

GRUPO I – CLASSE ____ – Plenário
TC 012.771/2026-0

Natureza: Desestatização

Órgãos/Entidades: Ministério dos Transportes; Valec Engenharia Construções e Ferrovias S/A

Representação legal: não há

SUMÁRIO: DESESTATIZAÇÃO. TERMINAIS FERROVIÁRIOS DE CARGA. DISPENSA DA ANÁLISE POR CRITÉRIOS DE MATERIALIDADE, RISCO, RELEVÂNCIA E OPORTUNIDADE. CIÊNCIA.

RELATÓRIO

Transcrevo a seguir, nos termos do art. 1º, § 3º, inciso I, da Lei nº 8.443/92, a instrução lavrada no âmbito da Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Portuária e Ferroviária (peça 25), cujas conclusões contaram com a anuência do corpo diretivo daquela unidade técnica (peças 26 e 27).

“INTRODUÇÃO

1. *Cuidam os autos de acompanhamento de desestatização, por meio de concessão de uso, de cinco terminais ferroviários de cargas vinculados aos pátios ferroviários da Ferrovia Norte-Sul (FNS). Todos os terminais possuem natureza brownfield, sendo terminais já implantados e em operação, cujos prazos de vigência dos atuais contratos de concessão estão próximos ao encerramento.*

HISTÓRICO

2. *Em 28/5/2026, a Infra S.A, em atenção ao art. 2º, §2º, da IN TCU 81/2018, protocolou junto ao TCU o extrato do planejamento das ações voltadas à licitação dos terminais, sendo que a tabela resumo encontra-se a seguir:*

Tabela 1. Terminais de carga com projetos em andamento pela Infra S.A.

PROJETO	ATUAL OPERADOR	PREVISÃO DE CAPEX	CRONOGRAMA LICITATÓRIO	
			CONSULTA AO TCU	LEILÃO
TPT01 - Terminal de Granéis Sólidos Agrícolas de Palmeirante/TO	Nova Agri	R\$ 53,2 milhões	Julho/2026	Dezembro/2026
TPN04 - Terminal de Granéis Sólidos Agrícolas de Porto Nacional/TO	Agrex do Brasil	R\$ 8,8 milhões	Julho/2026	Dezembro/2026
TPN01 - Terminal de Granéis Líquidos de Porto Nacional/TO	Norship	R\$ 3 milhões	Agosto/2026	Janeiro/2027
TPN02 - Terminal de Granéis Líquidos de Porto Nacional/TO	Raízen	R\$ 14,8 milhões	Agosto/2026	Janeiro/2027
TPN03 - Terminal de Granéis Líquidos de Porto Nacional/TO	Vibra	R\$ 11,8 milhões	Agosto/2026	Janeiro/2027

Fonte: Infra S.A. (peça 5, p. 1)

3. *De acordo com o extrato do planejamento apresentado pela Infra S.A., a previsão de Capex da tabela refere-se a gastos voltados à modernização e à ampliação inicial de capacidade dos terminais, sem considerar gastos com sustaining ao longo do tempo.*

4. *Posteriormente, em 3/6/2026, foram disponibilizados links para acesso aos estudos disponíveis acerca dos dois terminais de graneis sólidos (peça 6) e respectivas minutas preliminares de contrato e de edital (peças 12-15), as quais ainda careciam de parecer da procuradoria jurídica da*

estatal (peça 11). Já os estudos dos terminais de grãos líquidos foram disponibilizados, em 27/6/2026, por meio de links às peças 16-17.

VISÃO GERAL

5. Preliminarmente à apresentação de informações sobre os terminais, a Infra S.A. contextualiza a Ferrovia Norte-Sul (FNS) como um dos principais corredores logísticos do sistema ferroviário brasileiro, concebido para promover a integração territorial e elevar a eficiência do transporte de cargas, ao ligar regiões produtoras do interior a portos e centros consumidores.

6. A figura a seguir indica a localização de vários pátios de integração multimodal ao longo da FNS no trecho entre Açailândia/MA e Estrela D'Oeste/SP. Um terminal de granel sólido agrícola tratado neste processo encontra-se no terminal multimodal de Palmeirante/TO, enquanto os demais situam-se no terminal multimodal de Porto Nacional/TO.

Figura 1 – Pátios Multimodais - FNS



Fonte: Infra S.A. (peça 5, p. 2)

Terminal de Grãos Sólidos Agrícolas - Pátio de Palmeirante/TO – Nova Agri (TPT01)

7. De acordo com a Infra S.A., o Terminal de Palmeirante/TO em estudo, TPT01, ocupa as áreas 2 e 3 do pátio de integração multimodal e é operado pela Nova Agri Infraestrutura de Armazenagem e Escoamento S.A. O empreendimento ocupa área de 4,726 hectares e dispõe de infraestrutura voltada à recepção, armazenagem, expedição e movimentação de grãos sólidos agrícolas. O terminal movimentou uma média anual de 445 mil toneladas de grãos nos últimos cinco anos.

8. A Infra S.A. destaca que a estrutura contratual vigente do terminal estabelece que as estruturas, equipamentos e edificações existentes não possuem caráter de reversibilidade à Infra S.A. Assim, os investimentos previstos (Capex), no valor de R\$ 53,2 milhões, correspondem à valoração

dos bens atualmente existentes, mediante laudo técnico, incluindo equipamentos e obras civis. Foi prevista nova concessão com duração de 16 anos, segundo estudos de viabilidade apresentados, muito embora o extrato de planejamento indique o prazo de concessão de 15 anos. O leilão está previsto para ocorrer em dezembro/2026 (peça 5, p. 5).

Terminal de Granéis Sólidos Agrícolas de Porto Nacional/TO- Agrex (TPN07)

9. Especificamente quanto a este terminal, cumpre registrar que, embora o extrato de planejamento o identifique como TPN04, todos os estudos de viabilidade o mencionam como TPN07. Considerando que os estudos de viabilidade apresentam maior nível de detalhamento e consistência das informações em relação ao extrato de planejamento, esta instrução adotará, doravante, a sigla TPN07 para se referir ao Terminal de Granéis Sólidos Agrícolas de Porto Nacional/TO.

10. Localizado no lote 07 do pátio de integração multimodal de Porto Nacional/TO, o terminal TPN07 encontra-se atualmente sob operação da Agrex do Brasil Ltda., conforme informado pela Infra S.A. O empreendimento ocupa área de 2,40 hectares e conta com instalações voltadas à recepção, armazenagem e distribuição de grãos sólidos agrícolas. O terminal movimentou uma média anual de 365 mil toneladas de grãos nos últimos 05 (cinco) anos.

11. A Infra S.A aponta a previsão de investimentos (Capex de expansão) da ordem de R\$ 8,8 milhões, direcionados à ampliação da capacidade operacional. Tais recursos contemplam, entre outros itens, a implantação de silo de armazenagem com capacidade de 15.000 toneladas, sistemas de transporte interno e infraestrutura de apoio logístico. O prazo estimado de concessão é de 13 anos, com previsão de leilão em dezembro de 2026 (peça 5, p. 7).

Terminal de Granéis Líquidos de Porto Nacional/TO – Norship (TPN01)

12. Inserido no lote 15 do pátio de integração multimodal de Porto Nacional/TO, o terminal TPN01 é operado pela Norship Participações e Representações Comerciais Ltda., desempenhando função logística voltada à movimentação de combustíveis. A área atualmente arrendada totaliza 3,38 hectares, abrigando estruturas destinadas à distribuição e ao armazenamento desse tipo de carga. O terminal da Norship movimentou uma média anual de 443 mil toneladas de combustíveis nos últimos cinco anos.

13. O extrato de planejamento da Infra S.A. indica, em caráter preliminar, a necessidade de investimentos para expansão estimados em R\$ 3 milhões. O cronograma licitatório associado ao empreendimento aponta para a realização do leilão em janeiro de 2027 (peça 5, p. 9).

Terminal de Granéis Líquidos – Porto Nacional/TO – Raízen (TPN02)

14. O terminal TPN02 situa-se no lote 14 do pátio de integração multimodal de Porto Nacional/TO, sendo atualmente operado pela Raízen S.A. A área arrendada, de 6,73 hectares, abriga instalações voltadas à distribuição e ao armazenamento de combustíveis, com infraestrutura compatível com esse perfil logístico. Esse terminal movimentou, nos últimos cinco anos, uma média anual de 238 mil toneladas de combustíveis.

15. Em seu extrato de planejamento, a Infra S.A. estima a realização de investimentos (Capex de expansão) da ordem de R\$ 14,8 milhões. Esses aportes destinam-se, principalmente, à construção e à reativação de tanques de armazenamento e à ampliação do sistema de carregamento ferroviário. O cronograma preliminar prevê a realização do leilão em janeiro de 2027 (peça 5, p. 11).

Terminal de Granéis Líquidos – Porto Nacional/TO – Vibra (TPN03)

16. Com área arrendada de 12,05 hectares, o terminal TPN03 ocupa o lote 12 do pátio de integração multimodal de Porto Nacional/TO e encontra-se sob operação da Vibra Energia S.A. O empreendimento é destinado à distribuição e ao armazenamento de combustíveis, contando com infraestrutura de suporte a essas atividades. A movimentação média desse terminal nos últimos cinco

anos foi de 259 mil toneladas/ano de combustíveis.

17. Segundo a Infra S.A., há previsão de investimento para expansão no valor de R\$ 11,8 milhões, voltado predominantemente à modernização das instalações existentes. O cronograma licitatório indica a realização de leilão em janeiro de 2027 (peça 5, p. 13).

EXAME TÉCNICO

18. O presente processo insere-se no âmbito da sistemática de controle das desestatizações disciplinada pela Instrução Normativa TCU 81/2018, a qual estabelece que a atuação desta Corte deve observar o princípio da significância, orientado pelos critérios de materialidade, relevância, oportunidade e risco (art. 2º, §1º, da referida Instrução Normativa). Tais parâmetros visam direcionar os recursos institucionais para empreendimentos com maior impacto potencial, de modo a assegurar maior efetividade ao controle externo, em consonância com as boas práticas de auditoria governamental.

19. Nesse contexto, a definição do escopo de atuação do Tribunal demanda a avaliação comparativa dos empreendimentos submetidos ao seu escrutínio, de forma a identificar aqueles que justificam aprofundamento analítico. Tal racionalidade já foi adotada em situação análoga constante do TC 007.275/2022-6, no qual se reconheceu que projetos ferroviários de menor porte e com reduzidas estimativas de investimento e operação apresentam, em regra, menor risco e, por conseguinte, menor necessidade de intervenção prévia do Tribunal.

20. No caso concreto, os cinco terminais ora examinados possuem natureza brownfield, estando já implantados e em operação, com ocupação consolidada e desempenho operacional previamente demonstrado. Ademais, os valores estimados de investimento (Capex) associados aos empreendimentos, ainda que variem entre si, mostram-se relativamente modestos quando comparados a outras iniciativas estruturantes do setor ferroviário nacional, o que indica menor materialidade econômica sob a perspectiva do controle externo.

21. Especificamente quanto aos investimentos, cumpre registrar que, conforme consignado no extrato do planejamento de ações de desestatização reproduzido na Tabela 1 desta instrução, a Infra S.A. apresentou apenas os valores de investimentos destinados à expansão dos terminais, compreendendo as intervenções voltadas à modernização e à ampliação de capacidade dos empreendimentos. Dessa forma, os montantes ali indicados não contemplam os investimentos de sustaining, destinados à reposição, conservação e manutenção da infraestrutura ao longo de toda a vigência contratual.

22. Ademais, importa destacar que os valores constantes da referida tabela estão expressos em termos nominais, correspondendo à soma simples dos investimentos de expansão previstos no fluxo de caixa ao longo dos prazos das concessões, sem a aplicação das respectivas taxas de desconto. Embora tal abordagem permita visualizar o volume financeiro total projetado, ela não reflete adequadamente o valor econômico dos desembolsos ao longo do tempo, tampouco evidencia o montante global de recursos que deverá ser efetivamente empregado para assegurar a implantação e a manutenção dos empreendimentos.

23. Com o objetivo de proporcionar uma visão mais representativa do esforço financeiro associado a cada desestatização, a tabela a seguir apresenta os investimentos previstos para cada terminal em valor presente, considerando tanto os investimentos de expansão quanto os investimentos de sustaining. Tal abordagem permite estimar, em bases economicamente comparáveis, os volumes de recursos efetivamente requeridos ao longo das concessões, uma vez que incorpora o efeito temporal do dinheiro por meio da taxa de desconto. Para todos os empreendimentos, foi adotado Custo Médio Ponderado de Capital (Weighted Average Cost of Capital - WACC) de 12,16% a.a., considerado o início contratual previsto para 2027 e a data-base de outubro/2025, conforme modelagens econômico-financeiras disponibilizadas por links às peças 6 e 17.

Tabela 2. Terminais de carga com projetos em andamento pela Infra S.A.

Projeto	Atual Operador	Prazo da Concessão (anos)	Previsão de Investimentos expansão + sustaining (R\$ milhões)
<i>TPT01 - Terminal de Granéis Sólidos Agrícolas de Palmeirante/TO</i>	<i>Nova Agri</i>	<i>16</i>	<i>47,8</i>
<i>TPN07 - Terminal de Granéis Sólidos Agrícolas de Porto Nacional/TO</i>	<i>Agrex do Brasil</i>	<i>13</i>	<i>26,0</i>
<i>TPN01 - Terminal de Granéis Líquidos de Porto Nacional/TO</i>	<i>Norship</i>	<i>15</i>	<i>19,3</i>
<i>TPN02 - Terminal de Granéis Líquidos de Porto Nacional/TO</i>	<i>Raizen</i>	<i>15</i>	<i>14,0</i>
<i>TPN03 - Terminal de Granéis Líquidos de Porto Nacional/TO</i>	<i>Vibra</i>	<i>15</i>	<i>32,8</i>

Fonte: Elaboração própria a partir das informações constantes das MEFs disponibilizadas pela Infra S.A. por meio dos links às peças 6 e 17.

24. *Pode-se observar, a partir da Tabela 2 que nenhum dos projetos apresenta investimentos em valor presente que ultrapasse R\$ 50 milhões. Assim, esses empreendimentos encontram-se inseridos em patamares de menor relevância quando considerados no contexto mais amplo das desestatizações ferroviárias atualmente em curso e a serem apreciadas por este Tribunal, conforme será detalhado mais à frente nesta instrução.*

25. *Além da reduzida materialidade relativa, observa-se que os estudos de viabilidade apresentados guardam semelhança, em termos de estrutura e escopo, com aqueles usualmente empregados em processos de desestatização ferroviária recentemente examinados por esta Corte. Esse fato, à luz da jurisprudência consolidada, tende a reduzir o risco de inconformidades relevantes, especialmente quando associado à maturidade dos empreendimentos e à existência de operadores estabelecidos.*

26. *A jurisprudência desta Corte corrobora esse entendimento. No âmbito do Acórdão 775/2022-TCU-Plenário, Min. Relator Augusto Nardes, reconheceu-se que empreendimentos de menor vulto econômico, inseridos em contexto de menor risco e que observam padrões técnicos já validados, podem ter sua análise de mérito dispensada, com fundamento no art. 2º, §§ 1º e 5º, da IN TCU 81/2018. Nesse mesmo sentido, os Acórdãos 2971/2025-TCU-Plenário, Min. Relator Augusto Nardes, e 2022/2025-TCU-Plenário, Min. Relator Antônio Anastasia, igualmente sinalizaram a possibilidade de racionalização da atuação do Tribunal mediante a dispensa de análise de projetos de baixa significância, reforçando a diretriz institucional de priorização dos empreendimentos de maior risco e relevância.*

27. *Tal orientação mostra-se ainda mais pertinente no cenário atual, em que esta Corte vem sendo instada a apreciar um conjunto expressivo de projetos de desestatização ferroviária de elevada complexidade e materialidade. Entre os processos já submetidos a esta Corte, destacam-se as iniciativas relativas à Ferrovia EF-118 (TC 024.363/2025-1), à Ferrogrão (TC 025.756/2020-6) e à Malha Oeste (TC 012.988/2026-0), processos que envolvem investimentos na casa de bilhões de reais. Ademais, também se encontra em análise, o Primeiro Chamamento Público para autorização ferroviária – Corredor Minas-Rio (TC 009.934/2026-0), tratando-se do primeiro processo dessa natureza submetido ao Tribunal.*

28. *Outrossim, há expectativa de ingresso, em curto prazo, de novos empreendimentos igualmente relevantes, tais como a prorrogação da Malha Centro-Leste, concedida à Ferrovia Centro-Atlântica S.A., já aprovada na diretoria colegiada da ANTT e no Ministério dos Transportes, com ressalvas. O processo encontra-se se em fase de ajustes pela ANTT. Além da Malha Centro-Leste,*

esta unidade técnica aguarda os processos relativos à prorrogação do contrato de concessão da Ferrovia Tereza Cristina; à desestatização da Malha Sul, atualmente em audiência pública; e ao empreendimento integrado Fico-Fiol.

29. *Ressalte-se que tais projetos, além de envolverem montantes significativamente superiores de investimento, introduzem inovações relevantes sob a ótica regulatória e contratual, as quais demandarão análise aprofundada por parte desta Corte. Dentre essas inovações, destacam-se:*

- a) previsão de aportes públicos, a exemplo da Ferrovia EF-118 e do chamamento público para autorização ferroviária;*
- b) proposta de reconfiguração da Malha Sul, com possível subdivisão em três sistemas distintos, incluindo mecanismo de subsídio cruzado entre outorgas; e*
- c) previsão de investimentos cruzados com recursos oriundos de outras concessões ferroviárias.*

30. *Tais características evidenciam a necessidade de priorização institucional, uma vez que a análise detalhada desses empreendimentos exigirá significativa alocação de recursos técnicos, sob pena de comprometimento da qualidade e tempestividade da atuação do Tribunal.*

31. *Nesse contexto, a manutenção do exame de mérito dos cinco terminais em análise, cujas características indicam reduzida materialidade, relevância e risco, mostra-se inoportuna à luz do princípio da significância. Conforme já reconhecido por esta Corte, a análise de empreendimentos de menor expressão pode impactar negativamente a capacidade de avaliação pormenorizada de projetos de maior risco, inclusive em função dos prazos processuais estabelecidos na IN TCU 81/2018.*

32. *Oportuno ressaltar, ainda, que se encontram em andamento as Consultas Públicas Eletrônicas 1, 2, 3, 4 e 5/2026, destinadas a dar publicidade e a colher sugestões e contribuições acerca das minutas preliminares de edital e de contrato dos procedimentos licitatórios voltados à exploração dos cinco terminais ferroviários objetos deste processo.*

33. *A realização de consultas públicas constitui mecanismo de controle social e de participação da sociedade no processo de estruturação dos empreendimentos, ao possibilitar que agentes econômicos, usuários, entidades representativas e demais interessados apresentem manifestações acerca dos documentos submetidos à apreciação pública. Além de ampliar a transparência dos projetos, a abertura desses canais de participação tende a favorecer o aperfeiçoamento dos instrumentos licitatórios e contratuais, ao permitir a identificação tempestiva de inconsistências, riscos, oportunidades de melhoria e outros aspectos passíveis de revisão.*

34. *Sob a ótica do controle externo, a realização dessas consultas públicas configura circunstância relevante a ser considerada na apreciação da conveniência e da oportunidade de aprofundar o exame das desestatizações em tela. Isso porque os estudos, minutas e demais elementos da modelagem encontram-se atualmente submetidos ao escrutínio da sociedade e dos potenciais interessados, em processo que ainda poderá resultar em ajustes e aperfeiçoamentos por parte da Administração. Assim, a existência dessa etapa participativa confere maior grau de conforto institucional quanto à continuidade dos trabalhos sem intervenção prévia do Tribunal, especialmente em relação a aspectos que permanecem em debate e sujeitos a revisão antes da publicação definitiva dos instrumentos licitatórios e contratuais.*

35. *Necessário se faz destacar, por fim, que a dispensa de análise prévia não implica renúncia ao controle externo. Nos termos da jurisprudência consolidada, como por exemplo nos Acórdãos 775/2022-TCU-Plenário, Min. Relator Augusto Nardes, 1658/2022-TCU-Plenário, Min. Relator Augusto Sherman, e 2022/2025-TCU-Plenário e 1168/2024-TCU-Plenário, ambos relatados pelo Min. Antônio Anastasia, permanece íntegra a possibilidade de atuação desta Corte em outras frentes de controle, tais como auditorias, representações e denúncias, caso sobrevenham*

indícios de irregularidades, bem como no acompanhamento da execução contratual dos empreendimentos.

36. *Diante do exposto, conclui-se que os cinco terminais objeto destes autos se inserem em contexto de reduzida materialidade, relevância, oportunidade e risco para fins de controle externo, não se justificando, à luz do princípio da significância e da necessidade de otimização dos recursos institucionais, a realização de análise de mérito por parte deste Tribunal com base na IN TCU 81/2018.*

CONCLUSÃO

37. *Cuidam os autos de acompanhamento de desestatização de cinco terminais ferroviários brownfield vinculados à Ferrovia Norte-Sul (FNS), cuja análise, nos termos do art. 2º, § 1º, da IN TCU 81/2018, concentrou-se nos critérios de materialidade, relevância, oportunidade e risco.*

38. *Verificou-se que os empreendimentos apresentam reduzida expressão sob a perspectiva dos critérios de materialidade, relevância, oportunidade e risco, além de não introduzirem complexidade significativa em relação ao contexto regulatório e contratual já conhecido por esta Corte. Ademais, quando considerados em conjunto com os demais processos de desestatização ferroviária atualmente submetidos ou em vias de submissão ao Tribunal, revelam potencial limitado de impacto para fins de controle prévio.*

39. *Nesse contexto, mostra-se aplicável o entendimento consolidado na jurisprudência do Tribunal quanto à possibilidade de dispensa do exame de mérito em situações de baixa significância, nos termos do art. 2º, §§ 1º e 5º, da IN TCU 81/2018.*

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

40. *Ante o exposto, submete-se o processo à consideração superior, com fundamento nos arts. 1º, inciso XV, e 169, inciso V, do Regimento Interno do TCU c/c o art. 2º, §§ 1º e 5º, da Instrução Normativa TCU 81/2018, propondo:*

a. dispensar a análise de mérito das desestatizações, por meio de concessão de uso, dos seguintes terminais ferroviários de cargas, em razão de sua reduzida materialidade, relevância, oportunidade e risco:

- i. Terminal de Granéis Sólidos Agrícolas – Pátio de Palmeirante/TO – Nova Agri (TPT01);*
- ii. Terminal de Granéis Sólidos Agrícolas – Porto Nacional/TO – Agrex (TPN07);*
- iii. Terminal de Granéis Líquidos – Porto Nacional/TO – Norship (TPN01);*
- iv. Terminal de Granéis Líquidos – Porto Nacional/TO – Raízen (TPN02);*
- v. Terminal de Granéis Líquidos – Porto Nacional/TO – Vibra (TPN03);*

b. informar ao Ministério dos Transportes e à Infra S.A. que os processos de concessão dos referidos terminais poderão ser ultimados sem necessidade de prévia manifestação deste Tribunal, sem prejuízo da atuação posterior desta Corte, por meio de instrumentos de controle externo, inclusive auditorias, representações e denúncias, caso sobrevenham indícios de irregularidades;

c. notificar a Infra S.A. (Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.) a respeito do acórdão que vier a ser proferido, informando-lhes que o teor integral da deliberação poderá ser obtido no endereço eletrônico www.tcu.gov.br/acordaos;

d. autorizar o arquivamento dos presentes autos, após as comunicações de praxe.”

É o Relatório.

VOTO

Trata-se de desestatização, por meio de concessão de uso, de cinco terminais ferroviários de cargas vinculados aos pátios ferroviários da Ferrovia Norte-Sul (FNS). Todos os terminais possuem natureza *brownfield*, sendo terminais já implantados e em operação, cujos prazos de vigência dos atuais contratos de concessão estão próximos ao encerramento.

2. Em 28/5/2026, a Infra S.A, em atenção ao art. 2º, §2º, da IN TCU 81/2018, protocolou junto ao TCU o extrato do planejamento das ações voltadas à licitação dos terminais, resumidas a seguir:

Tabela 1. Terminais de carga com projetos em andamento pela Infra S.A.

PROJETO	ATUAL OPERADOR	PREVISÃO DE CAPEX	CRONOGRAMA LICITATÓRIO	
			CONSULTA AO TCU	LEILÃO
TPT01 - Terminal de Granéis Sólidos Agrícolas de Palmeirante/TO	Nova Agri	R\$ 53,2 milhões	Julho/2026	Dezembro/2026
TPN04 - Terminal de Granéis Sólidos Agrícolas de Porto Nacional/TO	Agrex do Brasil	R\$ 8,8 milhões	Julho/2026	Dezembro/2026
TPN01 - Terminal de Granéis Líquidos de Porto Nacional/TO	Norship	R\$ 3 milhões	Agosto/2026	Janeiro/2027
TPN02 - Terminal de Granéis Líquidos de Porto Nacional/TO	Raízen	R\$ 14,8 milhões	Agosto/2026	Janeiro/2027
TPN03 - Terminal de Granéis Líquidos de Porto Nacional/TO	Vibra	R\$ 11,8 milhões	Agosto/2026	Janeiro/2027

Fonte: Infra S.A. (peça 5, p. 1)

3. Após examinar os documentos encaminhados e disponibilizados pela Infra S.A, a Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Portuária e Ferroviária (AudPortoFerrovia) produziu o parecer reproduzido no Relatório precedente, no qual propõe a dispensa da análise de mérito da referida desestatização, por estar inserida em contexto de menor relevância, materialidade e risco, e o consequente arquivamento do feito (peças 25 a 27).

4. Cabe destacar que, nos termos do art. 2º, § 1º, da Instrução Normativa TCU 81/2018, o controle das desestatizações pela Corte de Contas observará o princípio da significância, de acordo com os critérios de materialidade, relevância, oportunidade e risco.

5. A sistemática de dispensa da análise dos arrendamentos de menor porte está em linha com a jurisprudência consolidada deste Tribunal, a exemplo dos Acórdão 2.795/2020-TCU-Plenário (relator: Ministro Bruno Dantas), 1.901/2021-TCU-Plenário (relator: Ministro Walton Alencar Rodrigues) e 775/2022-TCU-Plenário (relator: Ministro Augusto Nardes).

6. Por fim, cumpre registrar que o controle externo dos futuros atos administrativos da concessão em exame ainda poderá ocorrer em sede de denúncias ou representações, ou mesmo por iniciativa própria deste Tribunal, caso cheguem ao seu conhecimento indícios de irregularidades sobre o procedimento licitatório da concessão.

7. Terminada a fase de instrução já com o processo em meu Gabinete, a Raízen e a Norship juntaram petições aos autos (peças 28 a 33 e 39 a 43). Por seu turno, a Infra S.A. juntou elementos complementares às peças 34 a 38 para esclarecer os pontos levantados pela Raízen.

Dos pontos levantados pela Raízen

Nota Técnica Infra S.A. nº 27/2026 (Peça 37)

8. A Nota Técnica 27/2026 foi juntada aos autos pela Infra S.A. em razão de novas manifestações da Raízen S.A. apresentadas diretamente ao TCU nos presentes autos, que questionam a decisão da Diretoria Executiva da Infra S.A. de realizar nova licitação para o Terminal TPN02 (Porto Nacional/TO). Além de reiterar teses já conhecidas (ausência de cotejo de vantajosidade entre prorrogação e nova licitação), a Raízen introduziu argumento inédito: a suposta transferência da área do TPN02 à Rumo Malha Central S.A. (RMC) no âmbito da subconcessão da Ferrovia Norte-Sul – Tramo Central, com pedido de suspensão cautelar do certame.

9. Sobre o cotejo de vantajosidade a nota técnica sustenta que a instrução administrativa foi ampla e integrada por diversos documentos técnicos (Notas Técnicas nºs 50/2025, 55/2025, 58/2025, 59/2025, 39/2026 e 13/2026). A Infra S.A. reconhece divergência de premissas quanto ao CAPEX de ampliação entre documentos internos, mas conclui que a instrução, no conjunto, atende às exigências legais (Lei nº 13.448/2017 e Portaria MT nº 504/2025).

10. Sobre a alegada transferência do TPN02 à RMC, a NT rebate detalhadamente a tese, demonstrando que: (i) a Ata de Respostas do Edital nº 02/2018/ANTT exclui expressamente linhas de pátios e áreas de terminais de carga da subconcessão; (ii) o próprio Termo de Recebimento Definitivo - TRD (item 1.2.1) afirma que seus anexos são meramente informativos, sem efeito constitutivo; (iii) os Anexos I e III do TRD não individualizam a transferência de áreas específicas; (iv) o Parecer nº 00009/2023/PF-ANTT/PGF/AGU confirma que áreas de terminais não integram os bens transferidos; e (v) precedente judicial (Processo nº 1080543-21.2022.4.01.3400, caso Santa Helena de Goiás/GO) reconheceu, em cognição sumária, a robustez da tese da então Valec/Infra S.A. em situação análoga.

Nota Técnica Infra nº 30/2026 (Peça 36)

11. A Nota Técnica 30/2026 trata de requerimento administrativo apresentado pela Raízen S.A. ao Diretor-Presidente da Infra S.A., questionando a decisão da Diretoria Executiva (ratificada pelo Ministério dos Transportes) que optou pela realização de novo procedimento licitatório para o Terminal Intermodal de Combustíveis – TPN02 (Porto Nacional/TO), atualmente explorado pela empresa via Contrato nº 10/2011, em vez de conceder a prorrogação ordinária pleiteada pela concessionária. A Raízen alega vícios de motivação e legalidade, violação a princípios do contraditório, ampla defesa, transparência e publicidade, além de ausência de decisão expressa sobre seu pedido de prorrogação e de análise comparativa entre prorrogação e nova licitação.

12. O documento reconstrói a evolução administrativa da matéria desde 2022, passando pela edição da Portaria MT nº 504/2025, pela prorrogação extraordinária transitória de 24 meses (Terceiro Termo Aditivo), até a instrução do Processo nº 50050.003814/2026-26, que gerou diversas notas técnicas, EVTEAs (tanto da Raízen quanto da Infra S.A.) e culminou na Proposição nº 109/2026/DIREM e na deliberação da Diretoria Executiva, posteriormente ratificada pelo Ministério dos Transportes. A Nota Técnica demonstra que o requerimento e o EVTEA da Raízen efetivamente integraram essa instrução, embora a suficiência da motivação e o enfrentamento específico das alegações sejam matéria de análise jurídica.

13. A GETER/SUFIP examina cada alegação da Raízen (ausência de decisão expressa, falta de análise comparativa, deficiência de motivação, restrição de acesso a autos, nulidades) e os documentos correlatos, mas evita emitir juízo de mérito jurídico, remetendo essas questões à Procuradoria Jurídica. Quanto ao pedido de acesso a seis processos administrativos distintos, é feita análise individualizada do objeto de cada um, destacando que possuem naturezas diversas (gestão contratual, consulta jurídica, instrução técnica, fase preparatória licitatória), o que exige tratamento jurídico específico quanto ao regime de acesso, especialmente por parte dos documentos vinculados à fase preparatória do certame.

Parecer Infra nº 77/2026 (Peça 38)

14. O parecer da Procuradoria Jurídica da Infra S.A. analisa requerimento administrativo apresentado pela Raízen S.A., arrendatária do Contrato nº 10/2011 (Pátio de Integração Multimodal da Ferrovia Norte-Sul, lote 14), que contesta a decisão da DIREX de realizar nova licitação (TPN02) em vez de prorrogar o contrato vigente. A Raízen sustenta que a decisão careceria de motivação adequada quanto à comparação de vantajosidade entre prorrogação e relicitação, violando os deveres de motivação, contraditório e ampla defesa, e requer, entre outros pedidos, a suspensão da licitação e a nulidade da deliberação da DIREX.

15. Quanto à primeira controvérsia, o parecer conclui que **a prorrogação contratual não constitui direito subjetivo do particular, mas faculdade discricionária da Administração**, nos termos do art.

5º, § 1º, da Lei nº 13.448/2017 e da Portaria MT nº 504/2025. A própria Raízen reconhece esse ponto à peça 43, verbis:

“115. Por fim, destaca-se, mais uma vez, que em nenhuma de suas manifestações a Raízen negou o juízo de discricionariedade da Infra, tampouco deu a entender que estaria defendendo possuir direito subjetivo à prorrogação.”

16. Como a Infra S.A. já optou pela relicitação, o estudo técnico de vantajosidade do art. 8º da Lei nº 13.448/2017 **seria exigível apenas em caso de decisão favorável à prorrogação** — o que não ocorreu. Ainda assim, a Procuradoria Jurídica da Infra S.A. recomendou, por cautela, franquear à Raízen acesso aos documentos técnicos estritamente necessários à compreensão dos fundamentos da decisão (já parcialmente disponibilizados em consulta pública), sem, contudo, conceder vista irrestrita a todos os processos solicitados.

17. Quanto à segunda controvérsia — introduzida em manifestação apresentada diretamente ao TCU —, a Raízen alega que a área do TPN02 integraria os bens transferidos à Rumo Malha Central S.A. (RMC) no âmbito da subconcessão da Ferrovia Norte-Sul – Tramo Central, o que impediria sua relicitação pela Infra S.A. Com base na Nota Técnica 27/SUFIP. O parecer rejeita essa tese, apoiando-se em documentos como a Ata de Respostas a Esclarecimentos do Edital nº 2/2018/ANTT, o Termo de Recebimento Definitivo e o Parecer nº 00009/2023/PF-ANTT/PGF/AGU, que delimitam expressamente que apenas a infraestrutura ferroviária, **não os terminais e áreas adjacentes**, foi subconcedida à RMC, e que referências em anexos e inventários têm caráter meramente informativo, não alterando o objeto contratual.

18. O parecer também invoca precedente análogo (Terminal de Santa Helena/GO, Edital nº 5/2022), no qual a Justiça Federal e a AGU/ANTT já haviam reconhecido, em cognição sumária e em parecer técnico-jurídico, que áreas de terminais não integram os bens da subconcessão.

19. Como conclusão, o parecer opina pela inexistência de óbice jurídico ao prosseguimento da licitação do TPN02, reconhecendo que a decisão pela relicitação se insere na esfera de discricionariedade administrativa regularmente exercida, e que não há suporte jurídico para a tese de que a área estaria abrangida pela subconcessão da RMC.

20. Considero que os elementos apresentados pela Infra S.A. às peças 34 a 38, em análise preliminar, são suficientes para esclarecer e rebater os pontos levantados pela Raízen. Assim, concordo com a proposta de dispensa da análise dos certames pelo TCU. Como já dito, a dispensa da análise dos arrendamentos de menor porte está em linha com a jurisprudência consolidada deste Tribunal, a exemplo dos Acórdão 2.795/2020-TCU-Plenário (relator: Ministro Bruno Dantas), 1.901/2021-TCU-Plenário (relator: Ministro Walton Alencar Rodrigues) e 775/2022-TCU-Plenário (relator: Ministro Augusto Nardes).

21. A relicitação é juízo de discricionariedade da Infra S.A., não havendo, portanto, direito subjetivo à prorrogação das atuais concessionárias, que inclusive podem participar do novo certame, caso queiram. Dessa forma, as novas licitações, nos moldes dos certames recentes, contemplam as práticas mais modernas em modelagem e contratos, garantindo a necessária transparência ao processo, além de estabelecer condições isonômicas para possíveis novos interessados.

Pedido de concessão de medida cautelar

22. A Raízen apresentou à peça 28 pedido de concessão de medida cautelar para suspender os atos de estruturação e o prosseguimento da licitação do TPN02.

23. Consoante o art. 276 do Regimento Interno/TCU, o Relator poderá, em caso de urgência, de fundado receio de grave lesão ao Erário, ao interesse público, ou de risco de ineficácia da decisão de mérito, de ofício ou mediante provocação, adotar medida cautelar, determinando a suspensão do procedimento impugnado, até que o Tribunal julgue o mérito da questão. Tal providência deverá ser

adotada quando presentes os pressupostos da plausibilidade jurídica e do perigo da demora, e ausente o do perigo da demora reverso.

24. Verifico que está afastado o pressuposto do perigo da demora por não haver interesse público que justifique a concessão da medida cautelar pleiteada. Sobre a plausibilidade jurídica, os pontos levantados pela Raízen, ainda que a referida empresa não seja parte nos autos, foram rebatidos pela Infra S.A. em suas manifestações às peças 34 à 38.

25. Assim, não estando presentes os requisitos necessários para a concessão de medida cautelar, o requerimento da Raízen deve, também quanto a esse ponto, ser indeferido.

Pedidos de ingresso nos autos

26. Sobre os pedidos de ingresso nos autos apresentados pelas empresas Raízen (peça 28) e Norship (peça 40), a jurisprudência recente do TCU tem sido **restritiva quanto ao ingresso de terceiros interessados em processos de desestatização**, especialmente quando o pedido é formulado por licitantes, investidores ou empresas participantes do certame que não demonstrem efetiva afetação de um direito subjetivo próprio. O Tribunal entende que o ingresso de terceiro não decorre automaticamente da participação no processo de desestatização ou da condição de licitante. É necessária a demonstração de **razão legítima para intervir no processo**, nos termos do art. 146, §1º, do Regimento Interno do TCU.

27. A noção de "razão legítima" está associada à existência de uma situação jurídica que possa ser diretamente atingida por sua deliberação. A qualidade de terceiro interessado surge quando existe **direito subjetivo próprio suscetível de ser afetado pela decisão**.

28. Nos processos regidos pela IN TCU 81/2018 (concessões, privatizações, alienações de ativos, arrendamentos e demais desestatizações), o entendimento aplicado tem sido que o interessado deve demonstrar vínculo jurídico concreto com o objeto fiscalizado e potencial lesão decorrente da decisão do TCU; a mera defesa de interesses econômicos ou a intenção de colaborar com o Tribunal não é suficiente.

29. O art. 144 do RI/TCU dispõe que são partes no processo o responsável e o interessado, sendo que esse último é aquele que, em qualquer etapa do processo, tenha reconhecido, pelo relator ou pelo Tribunal, razão legítima para intervir no processo.

30. Nos termos do art. 146 do RI/TCU a habilitação de interessado em processo será efetivada mediante o deferimento, pelo relator, de pedido de ingresso formulado por escrito e devidamente fundamentado, desde que o interessado demonstre razão legítima para intervir nos autos.

31. No caso em análise as requerentes não lograram êxito em demonstrar o interesse nos autos. Em que pese a Raízen S.A. ser a atual concessionária do TPN02 e a Norship ser arrendatária da área situada no Pátio de Porto Nacional/TO a renovação ou a relicitação são prerrogativas do poder concedente. O ingresso depende da demonstração de lesão concreta ou potencial a situação jurídica própria, que seriam alcançadas pela decisão do Tribunal, o que não é o caso.

32. Além disso, como a própria requerente Raízen reconheceu à peça 43, ela não tem direito subjetivo a ser alcançado pela decisão do Tribunal nos presentes autos.

33. Portanto, **os pedidos de ingresso como interessadas devem ser indeferidos**.

34. Sobre os questionamentos levantados pela empresa Raízen, o art. 160 do RI/TCU estabelece:

***Art. 160.** As alegações de defesa e as razões de justificativa serão admitidas dentro do prazo determinado na citação ou na audiência.*

§ 1º. Desde a constituição do processo até o término da etapa de instrução, é facultada à parte a juntada de documentos novos.

§ 2º. Considera-se terminada a etapa de instrução do processo no momento em que o titular da unidade técnica emitir seu parecer conclusivo, sem prejuízo do disposto no § 3º do art. 157.

§ 3º. O disposto no § 1º não prejudica o direito da parte de distribuir, após a inclusão do processo em pauta, memorial aos ministros, ministros-substitutos e ao representante do Ministério Público.

35. Cumpre rememorar que as empresas Raízen e Norship **não são partes destes autos** de desestatização.

36. Ademais, a jurisprudência do Tribunal é pacífica no sentido de que o Relator não está obrigado a se manifestar sobre questões trazidas exclusivamente em sede de memoriais (Acórdão 6.727/2018 – 1ª Câmara – Relator: Ministro Benjamin Zymmler – entre outros). Inclusive, a falta de pronunciamento expreso na deliberação quanto a memoriais sequer enseja omissão passível de questionamento mediante embargos de declaração.

37. Não obstante, julgo oportuno que a Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Portuária e Ferroviária avalie a necessidade de autuar processo autônomo para analisar as questões trazidas pela empresa Raízen e os argumentos apresentados pela Infra S.A. (peças 28 a 43) após a fase de instrução do presente processo.

38. Ante o exposto, voto no sentido de que o Tribunal adote a minuta de acórdão que ora submeto à apreciação deste Colegiado.

TCU, Sala das Sessões, em 19 de agosto de 2026.

ANTONIO ANASTASIA
Relator

ACÓRDÃO Nº 2212/2026 – TCU – Plenário

1. Processo nº TC 012.771/2026-0.
2. Grupo I – Classe de Assunto: VII – Desestatização
3. Interessados/Responsáveis: não há
4. Órgãos/Entidades: Ministério dos Transportes; Valec Engenharia Construções e Ferrovias S/A.
5. Relator: Ministro Antonio Anastasia.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidade Técnica: Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Portuária e Ferroviária (AudPortoFerrovia).
8. Representação legal: não há

9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos que cuidam de desestatização, por meio de concessão de uso de cinco terminais ferroviários de cargas vinculados aos pátios ferroviários da Ferrovia Norte-Sul (FNS), cujos prazos de vigência dos atuais contratos de concessão estão próximos ao encerramento.

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, por unanimidade, diante das razões expostas pelo Relator, em:

9.1. com fundamento nos arts. 1º, inciso XV e 258, inciso II, do Regimento Interno do TCU c/c os arts. 2º, § 1º e 5º, da Instrução Normativa TCU 81/2018, dispensar a análise de mérito das desestatizações, por meio de concessão de uso, dos seguintes terminais ferroviários de cargas, em razão de sua reduzida materialidade, relevância, oportunidade e risco:

9.1.1. Terminal de Granéis Sólidos Agrícolas – Pátio de Palmeirante/TO – Nova Agri (TPT01);

9.1.2. Terminal de Granéis Sólidos Agrícolas – Porto Nacional/TO – Agrex (TPN07);

9.1.3. Terminal de Granéis Líquidos – Porto Nacional/TO – Norship (TPN01);

9.1.4. Terminal de Granéis Líquidos – Porto Nacional/TO – Raízen (TPN02);

9.1.5. Terminal de Granéis Líquidos – Porto Nacional/TO – Vibra (TPN03);

9.2. informar ao Ministério dos Transportes e à Infra S.A. que os processos de concessão dos referidos terminais poderão ser ultimados sem necessidade de prévia manifestação deste Tribunal, sem prejuízo da atuação posterior desta Corte, por meio de instrumentos de controle externo, caso sobrevenham indícios de irregularidades;

9.3. orientar a Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Portuária e Ferroviária a avaliar a necessidade de autuar processo autônomo para analisar as questões trazidas pela empresa Raízen e os argumentos apresentados pela Infra S.A. no presente processo às peças 28 a 43;

9.4. com fulcro no art. 146 do RI/TCU, indeferir o pedido de ingresso nos autos formulado pelas empresas Raízen e Norship, por não haverem demonstrado razão legítima para intervir nos autos;

9.5. notificar o Ministério dos Transportes, a Infra S.A. e as empresas Raízen e Norship a respeito do presente acórdão, informando-lhes que o teor integral da deliberação poderá ser obtido no endereço eletrônico www.tcu.gov.br/acordaos; e

9.6. arquivar os autos, nos termos do art. 169, inciso V, do Regimento Interno do TCU.

10. Ata nº 31/2026 – Plenário.

11. Data da Sessão: 19/8/2026 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-2212-31/26-P.

13. Especificação do quórum:

13.1. Ministros presentes: Jorge Oliveira (na Presidência), Walton Alencar Rodrigues, Benjamin Zymler, Bruno Dantas, Antonio Anastasia (Relator), Jhonatan de Jesus e Odair Cunha.

13.2. Ministro-Substituto convocado: Marcos Bemquerer Costa.

13.3. Ministro-Substituto presente: Augusto Sherman Cavalcanti.

(Assinado Eletronicamente)

JORGE OLIVEIRA

Vice-Presidente, no exercício da Presidência

(Assinado Eletronicamente)

ANTONIO ANASTASIA

Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)

CRISTINA MACHADO DA COSTA E SILVA

Procuradora-Geral