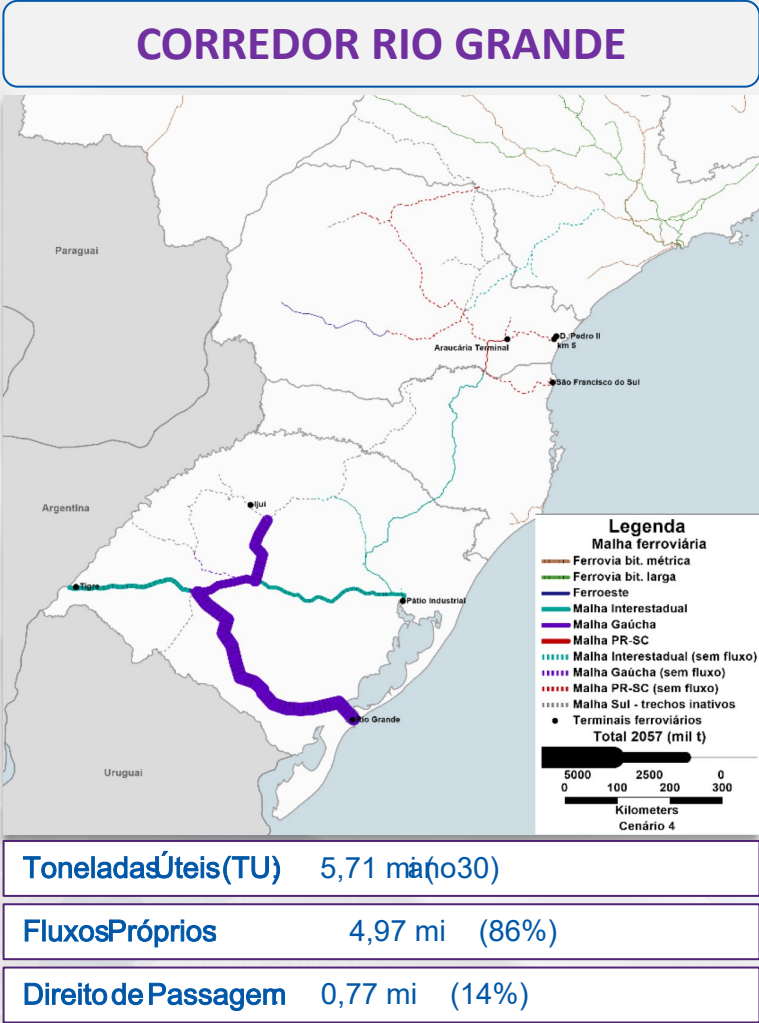
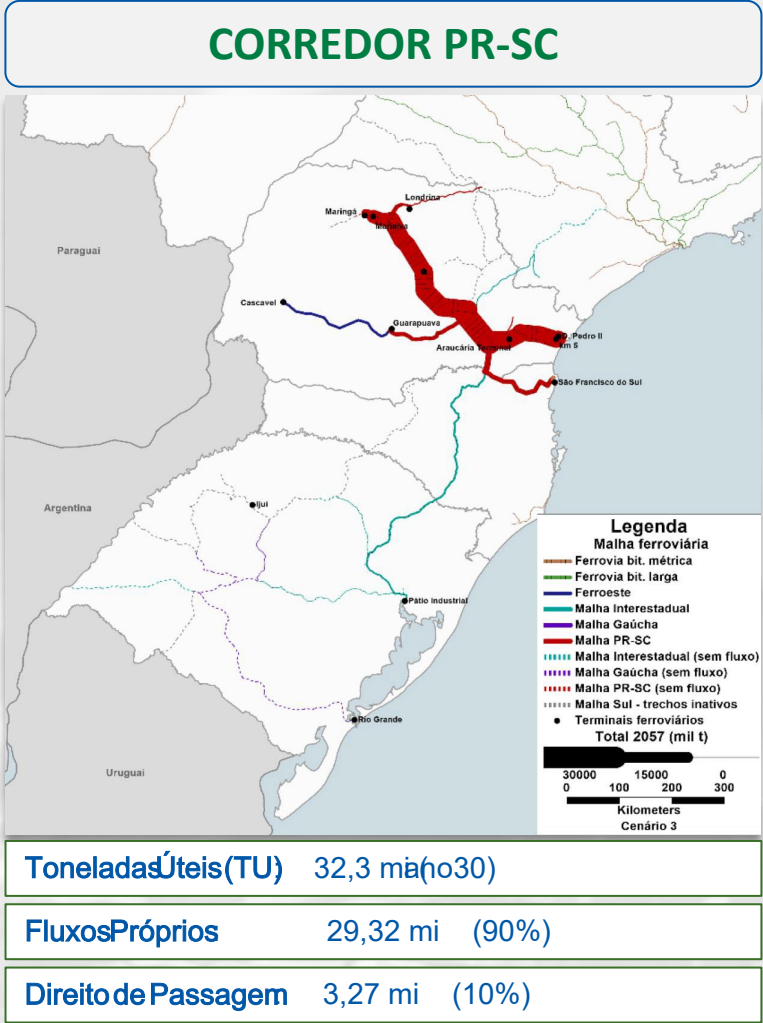
- ▲ **Combustíveis (70%):** Principais fluxos de carga do Corredor Mercosul, prevendo-se o reestabelecimento da demanda após recuperação dos trechos afetados pelas chuvas.
- ▲ **Soja, Milho e Grãos (15%):** Segundo maior componente da demanda projetada, com participação relevante na composição final.
- ▲ **Cimento e Clínquer (10%):** Fluxos complementares, concentrados no setor norte do Corredor Mercosul.



* Participação calculada sobre o último ano da série.

3.1.7 DEMANDA E MERCADO | CONSOLIDAÇÃO DOS DADOS DE DEMANDA

DEMANDA CONSOLIDADA POR PARTIÇÃO (EM MILHÕES DE TONELADAS ÚTEIS)



3.2 ESTUDOS TÉCNICOS: ENGENHARIA

DIAGNÓSTICO DAS CONDIÇÕES DA VIA



- Verificação das **condições da infraestrutura ferroviária presente**
- Dados coletados nas visitas para **inspeção de campo**, material disponibilizado pela ANTT incluindo os **Relatórios de Diagnósticos das Concessionárias Ferroviárias**
- Foram observados primariamente no diagnóstico da via os ativos de superestrutura como trilhos, dormentes, fixações, os aparelhos de mudança de via, lastro

ANÁLISE DE SOLICITAÇÃO/DEMANDA DOS SEGMENTOS



- **Direcionar as intervenções aos trechos mais solicitados**, distinguindo os efeitos de carregamento em nível de rede e de corredor
- Identificar o melhor **momento para realizar as intervenções na via**

DEFINIÇÃO DE NÍVEIS DE INTERVENÇÃO



- Após a avaliação dos agrupamentos e verificação dos dados coletados, passou-se à **definição de quais intervenções seriam necessárias** para atender à solicitação da via prevista em função da demanda

PÁTIOS COMPLEMENTARES

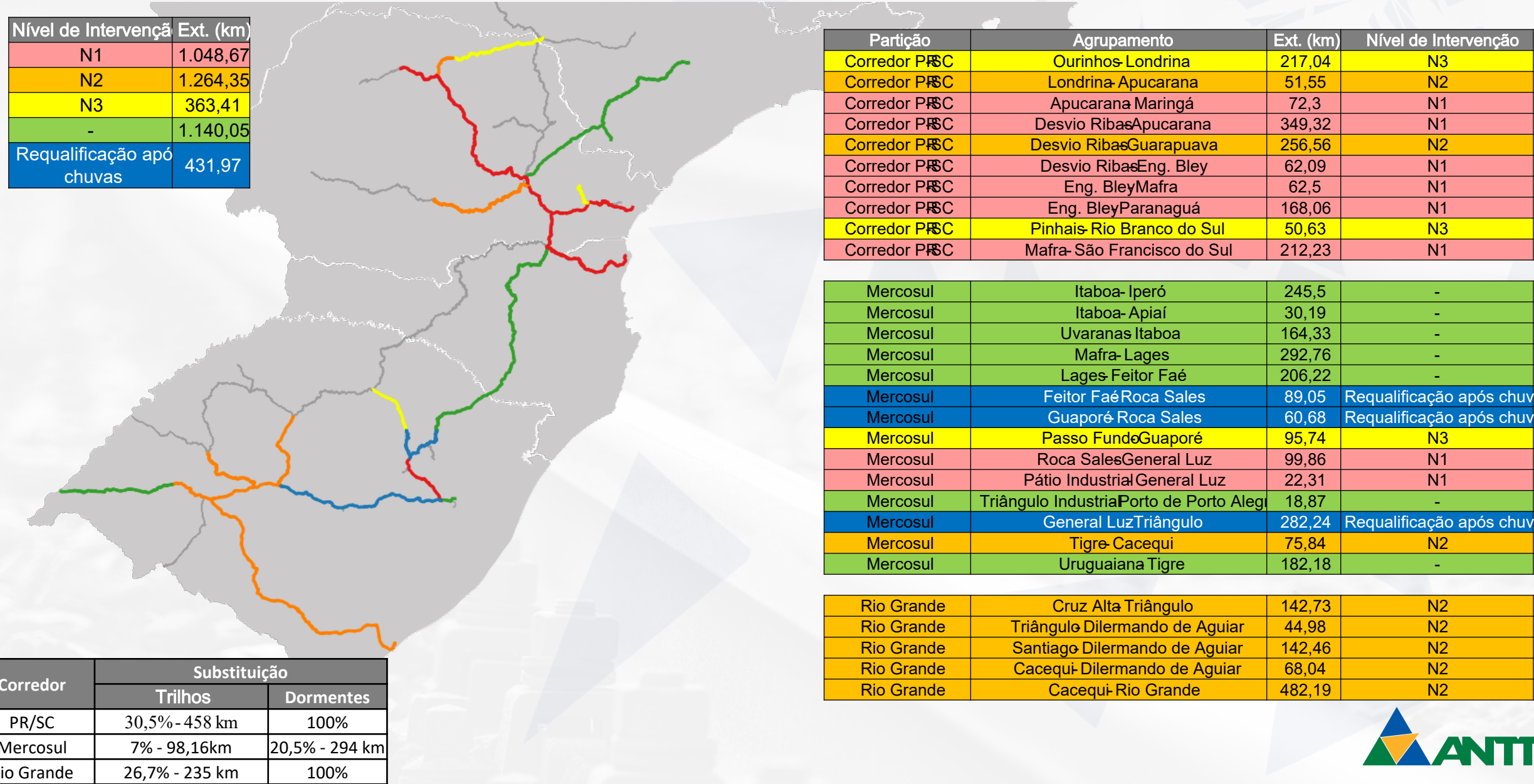


- Ao longo da concessão, foi prevista a **construção de 7 pátios complementares** para manter a capacidade da via dentro do limite de Índice de Saturação < 90%.

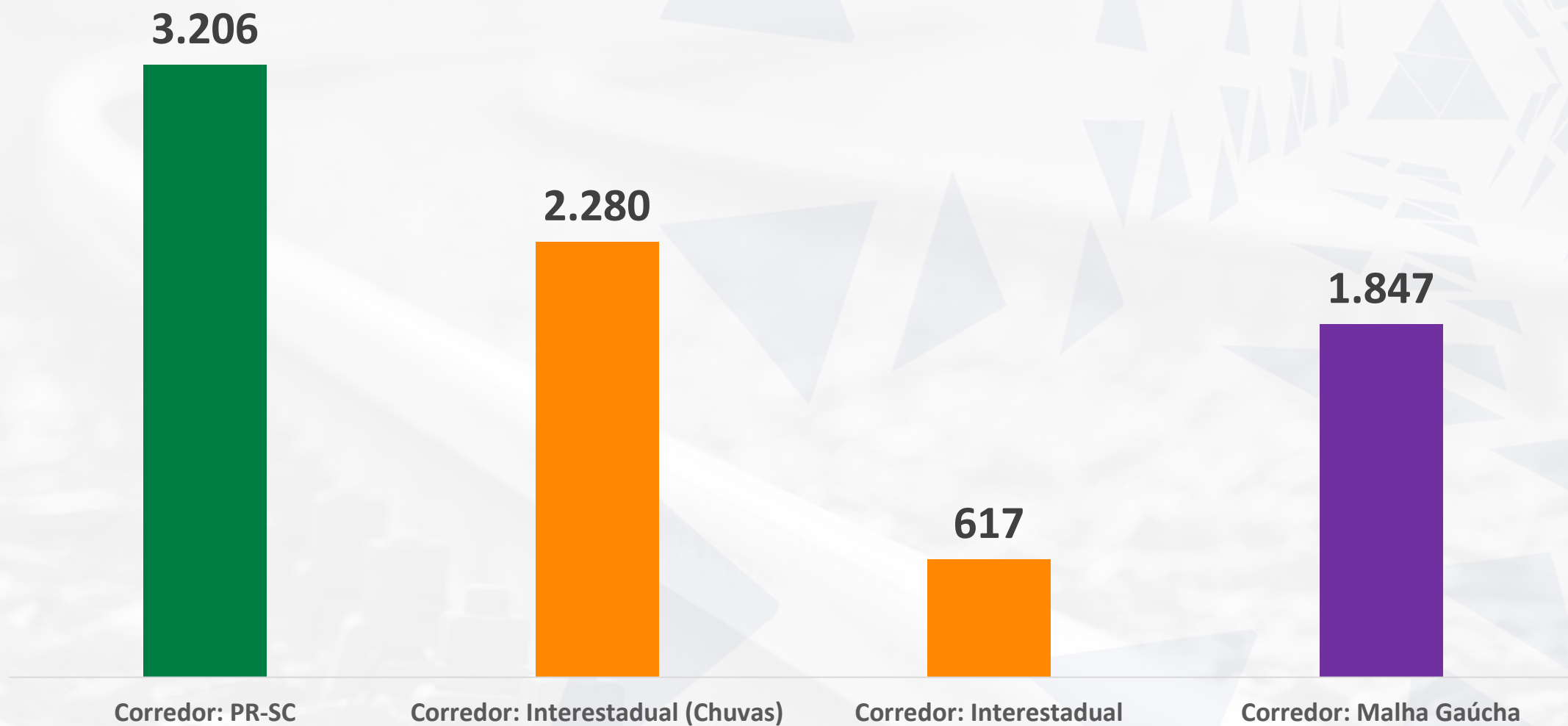
3.2 ESTUDOS TÉCNICOS: ENGENHARIA | NÍVEIS DE INTERVENÇÃO

Nível	Critério de Aplicação	Intervenções Propostas
N1	Segmentos de maior relevância e criticidade operacional, com elevada participação na produção de transporte	• Substituição de todos os trilhos de perfil inferior ao TR57 • Renovação utilizando dormentes de madeira • Recomposição da camada superior de lastro • Nivelamento, alinhamento, regularização e estabilização dinâmica • Padronização de AMVs (substituição de perfis inferiores ao TR57)
N2	Segmentos de média relevância , com menor expressividade no transporte, mas ainda economicamente vantajosos para intervenção	• Substituição de todos os trilhos de perfil inferior ao TR45 • Renovação utilizando dormentes de madeira • Recomposição da camada superior de lastro • Nivelamento, alinhamento, regularização e estabilização dinâmica • Padronização de AMVs (substituição de perfis inferiores ao TR45)
N3	Segmentos de baixa expressividade e menor criticidade operacional , mas que ainda exigem adequações básicas para continuidade segura da operação	• Manutenção de trilhos existentes • Renovação utilizando dormentes de madeira • Recomposição da camada superior do lastro • Nivelamento, alinhamento, regularização e estabilização dinâmica
CHUVAS	Segmentos que foram diretamente afetados pelos eventos climáticos ocorridos no Rio Grande do Sul	• Utilização dos valores de referência do DNIT – Relatório de Atendimento de Demanda (RAD nº 19340249) c/c OFÍCIO Nº 210301/2024/DIF/DNIT SEDE
-	Segmentos sem intervenção inicial, caso a via já apresente condições físicas favoráveis ou apresente baixa vantajosidade econômica devido à baixa demanda	• Não há obras de capital previstas • Segmentos permanecerão sob Investimentos Recorrentes (<i>Sustaining</i>) e manutenção (OPEX), garantindo operação contínua e segura

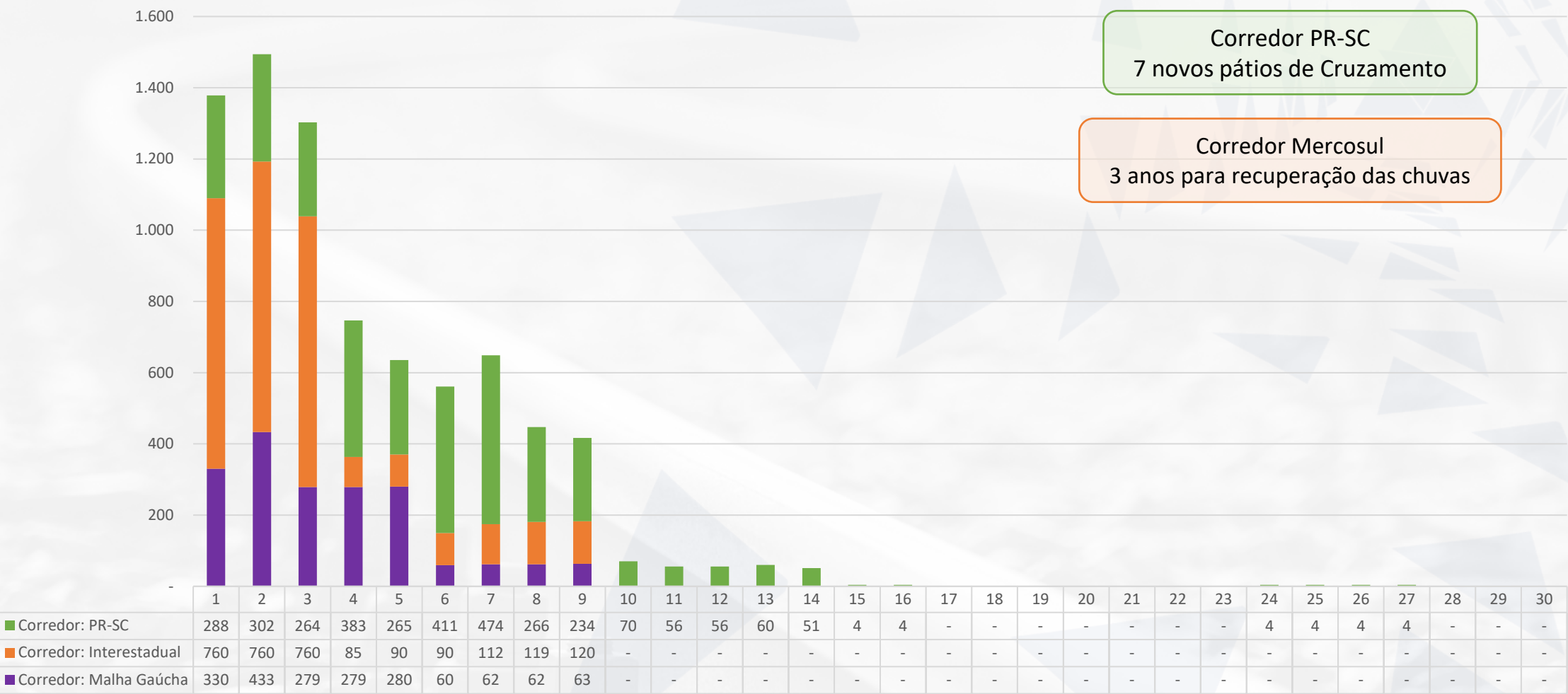
3.2 ESTUDOS TÉCNICOS: ENGENHARIA



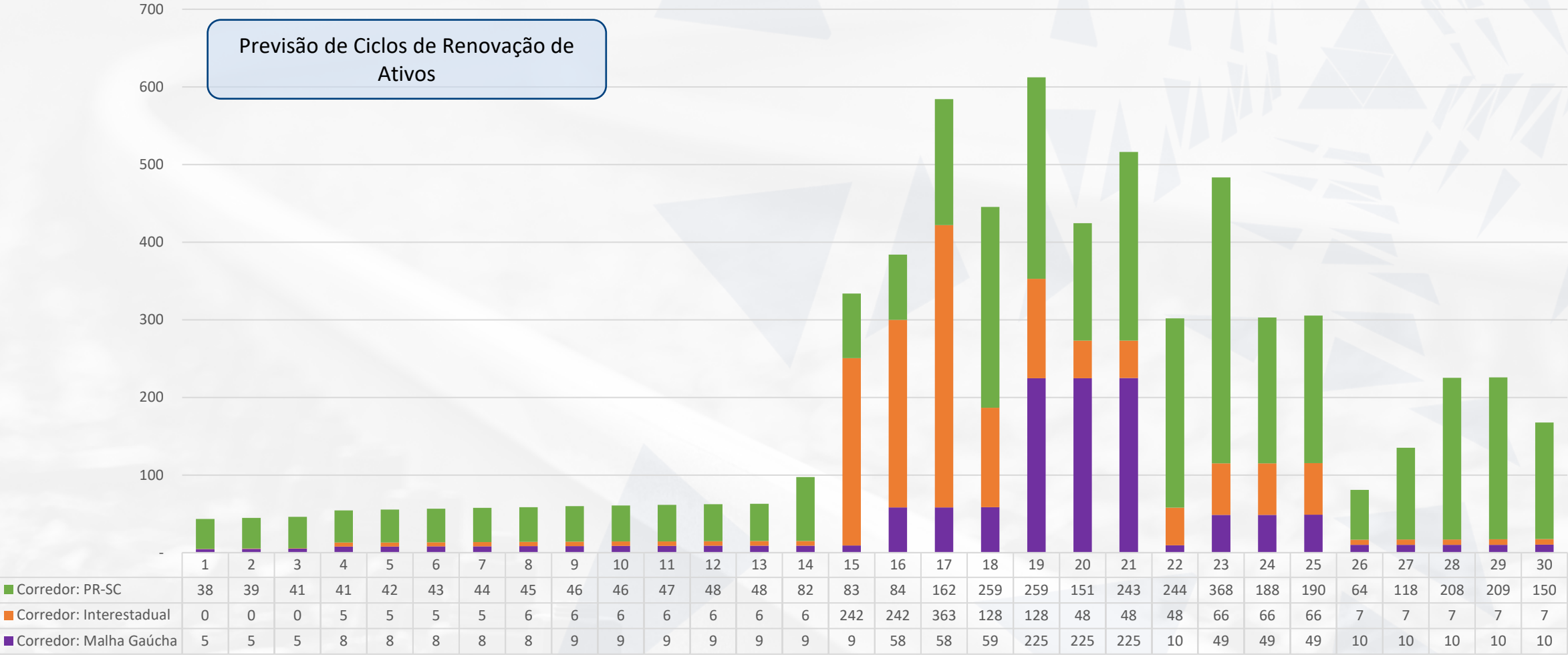
3.2 ESTUDOS TÉCNICOS: ENGENHARIA (CAPEX EM R\$ MILHÕES)



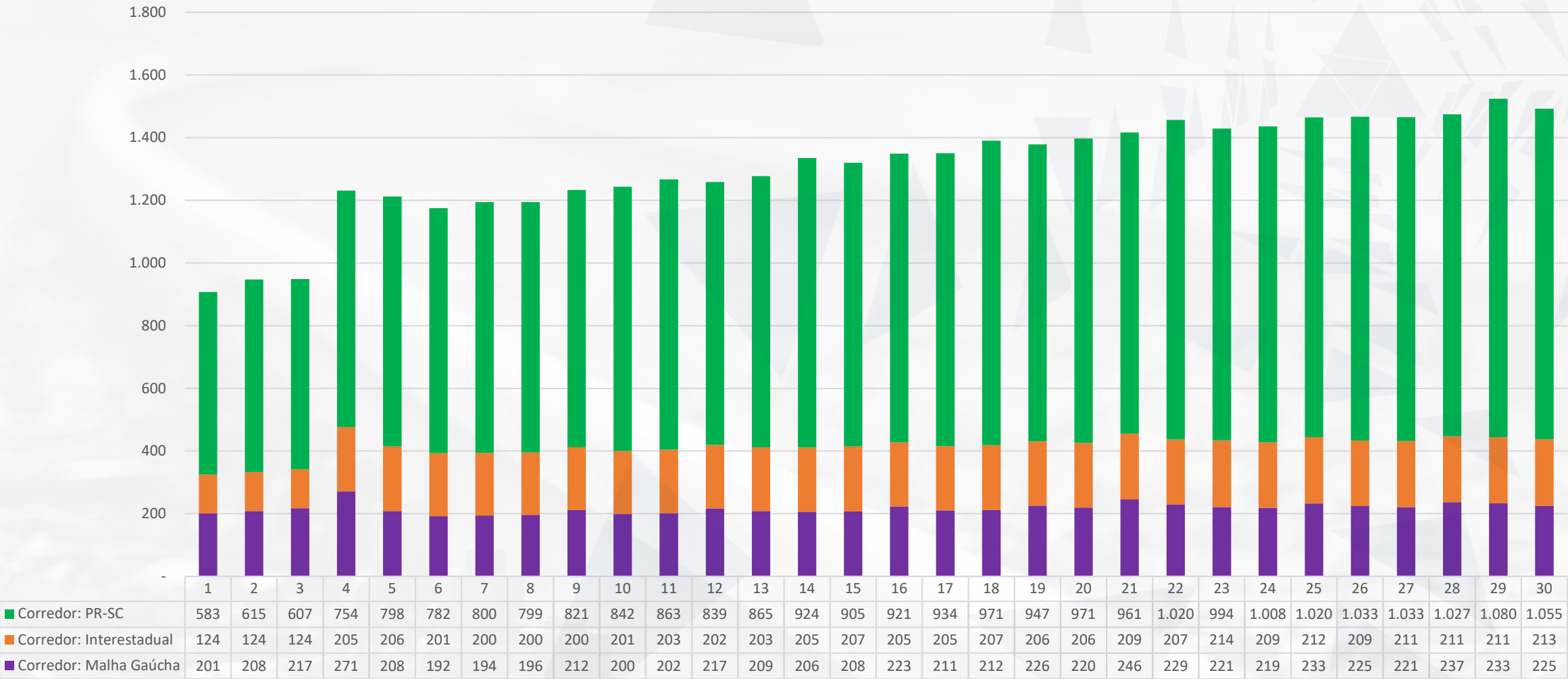
3.2 ESTUDOS TÉCNICOS: ENGENHARIA (CAPEX EM R\$ MILHÕES)



3.2 ESTUDOS TÉCNICOS: ENGENHARIA (SUSTAINING CAPEX EM R\$ MILHÕES)



3.2 ESTUDOS TÉCNICOS: OPERACIONAL (OPEX EM R\$ MILHÕES)



3.3 ESTUDOS TÉCNICOS: SOCIOAMBIENTAL

CORREDOR PARANÁ – SANTA CATARINA



CAPEX Socioambiental (30 anos)

R\$ 33 mi



OPEX Socioambiental (30 anos)

R\$ 85 mi

Valor Médio Anual: R\$ 2,85 mi

CORREDOR RIO GRANDE – MALHA GAÚCHA



CAPEX Socioambiental (30 anos)

R\$ 20 mi



OPEX Socioambiental (30 anos)

R\$ 58 mi

Valor Médio Anual: R\$ 1,95 mi

CORREDOR MERCOSUL – INTERESTADUAL



CAPEX Socioambiental (30 anos)

R\$ 47,6 mi



OPEX Socioambiental (30 anos)

R\$ 101,6 mi

Valor Médio Anual: R\$ 3,38 milhões

3.4 ESTUDOS TÉCNICOS: MODELAGEM ECONÔMICO-FINANCEIRA

30 ANOS

Prazo Total da Concessão

Abril/2025

Data Base do Estudo

13,87%

Custo de Capital (WACC)
(CR2)

CORREDOR PR-SC

Valor Presente Líquido (VPL)

R\$ **4,4** bi

CORREDOR RIO GRANDE

GAP de Viabilidade (VPL)

R\$ **0,8** bi

CORREDOR MERCOSUL

GAP de Viabilidade (VPL)

R\$ **2,1** bi

4

MODELO REGULATÓRIO EDITAL E CONTRATO

4.1 MODELAGEM JURÍDICA: GERAL

OBJETO

- ▲ Prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da Infraestrutura de cada uma das malhas particionadas (“Corredor Paraná-Santa Catarina”, “Corredor Rio Grande” e “Corredor Mercosul”), **licitadas de forma individualizada**.

MODELO PROPOSTO

- ▲ **Concessão apoiada por Contas Vinculadas, com Investimentos Cruzados**, de modo a neutralizar os *gaps* de viabilidade das partições ferroviárias deficitárias.

EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA

- ▲ A concessão prevê a **exploração da infraestrutura** da malha ferroviária, bem como os serviços de abastecimento e licenciamento de veículos, associada ao **serviço de transporte ferroviário**.

COMPARTILHAMENTO DE INFRAESTRUTURA

- ▲ Cada uma das partições é considerada infraestrutura essencial para a viabilidade das demais, dada a natureza de interdependência entre os corredores ferroviários. **Será assegurado acesso a outros operadores ferroviários e ATFs, por direito de passagem ou tráfego mútuo, considerando o Índice de Saturação Ferroviária (ISF) de 90%.**

4.2 MODELAGEM JURÍDICA: MODELO REGULATÓRIO

NATUREZA DA CONCESSÃO

- ▲ O modelo adotado para os corredores com gap de viabilidade foi o de **concessão comum apoiada por recursos oriundos de Investimentos Cruzados**, com destinação vinculada à execução de investimentos em bens reversíveis ao patrimônio público.

EQUILÍBRIO DE RECURSOS

- ▲ Na estrutura prevista, a fonte prioritária de recursos será formada por aportes realizados pela concessionária do Corredor Paraná – Santa Catarina, que é a partição economicamente viável. Esses aportes constituem uma modalidade de Investimento Cruzado e serão transferidos aos corredores deficitários, conforme regras estabelecidas no **Anexo de Governança de Aportes**.

FONTES SUBSIDIÁRIAS

- ▲ A modelagem estabelece que caso os aportes da Ferrovia PR/SC não sejam suficientes ou não possam ser transferidos, poderão ser utilizados **Investimentos Cruzados provenientes de outras concessionárias**. Somente como última alternativa será utilizada a transferência de **recursos públicos para financiar investimentos (Auxílio Orçamentário)**.

LIMITES AOS RECURSOS

- ▲ Os recursos aplicados deverão respeitar três limites: (i) **não excederem o gap econômico-financeiro do projeto**; (ii) **não superarem o montante das despesas de capital previstas**; e (iii) **serem aplicados exclusivamente em bens reversíveis**, com pagamentos vinculados à efetiva execução dos investimentos.

4.3 CADERNO DE OBRIGAÇÕES

INVESTIMENTOS COM PRAZO DETERMINADO

- ▲ As intervenções relacionadas aos **Investimentos com Prazo Determinado** são de natureza **obrigatória** e devem estar plenamente operacionais, providas de todos seus elementos funcionais, dentro do prazo estipulado no Caderno de Obrigações.

PARÂMETROS TÉCNICOS

- ▲ As Especificações Técnicas Mínimas são válidas a partir da conclusão dos investimentos que viabilizam a entrada em operação da Ferrovia ou de Trecho dela e se referem aos Parâmetros Técnicos de:
 - **Infraestrutura ferroviária,**
 - **Superestrutura ferroviária,**
 - **Passagens em Nível (PNs),**
 - **Passagens em Nível de Pedestres (PNPs) e**
 - **Inspeções Ferroviárias.**

INDICADORES DE DESEMPENHO

- ▲ As Especificações Técnicas Mínimas são válidas para avaliação da adequada prestação do serviço. Referem-se às Especificações Técnicas Mínimas previstas no Caderno de Obrigações para a prestação do serviço de transporte ferroviário, quais sejam:
 - **Índice de Acidentes Ferroviários Graves (IAFG);**
 - **Índice de Velocidade Média de Percurso (IVMP);**
 - **Trem Hora Parado (THP);**
 - **Idade Máxima da Frota de Locomotivas (IMFL).**

4.4 MINUTAS DO EDITAL

PARTICIPANTES E PROPONENTES

- ▲ Poderão participar destes Leilões, isoladamente ou em forma de Consórcio, pessoas jurídicas brasileiras, estrangeiras, entidades de previdência complementar e fundos de investimento.

COMISSÃO DE OUTORGA E ORDENAMENTO DOS LEILÕES

- ▲ Os Leilões serão processados e julgados pela Comissão de Outorga, cabendo-lhe conduzir os trabalhos necessários à realização de cada Leilão. Os leilões serão feitos sequencialmente considerando a ordem de viabilidade: 1) Corredor Paraná-Santa Catarina; 2) Corredor Rio Grande; e 3) Corredor Mercosul.

DINÂMICA DO LEILÃO

- ▲ **Corredor Paraná – Santa Catarina:** Será declarada vencedora a Proposta Econômica que apresentar o maior Lance de Recursos Vinculados, procedendo-se à classificação preliminar das Proponentes, de acordo com suas respectivas ofertas, em ordem decrescente, seguido de possível Viva-Voz se a diferença para o primeiro colocado for de até 20%.
- ▲ **Corredores Rio Grande e Mercosul:** Será declarada vencedora a Proposta Econômica que apresentar o maior Lance de Recursos Vinculados no mesmo formato, permitindo a redução do aporte de recursos de Investimentos Cruzados.

5

PRÓXIMAS ETAPAS

5.1 PRÓXIMAS ETAPAS



15/06/2026 até
10/08/2026

Links com informações adicionais:

<https://participantt.antt.gov.br/eventos?CodigoAudiencia=674>

<https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/novos-projetos-ferroviarios/malha-sul-licitacao>

OBRIGADO!



SUCON - SUPERINTENDÊNCIA DE CONCESSÃO DA INFRAESTRUTURA