



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA ESPECIAL DE ASSUNTOS PARLAMENTARES E FEDERATIVOS

OFÍCIO Nº 1504/2026/ASPAR/GM

Brasília, na data da assinatura.

A sua Excelência o Senhor
Deputado Estadual Júlio Garcia
Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina

Assunto: Solicitação de manutenção da Malha Sul ferroviária como uma concessão única e integrada.

Senhor Deputado Estadual,

Incumbe-nos o senhor Ministro de Estado dos Transportes, George Santoro, de nos reportar ao Ofício nº GP/DL/0812/2026, de 10 de junho de 2026, referente, em suma, à solicitação de **"manutenção da Malha Sul ferroviária como uma concessão única e integrada, a reativação dos trechos abandonados e a participação dos estados na definição de um novo modelo da concessão federal"**.

A esse respeito, encaminhamos, para o conhecimento de Vossa Excelência, o Ofício nº 906/2026/SNTF (11710177), e a Nota Informativa nº 194/2026/DOP-SNTF/SNTF (11677283), ambos da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário - SNTF, contendo os esclarecimentos sobre o assunto em questão.

Assim, reiteramos que este Ministério dos Transportes sempre estará disponível para receber contribuições, críticas e justas reivindicações da população do Estado de Santa Catarina.

Respeitosamente,



Documento assinado eletronicamente por **Felippe Morais Arco Verde, Chefe da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares**, em 26/10/2026, às 15:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **11983349** e o código CRC **2FFA212D**.



Referência: Processo nº 50000.024579/2026-11



SEI nº 11983349

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - 6º andar - Bairro Zona Cívica Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61) 2029-7007 / 7051 - www.transportes.gov.br



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

OFÍCIO Nº 906/2026/SNTF

Brasília, na data da assinatura.

Ao Senhor,

FELIPPE MORAIS ARCO VERDE

Chefe da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos
Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos - AESPAR
Ministério dos Transportes

Assunto: Solicitação da Assembleia Legislativa de Santa Catarina de manutenção da Malha Sul ferroviária como uma concessão única e integrada.

Senhor Chefe da Assessoria,

1. Refiro-me ao OFÍCIO Nº 835/2026/ASPAR/GM (SEI nº 11387833), dessa Assessoria Especial, por meio do qual encaminha o Ofício GP/DL/0812/2026 (SEI nº 11387332), de 10 de junho de 2026, por meio do qual o Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC), Deputado Estadual Júlio Garcia, remete a Moção nº 0208/2026, de autoria do Deputado Estadual Marcius Machado, aprovada em Sessão Plenária realizada em 9 de junho de 2026.
2. Sobre o assunto, encaminho a Nota Informativa nº 194/2026/DOP-SNTF/SNTF (SEI nº 11677283), do Departamento de Obras e Projetos desta Secretaria. No Documento foi apresentada de forma detalhada a instrução processual que culminou na proposta de otimização da malha em 3 ferrovias. Importante registrar, contudo, que esse arranjo não possui caráter definitivo e poderá ser aperfeiçoada em decorrência das contribuições recebidas, das avaliações técnicas e regulatórias subsequentes, das deliberações da ANTT, das diretrizes de política pública aplicáveis e das manifestações dos órgãos de controle.
3. Sem prejuízo da participação no Processo de Participação e Controle Social - PPCS, entende-se pertinente a continuidade do diálogo institucional entre o Ministério dos Transportes, a ANTT, os Estados, os Municípios e o CODESUL, mediante os canais institucionais adequados, com vistas ao intercâmbio de informações e ao acompanhamento da estruturação da futura concessão.
4. Ante o exposto, encaminho o presente processo para conhecimento e continuidade do trâmite processual necessário.

Atenciosamente,

LEONARDO CEZAR RIBEIRO

Secretário Nacional de Transporte Ferroviário



Documento assinado eletronicamente por **Leonardo Cezar Ribeiro, Secretário Nacional de Transporte Ferroviário**, em 22/10/2026, às 11:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
[https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0),
informando o código verificador **11710177** e o código CRC **283120F0**.



Referência: Processo nº 50000.024579/2026-11



SEI nº 11710177

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Bairro Zona Cívico Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.transportes.gov.br



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO
DEPARTAMENTO DE OBRAS E PROJETOS
COORDENAÇÃO-GERAL DE OBRAS E PROJETOS

Nota Informativa nº 194/2026/DOP-SNTF/SNTF

Brasília, 17 de agosto de 2026

Referência: Processo nº 50000.024579/2026-11.

Assunto: **Malha Sul - Solicitação da Assembleia Legislativa de Santa Catarina de manutenção da Malha Sul ferroviária como uma concessão única e integrada.**

Senhor Secretário,

1. RELATÓRIO

1.1. Trata-se de manifestação técnica elaborada em atendimento ao Despacho nº 672/2026/SNTF (SEI nº 11391563), por meio do qual a Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário (SNTF) encaminhou os autos a este Departamento de Obras e Projetos (DOP) para apreciação e adoção das providências consideradas cabíveis, em atenção ao Ofício nº 835/2026/ASPAR/GM (SEI nº 11387833), da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos (ASPAR).

1.2. O referido Ofício encaminha o Ofício GP/DL/0812/2026 (SEI nº 11387332), de 10 de junho de 2026, por meio do qual o Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC), Deputado Estadual Júlio Garcia, remete a Moção nº 0208/2026, de autoria do Deputado Estadual Marcius Machado, aprovada em Sessão Plenária realizada em 9 de junho de 2026.

1.3. A Moção manifesta apoio à posição do Conselho de Desenvolvimento e Integração Sul (CODESUL) e apresenta três pleitos centrais relacionados à futura configuração da Malha Sul ferroviária:

- a) Manutenção da Malha Sul como uma concessão única e integrada;
- b) Reativação dos trechos ferroviários considerados abandonados; e
- c) Participação dos Estados na definição do novo modelo de concessão federal.

1.4. Como fundamentos, a manifestação destaca a necessidade de preservação da integração logística entre os Estados da Região Sul, a continuidade operacional dos trechos ferroviários, a conexão entre centros produtivos, portos e mercados consumidores, bem como a importância da participação dos entes federativos na discussão acerca da futura organização da malha. A Moção registra, ainda, preocupação com as condições da infraestrutura ferroviária e com a existência de trechos sem operação, além de sustentar que eventual fragmentação da Malha Sul poderia comprometer sua lógica de rede e reduzir as sinergias logísticas existentes entre os Estados.

1.5. Nesse contexto, a presente Nota Informativa tem por objetivo apresentar subsídios, no âmbito das competências deste Departamento de Obras e Projetos (DOP), para resposta ao pleito encaminhado pela Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina.

1.6. É o relatório. Passa-se à análise.

2. ANÁLISE

2.1. DOS ESTUDOS PARA A FUTURA CONCESSÃO DA MALHA SUL

2.1.1. Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômico-Financeira e Ambiental destinados à estruturação da futura concessão da Malha Sul foram contratados pela Infra S.A., por meio do Contrato nº 009/2024, e desenvolvidos pelo Consórcio Nova Malha Sul, composto pelas empresas Sysfer Consultoria e Sistemas Ltda., Logit Engenharia Consultiva Ltda. e Queiroz Maluf Sociedade de Advogados.

2.1.2. Os estudos foram estruturados em dimensões de mercado e demanda, engenharia, operação, aspectos socioambientais, modelagem econômico-financeira e avaliação jurídico-regulatória. Essa abordagem multidisciplinar teve como objetivo examinar as condições da infraestrutura existente, os fluxos atuais e potenciais de cargas, os investimentos necessários, os custos de operação e manutenção, os riscos do empreendimento e os instrumentos contratuais aplicáveis à futura concessão.

2.1.3. Durante a elaboração dos estudos, foram avaliados cinco cenários principais para a continuidade da exploração ferroviária:

- a) Operação unificada da Malha Sul, com recuperação dos trechos afetados pelos eventos climáticos ocorridos no Rio Grande do Sul;
- b) Operação unificada, sem a recuperação dos trechos afetados pelos referidos eventos;
- c) Operação individualizada da Ferrovia Paraná-Santa Catarina;
- d) Operação individualizada da Malha Gaúcha; e
- e) Operação individualizada do Corredor Interestadual.

2.1.4. A análise de pré-viabilidade indicou que a conjugação dos cenários correspondentes à Ferrovia Paraná-Santa Catarina, à Malha Gaúcha e ao Corredor Interestadual apresentava melhores condições para otimizar os resultados econômico-financeiros e promover maior alinhamento de incentivos para a exploração da malha.

2.1.5. A partir desses resultados, foi expedida diretriz para que a estruturação considerasse a segmentação da Malha Sul em três blocos, atualmente denominados Corredor Paraná-Santa Catarina, Corredor Rio Grande e Corredor Mercosul, sem prejuízo da avaliação de alternativas e do aperfeiçoamento da proposta no âmbito do processo de participação social.

2.1.6. Em fevereiro de 2026, a Infra S.A. encaminhou a este Ministério os estudos finais e atualizados relativos ao empreendimento, acompanhados de análise conclusiva quanto à sua consistência e aderência às premissas estabelecidas para a modelagem da concessão. Na sequência, o Ministério dos Transportes encaminhou à ANTT diretrizes de política pública destinadas a orientar a continuidade da estruturação do processo licitatório da Malha Sul.

2.1.7. Como desdobramento, a Diretoria Colegiada da ANTT, por meio da [Deliberação ANTT nº 166, de 2 de junho de 2026](#)^[1], submeteu à Audiência Pública a proposta de concessão da Malha Sul, compreendendo o Corredor Mercosul, o Corredor Rio Grande e o Corredor Paraná-Santa Catarina, com o objetivo de colher sugestões e contribuições às minutas de edital, contrato e respectivos estudos.

2.1.8. A mesma Deliberação autorizou a divulgação do Aviso de [Audiência Pública nº 11/2026](#)^[2] no Diário Oficial da União e no sítio eletrônico da ANTT, demonstrando o avanço do Processo de Participação e Controle Social (PPCS) relativo à futura concessão da Malha Sul.

2.1.9. De acordo com os procedimentos divulgados pela ANTT, as contribuições por escrito poderão ser apresentadas por meio do sistema ParticipANTT (disponível em: <https://participantt.antt.gov.br/eventos?CodigoAudiencia=674>) até às 23:59 (horário de Brasília) do dia 30 de setembro de 2026, conforme [Aviso de Prorrogação](#)^[3] publicado pela ANTT publicado no Diário Oficial da União (DOU) em 17 de agosto de 2026.

2.1.10. O cronograma do PPCS também contemplou sessão pública híbrida em Brasília/DF, em 16 de julho de 2026, e sessões públicas presenciais em Curitiba/PR, em 27 de julho de 2026, Porto Alegre/RS, em 29 de julho de 2026, e Florianópolis/SC, em 31 de julho de 2026.

2.1.11. Destaca-se, ainda, que a proposta poderá ser aperfeiçoada em decorrência das contribuições recebidas, das avaliações técnicas e regulatórias subsequentes, das deliberações da ANTT e das manifestações dos órgãos de controle.

2.2. DA ESTRUTURAÇÃO EM TRÊS CORREDORES E DA PRESERVAÇÃO DA CONECTIVIDADE

2.2.1. A estruturação individualizada dos corredores não decorreu de decisão destinada a promover a desintegração física ou operacional da Malha Sul, mas da avaliação comparativa das características de demanda, dos fluxos de cargas, das necessidades de recuperação da infraestrutura, dos investimentos de capital, dos custos operacionais e dos riscos associados a cada segmento. Os corredores possuem vocações, níveis de carregamento, condições de infraestrutura e necessidades de investimento distintas. A individualização permite estabelecer obrigações, metas de desempenho, cronogramas de intervenção e mecanismos de alocação de riscos mais aderentes às particularidades de cada ferrovia.

2.2.2. A segmentação contratual não implica rompimento das conexões ferroviárias existentes. Os três corredores permanecerão fisicamente interligados e integrados ao sistema ferroviário nacional, inclusive mediante o compartilhamento de determinados segmentos. O Corredor Mercosul, por exemplo, conecta-se à Malha Oeste em Iperó/SP, compartilha segmentos com o Corredor Paraná-Santa Catarina e com o Corredor Rio Grande e segue, no Rio Grande do Sul, até Uruguaiana, preservando a ligação ferroviária com a fronteira argentina.

2.2.3. As minutas contratuais submetidas à Audiência Pública também contemplam mecanismos de interoperabilidade e compartilhamento, com garantia de acesso a terceiros e ao Agente Transportador Ferroviário por meio de direito de passagem ou tráfego mútuo. Dessa forma, busca-se combinar o tratamento individualizado dos investimentos e dos riscos de cada corredor com a manutenção da conectividade sistêmica e da integração logística da Malha Sul.

2.2.4. Para os empreendimentos que apresentam *gap* de viabilidade, a modelagem considera mecanismo de investimento cruzado, mediante aportes do Poder Concedente provenientes do pagamento de outorgas, destinados à cobertura da necessidade de recursos identificada na fase de implantação.

2.2.5. Esses recursos deverão ser vinculados à execução de investimentos de capital e condicionados ao cumprimento de marcos físico-financeiros previamente estabelecidos. Não se destinam ao custeio ordinário da operação, à cobertura permanente de despesas correntes ou à garantia de faturamento futuro das concessionárias. O mecanismo busca viabilizar a recuperação e a implantação de ativos ferroviários reversíveis considerados estratégicos, preservando a responsabilidade das futuras concessionárias pela operação, manutenção e exploração eficiente de cada corredor.

2.2.6. Assim, com base nos estudos técnicos atualmente disponíveis, a alternativa submetida à participação social é a estruturação da Malha Sul em três corredores ferroviários conectados e interoperáveis. Isso não impede, contudo, que a proposta de concessão unificada defendida pela ALESC e pelo CODESUL seja apresentada no âmbito da Audiência Pública nº 11/2026 e avaliada pela ANTT no processo de consolidação da modelagem.

2.3. DA REATIVAÇÃO E DA DESTINAÇÃO DOS TRECHOS NÃO INCLUÍDOS NAS FUTURAS CONCESSÕES

2.3.1. Os estudos da futura concessão não preveem a inclusão de toda a extensão atualmente vinculada ao contrato da Rumo Malha Sul S.A. Determinados trechos, em razão das condições da infraestrutura, da ausência ou baixa projeção de demanda e da inviabilidade de sua exploração dentro dos corredores estruturados, encontram-se indicados para devolução à União, nos termos do art. 15 da [Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021](#)^[4].

2.3.2. Cumpre esclarecer, contudo, que a não inclusão do trecho da futura concessão não implica, por si só, definição imediata quanto à destinação a ser conferida ao ativo ferroviário após sua devolução ao Poder Concedente. Trata-se de matéria que demanda avaliação criteriosa, à luz de aspectos técnicos, operacionais, econômico-financeiros, logísticos e socioambientais, de modo a assegurar solução compatível com o interesse público e com as diretrizes da política ferroviária nacional.

2.3.3. Nesse contexto, registra-se que a Infra S.A. firmou o Acordo de Assessoria e Transferência de Conhecimentos nº 001/2024 com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), com o objetivo de estruturar modelos destinados à nova destinação de trechos ferroviários devolvidos pelas concessionárias.

2.3.4. Os estudos desenvolvidos no âmbito dessa cooperação deverão subsidiar a definição de alternativas para a revitalização e o reaproveitamento de trechos ociosos ou antieconômicos, em conformidade com as diretrizes e orientações constantes do Plano Nacional de Logística (PNL), contribuindo para a formulação de soluções mais consistentes e aderentes às especificidades de cada trecho.

2.3.5. Adicionalmente, importa destacar que o Ministério dos Transportes instituiu Grupo de Trabalho composto por representantes desta Pasta, da ANTT, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e da Infra S.A., com a finalidade específica de elaborar "*propostas para a destinação de trechos ferroviários antieconômicos ou inutilizados da malha ferroviária que sejam objeto de devolução ao Poder Concedente*".

2.3.6. No âmbito dessas discussões, observa-se que propostas de utilização de linhas ferroviárias com potencial turístico vêm sendo consideradas como alternativas relevantes para a revitalização de determinados trechos, especialmente em regiões cujas características territoriais, culturais e econômicas recomendem esse tipo de aproveitamento. Por essa razão, soluções dessa natureza têm recebido atenção específica nos trabalhos conduzidos pelo referido Grupo de Trabalho.

2.3.7. Nesse mesmo contexto, pode-se considerar ainda a possibilidade de abertura de chamamento público para exploração de ferrovias ociosas, por meio de autorização, em processo de devolução ou desativação, conforme previsto no art. 26 da [Lei nº 14.273, de 2021](#)^[4]:

CAPÍTULO V

DAS FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PRIVADO

[...]

Seção III

Do Chamamento para Autorização Ferroviária

Art. 26. O Poder Executivo pode, a qualquer tempo, abrir processo de chamamento público para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização para a exploração de ferrovias:

I - não implantadas;

II - ociosas, em malhas com contrato de outorga em vigor;

III - em processo de devolução ou desativação.

§ 1º O procedimento referido no caput deste artigo deve ser realizado em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas dos setores ferroviário e portuário.

§ 2º A ociosidade referida no inciso II do caput deste artigo é caracterizada pela existência, em ferrovias outorgadas em regime público, de bens reversíveis não explorados, pela inexistência de tráfego comercial por mais de 2 (dois) anos ou pelo descumprimento das metas de desempenho definidas em contrato com o regulador ferroviário também por mais de 2 (dois) anos.

§ 3º Se houver interessado na exploração dos trechos ferroviários referidos no inciso II ou III do caput deste artigo, deve ser providenciada a cisão desses trechos da atual operadora ferroviária em favor da nova autorização, sem prejuízo de eventuais ressarcimentos devidos pela operadora atual ao poder concedente.

[...]

(Grifo nosso)

2.3.8. Nesse contexto, o Ministério dos Transportes tem buscado não apenas disciplinar a devolução formal de segmentos não contemplados nas futuras concessões, mas, sobretudo, desenvolver alternativas concretas para sua requalificação e reaproveitamento, de modo a evitar a perpetuação de ativos ociosos e promover usos compatíveis com o interesse público. Entre as possibilidades em avaliação, incluem-se soluções voltadas à exploração turística, logística, regional ou multimodal, a depender das características e do potencial de cada trecho, convergindo com a diretriz defendida pelo MPF de buscar o reaproveitamento desses trechos.

2.3.9. Assim, os esforços atualmente empreendidos por esta Pasta e pelas entidades envolvidas revelam que a destinação de trechos ferroviários ociosos ou antieconômicos vem sendo tratada como agenda prioritária da política ferroviária nacional, não apenas sob a ótica patrimonial e operacional, mas também como oportunidade de revitalização de infraestruturas existentes, de indução ao desenvolvimento regional e de ampliação das possibilidades de uso social e econômico da malha ferroviária brasileira.

2.3.10. Desse modo, a preocupação manifestada pela ALESC quanto ao reaproveitamento da infraestrutura existente converge com iniciativas que já vêm sendo desenvolvidas no âmbito da política ferroviária federal. Todavia, não se mostra tecnicamente adequado estabelecer, de forma genérica, a reativação integral de todos os segmentos atualmente sem operação, uma vez que a solução a ser adotada deverá considerar a situação e a vocação específica de cada trecho.

2.4. **DA PARTICIPAÇÃO DOS ESTADOS NA DEFINIÇÃO DO NOVO MODELO DE CONCESSÃO**

2.4.1. Quanto à solicitação de maior participação dos Estados na definição do novo modelo de concessão, registra-se que as manifestações dos entes subnacionais constituem subsídios relevantes à formulação e ao aperfeiçoamento da política pública ferroviária.

2.4.2. Com a abertura da [Audiência Pública nº 11/2026](#)^[2], foi estabelecida a instância formal de participação social destinada à divulgação da modelagem, ao debate público e ao recebimento de contribuições relacionadas aos estudos, às minutas de edital e aos contratos da futura concessão.

2.4.3. A participação nesse processo não se restringe às manifestações orais realizadas durante as sessões públicas. Os Estados, Municípios, órgãos públicos, entidades representativas, agentes econômicos e demais interessados podem encaminhar documentos, estudos técnicos, propostas de alteração e manifestações institucionais pelo Sistema ParticipANTT durante o período estabelecido pela ANTT.

2.4.4. Conforme informado pela Agência, o prazo para apresentação dessas contribuições foi prorrogado até 30 de setembro de 2026, ampliando o período disponível para análise dos documentos submetidos à Audiência Pública e para formulação de propostas pelos interessados.

2.4.5. As contribuições admissíveis e relacionadas ao objeto da Audiência Pública deverão ser submetidas à análise técnica da ANTT, com indicação fundamentada das razões para seu acolhimento, acolhimento parcial ou não acolhimento, conforme os procedimentos aplicáveis ao Processo de Participação e Controle Social.

2.4.6. Sem prejuízo do PPCS, o diálogo federativo pode prosseguir por meio de reuniões técnicas, intercâmbio de informações e demais canais institucionais entre o Ministério dos Transportes, a ANTT, os Estados, os Municípios e o CODESUL. Esses mecanismos complementares, contudo, não substituem a necessidade de formalização, no âmbito da Audiência Pública, das propostas destinadas à alteração das minutas, dos estudos e da própria configuração da futura concessão.

2.4.7. Nesse sentido, entende-se pertinente que a ALESC e os Estados interessados sejam orientados a encaminhar ou reiterar, diretamente à ANTT, por meio do Sistema ParticipANTT e dentro do prazo estabelecido, as contribuições relacionadas à estruturação da Malha Sul como concessão única, à eventual incorporação ou reativação de segmentos e a outros aperfeiçoamentos que entendam necessários à modelagem.

3. CONCLUSÃO

3.1. Diante do exposto, e em atenção ao Despacho nº 672/2026/SNTF (SEI nº 11391563), entende-se adequado informar à Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina que a proposta atualmente submetida à [Audiência Pública nº 11/2026^{\[2\]}](#) prevê a estruturação da futura concessão da Malha Sul nos corredores Paraná-Santa Catarina, Rio Grande e Mercosul.

3.2. A opção pela estruturação individualizada decorreu da avaliação comparativa de diferentes cenários operacionais, institucionais e econômico-financeiros e busca permitir tratamento mais adequado às características de demanda, investimentos, custos e riscos de cada corredor. A segmentação contratual não implica desintegração física da Malha Sul, uma vez que os corredores permanecerão conectados, inclusive mediante segmentos compartilhados e mecanismos de interoperabilidade, direito de passagem, tráfego mútuo e acesso de terceiros.

3.3. Para os corredores que apresentam *gap* de viabilidade, a modelagem considera, ainda, mecanismo de investimento cruzado, com recursos destinados à execução de investimentos de capital e condicionados ao cumprimento de marcos físico-financeiros, sem previsão de subsídio operacional permanente.

3.4. Quanto aos trechos não incluídos nas futuras concessões, informa-se que sua devolução à União não implica desativação definitiva nem destinação automática. O reaproveitamento desses segmentos encontra-se em avaliação no âmbito da cooperação entre a Infra S.A. e o BID e dos trabalhos do Grupo de Trabalho interinstitucional destinado à formulação de alternativas para os trechos devolvidos, sem prejuízo de outros instrumentos previstos na [Lei nº 14.273, de 2021^{\[4\]}](#).

3.5. No que se refere à participação dos Estados, reconhece-se a relevância das informações e manifestações dos entes subnacionais para a identificação das necessidades e prioridades logísticas regionais, mostrando-se pertinente a continuidade do diálogo institucional durante o processo de definição e aperfeiçoamento da futura configuração da Malha Sul. Assim, entende-se que as considerações apresentadas pela Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina constituem contribuição institucional relevante, devendo ser consideradas no âmbito das discussões relacionadas à futura organização da Malha Sul, observadas as competências dos órgãos e entidades envolvidos e as avaliações técnicas necessárias à definição das soluções a serem adotadas.

3.6. Ressalta-se que a proposta submetida à Audiência Pública não possui caráter definitivo e poderá ser aperfeiçoada em decorrência das contribuições recebidas, das avaliações técnicas e regulatórias subsequentes, das deliberações da ANTT, das diretrizes de política pública aplicáveis e das manifestações dos órgãos de controle.

3.7. Nesse sentido, recomenda-se que a Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina e os Estados interessados sejam orientados a encaminhar ou reiterar diretamente à ANTT, por meio dos canais institucionais da [Audiência Pública nº 11/2026^{\[2\]}](#), suas contribuições relacionadas à manutenção da Malha Sul como concessão única e integrada, à reativação ou ao reaproveitamento de trechos e aos demais aperfeiçoamentos considerados pertinentes, de modo a assegurar seu registro formal, análise e resposta pela Agência.

3.8. Sem prejuízo da participação no PPCS, entende-se pertinente a continuidade do diálogo institucional entre o Ministério dos Transportes, a ANTT, os Estados, os Municípios e o CODESUL, mediante os canais institucionais adequados, com vistas ao intercâmbio de informações e ao acompanhamento da estruturação da futura concessão.

3.9. Por fim, esta área técnica sugere o encaminhamento das informações constantes desta Nota Informativa, em caso de concordância, à Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos (ASPAR), em resposta ao Ofício nº 835/2026/ASPAR/GM (SEI nº 11387833), para subsidiar a elaboração de resposta à Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC).

À consideração superior.

(assinado eletronicamente)

KAIO RICARDO GOMES DA SILVA

Analista de Infraestrutura do Departamento de Obras e Projetos
Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário

(Assinado Eletronicamente)
HENRIQUE OLIVEIRA MENDES
Coordenador-Geral do Departamento de Obras e Projetos
Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário

De acordo. Encaminhe-se ao Gabinete da SNTF, para as devidas providências.

(Assinado Eletronicamente)
MARYANE DA SILVA FIGUEIREDO ARAUJO
Diretora do Departamento de Obras e Projetos
Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário

- [1] Disponível em: https://anttleis.antt.gov.br/action/UrlPublicasAction.php?acao=abrirAtoPublico&num_ato=00000166&sgl_tipo=DLB&sgl_orgao=DG/ANTT/MT&vlr_ano=2026&seq_ato=000&cod_modulo=161&cod_menu=5408.
[2] Disponível em: <https://participantt.antt.gov.br/eventos?CodigoAudiencia=674>.
[3] Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/aviso-de-prorrogaao-725810909>.
[4] Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/lei/l14273.htm.



Documento assinado eletronicamente por **Maryane da Silva Figueiredo Araujo, Secretário Nacional de Transporte Ferroviário - Substituto**, em 24/08/2026, às 16:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Kaio Ricardo Gomes da Silva, Analista de Infraestrutura**, em 24/08/2026, às 16:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Oliveira Mendes, Coordenador-Geral**, em 24/08/2026, às 16:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **11677283** e o código CRC **FB605BA5**.



Referência: Processo nº 50000.024579/2026-11



SEI nº 11677283

Esplanada dos Ministérios, Bloco R
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.transportes.gov.br