

A Rumo S.A. ("Companhia" ou "Rumo") é o resultado da fusão entre a ALL – América Latina Logística S.A. e a Rumo Logística Operadora Multimodal S.A. ("Rumo Logística"), efetivada em 1º de abril de 2015. Essa fusão deu origem à maior operadora de logística ferroviária independente do Brasil. Por meio de concessões ferroviárias, a Rumo S.A. opera em nove estados brasileiros, oferecendo o serviço de transporte ferroviário. A seguir, destaca-se a história das instituições precursoras da Companhia.

Rumo Logística Operadora Multimodal S.A.

A Rumo Logística Operadora Multimodal S.A. ("Companhia") foi fundada em 1993 como São Francisco Operadora Portuária de Granéis Ltda. Em 1999, tornou-se sociedade anônima e, em 2000, mudou seu nome para Cosan Operadora Portuária S.A. ("Cosan Portuária"). Mas, somente em 30 de abril de 2004, a Cosan S.A. Indústria e Comércio ("Cosan") passou a deter o controle da Companhia.

Em 2008 a Cosan e Rezende Barbosa S.A. Administração e Participações ("RB") assinaram um Memorando de Entendimentos, através do qual constituíram a Novo Rumo Logística S.A. ("Novo Rumo") e a Rumo Logística S.A. ("Rumo Logística"), a qual seriam acionistas controladoras da Cosan Portuária. Na mesma data, as duas companhias (Cosan e RB) também assinaram um Instrumento Particular de Compromisso de Venda e Compra de Ações e Outras Avenças pelo qual a Cosan adquiriu 49% da Teaçu Armazéns Gerais S.A. ("Teaçu"), que possuía um terminal portuário de exportação de açúcar localizado em Santos, e era de propriedade da RB, concluindo a operação em 2009.

Em 2010, a Novo Rumo celebrou acordo de investimento com o TPG VI Fundo de Investimentos e Participações e GIF Rumo Fundo de Investimentos em Participações para aumento de capital na Rumo Logística no valor total de R\$ 400 milhões. Após a integralização do capital a Novo Rumo passou a deter 75% da Rumo Logística, enquanto os fundos ficaram com 12,5% cada.

Em 2011, a Cosan Portuária, incorporou sua controladora Rumo Logística e assumiu participação de 51% das ações de emissão da Logisport Armazéns Gerais S.A. que eram de propriedade da Rumo Logística. No mesmo ano, a Cosan Portuária incorporou a Teaçu, unificando em uma única Companhia as operações dos dois terminais portuários localizados em Santos (SP).

Em 2012, a Cosan Portuária, alterou sua denominação para Rumo Logística Operadora Multimodal S.A. ("Rumo Logística").

Em 2013, a Novo Rumo subscreveu capital na Cosan Infraestrutura S. A. ("Cosan Infraestrutura") com ações da Companhia, passando a Cosan Infraestrutura a ser controladora direta da Companhia. Em 2014, a Companhia apresentou proposta para incorporação da totalidade das ações da ALL – América Latina Logística S.A. ("ALL"), visando a captura de sinergias e otimização da utilização dos ativos ferroviários e portuários.

ALL – América Latina Logística S.A

A Companhia foi constituída em 1997, como resultado da cisão parcial da Iriri Participações S.A. (antiga Piúma Participações S.A). Em 1999, a Companhia passou a denominar-se ALL – América Latina Logística S.A., a fim de refletir tanto o seu foco em serviços de logística, como o seu alcance regional, estendendo-se, naquela época, além das fronteiras do Brasil, mas com atuação ferroviária predominante nos Estados da região Sul do Brasil (Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul).

Em 2004, a Companhia realizou a oferta pública inicial de suas ações para listagem e negociação de suas ações na B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão (“B3”). Em 2006 a Companhia adquiriu o controle acionário das concessões ferroviárias que operam na Malha Paulista, Malha Norte e na Malha Oeste, ampliando sua atuação para os Estados de São Paulo, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, além de participação acionária detida em terminais no Porto de Santos (SP).

Em 2010, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (“ANTT”) aprovou, mediante a publicação da Resolução n. 3.563, de 12 de agosto de 2010, a dispensa da exigência da manutenção de bloco de controle majoritário para a Companhia. Em 2014, a Companhia recebeu uma proposta vinculante apresentada pela Rumo Logística Operadora Multimodal S.A. (“Rumo Logística”) para combinar suas atividades com a Companhia mediante a incorporação, pela Rumo Logística, da totalidade das ações de emissão da Companhia (“Proposta” e “Incorporação das Ações”, respectivamente) e formalizada por meio do Protocolo e Justificação de Incorporação das Ações da ALL – América Latina Logística S.A. pela Rumo Logística Operadora Multimodal S.A., celebrado em 15 de abril de 2014, e aprovado em Assembleia Geral Extraordinária, realizada em 8 de maio de 2014.

A Incorporação de Ações foi implementada em 1º de abril de 2015, quando todos os registros da Companhia e da Rumo Logística foram atualizados perante as autoridades governamentais aplicáveis, a fim de refletir a Incorporação de Ações, passando a Companhia a ter seu controle acionário assumido pelo Grupo Cosan.

Em Assembleia Geral Extraordinária da Companhia realizada em 8 de novembro de 2016 foi aprovada a alteração da denominação social da Companhia, de ALL – América Latina Logística S.A. para Rumo S.A. No mesmo ano, a Companhia e a Rumo Logística, após concluírem estudos sobre a estrutura e características das companhias, propuseram para aprovação de seus respectivos acionistas uma reorganização societária, a ser operada por meio da incorporação reversa da Rumo Logística pela Companhia, com a consequente extinção da Rumo Logística e com sucessão de todos os seus bens, direitos e obrigações para a Companhia, nos termos dos artigos 224 a 227 da Lei nº 6.404 de 15 de dezembro de 1976 (“Nova Incorporação”).

A incorporação não alterou o controle acionário, mantendo a Cosan Logística S.A. como controladora direta da Rumo S.A. Também não houve diluição de acionistas, que receberam ações da nova Companhia (RAIL3) na mesma

proporção das antigas ações da Rumo Logística (RUMO3).

Rumo S.A.

A Nova Incorporação tornou-se eficaz em 31 de dezembro de 2016, com todos os registros da Companhia devidamente atualizados junto às autoridades governamentais competentes para refletir a referida operação.

Em 2 de maio de 2019, a Companhia foi homologada como vencedora do Leilão da subconcessão da Ferrovia Norte Sul Tramo Central ("FNS TC"), abrangendo o trecho entre os municípios de Porto Nacional, no estado do Tocantins, e Estrela d'Oeste, no estado de São Paulo, conforme previsto no Edital de Concorrência Internacional nº 02/2018. A homologação vincula a Companhia ao cumprimento de condições precedentes à assinatura do contrato de subconcessão, todas devidamente cumpridas no prazo estipulado. Como resultado, o contrato de subconcessão foi formalmente assinado em 31 de julho de 2019, momento em que a Companhia assumiu a responsabilidade pelos trechos concedidos, comprometendo-se com os investimentos necessários para o início das operações.

Em 27 de maio de 2020, a subsidiária da Companhia celebrou com a União, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres ("ANTT"), o 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista S.A. ("RMP"), originalmente firmado em 30 de dezembro de 1998. Esse aditivo prorrogou a vigência da concessão até o ano de 2058.

Em Assembleia Geral da Cosan S.A., realizada em 22 de janeiro de 2021, foi aprovada a incorporação da Cosan Limited ("CZZ"), então controladora da Cosan S.A., e da Cosan Logística S.A. ("Cosan Log"), até então coligada da Cosan S.A. Como resultado dessa reorganização societária, a Cosan S.A. tornou-se a holding única do grupo econômico, consolidando-se como controladora direta da Companhia.

Em 20 de setembro de 2021 a Companhia celebrou o Contrato de Adesão junto ao Estado do Mato Grosso, tendo como objeto a construção, operação, exploração e conservação, por meio de autorização, sob o regime de direito privado, aceitando todas as despesas e riscos operacionais, de ferrovia que conecta, de modo independente, o terminal rodoferroviário de Rondonópolis/MT à Cuiabá/MT e à Lucas do Rio Verde/MTO projeto tem como objetivo expandir a área de atuação da Companhia e fortalecer a logística ferroviária na principal região produtora de grãos do país. Sua implementação ocorre de forma escalonada, com foco na maximização da rentabilidade e do retorno sobre o investimento...Conforme Fato Relevante divulgado em 26 de agosto de 2024, a primeira fase do projeto, atualmente em execução, compreende a construção de 160 km de ferrovia As projeções financeiras e operacionais dessa fase encontram-se detalhadas no item 3 deste formulário.

Em 16 de novembro de 2022, no âmbito de sua estratégia de reciclagem de capital, a Companhia concluiu a alienação de 80% da participação acionária na Elevações Portuárias S.A. ("EPSA"), pelo montante de R\$ 1,4 bilhão, acrescido do recebimento de R\$ 150 milhões em proventos.

Em 16 de dezembro de 2022, a Companhia celebrou, juntamente com outras operadoras do Porto de Santos, o Contrato de Cessão relativo à gestão, operação, manutenção e expansão da Ferrovia Interna do Porto de Santos ("FIPS").

Em Assembleia Geral realizada em 19 de julho de 2023, foi aprovada a incorporação da parcela cindida da controlada Rumo Malha Norte S.A. ("Reorganização Societária"). Com essa operação, a Malha Norte deixou de deter participação acionária nos Terminais XXXIX de Santos, Terminal de Granéis do Guarujá (TGG) e Terminal Marítimo do Guarujá S.A. (TERMAG), passando tal participação a ser detida diretamente pela Rumo, otimizando a estrutura societária do grupo. A incorporação também resultou na transferência de um montante de R\$ 2,65 bilhões ("Acervo Cindido") para a Rumo, e, em contrapartida, foram emitidas 710.158 novas ações para os acionistas não controladores da Malha Norte, conforme a Relação de Troca definida no Protocolo e Justificação. Essa operação elevou o capital social da Companhia em R\$ 13,11 milhões, totalizando R\$ 12,56 bilhões, divididos em 1.854.868.949 ações ordinárias, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal.

Em 25 de março de 2024, a Companhia celebrou acordo vinculante com a EMBRAPORT – EMPRESA BRASILEIRA DE TERMINAIS PORTUÁRIOS S.A., integrante do DP World Group, para a implementação de um novo terminal portuário para grãos e fertilizantes no Porto de Santos. Para viabilizar o projeto, a Companhia e a CHS AGRONEGÓCIO – INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA., controlada da CHS INC, firmaram acordo para a constituição de uma joint venture de controle compartilhado. O investimento estimado é de R\$ 2,5 bilhões, a ser financiado por empréstimos e potenciais parcerias estratégicas. O início da construção depende do cumprimento de condições precedentes usuais, incluindo licenciamento e aprovações regulatórias.

Modelo de Negócio

A Rumo S.A. é uma companhia de capital aberto com ações listadas no Novo Mercado - segmento da B3 com o maior nível de exigência de boas práticas de governança sob o ticker RAIL3 – com sede administrativa em São Paulo (SP) e sede operacional em Curitiba (PR).

A Rumo suas controladas atuam predominantemente no setor de logística ferroviária, sendo responsáveis pela operação, manutenção, expansão e modernização de malhas ferroviárias concedidas no Brasil. A Companhia oferece soluções logísticas integradas e de transporte multimodal, com foco no transporte ferroviário de cargas, principalmente *commodities* agrícolas, combustíveis, produtos industrializados e contêineres, conectando regiões produtoras a portos estratégicos do país. A Companhia opera no segmento de transporte ferroviário na região Sul do Brasil, por meio da controlada Rumo Malha Sul S.A. (“Rumo Malha Sul”), e na região Centro-Oeste e Estado de São Paulo por meio da Companhia, das controladas Rumo Malha Paulista S.A. (“Rumo Malha Paulista”), Rumo Malha Norte S.A. (“Rumo Malha Norte”), Rumo Malha Oeste S.A. (“Rumo Malha Oeste”) e Rumo Malha Central S.A. (“Rumo Malha Central”). Além disso, a controlada Brado Logística e Participações S.A. (“Brado”) opera no segmento de contêineres. Mas, a Companhia aborda suas operações através de três segmentos, que correspondem a unidades de negócio nos principais mercados em que opera:

- i. **Operações Norte:** composto pelas operações da Malha Norte, da Malha Central e da Malha Paulista.
- ii. **Operação Sul:** composto pelas operações da Malha Sul e da Rumo Malha Oeste.
- iii. **Operações de Contêineres:** composto pelas operações da Brado Logística, que tem foco em logística de contêineres seja por transporte ferroviário ou rodoviário e os resultados de operações de contêineres nas malhas.

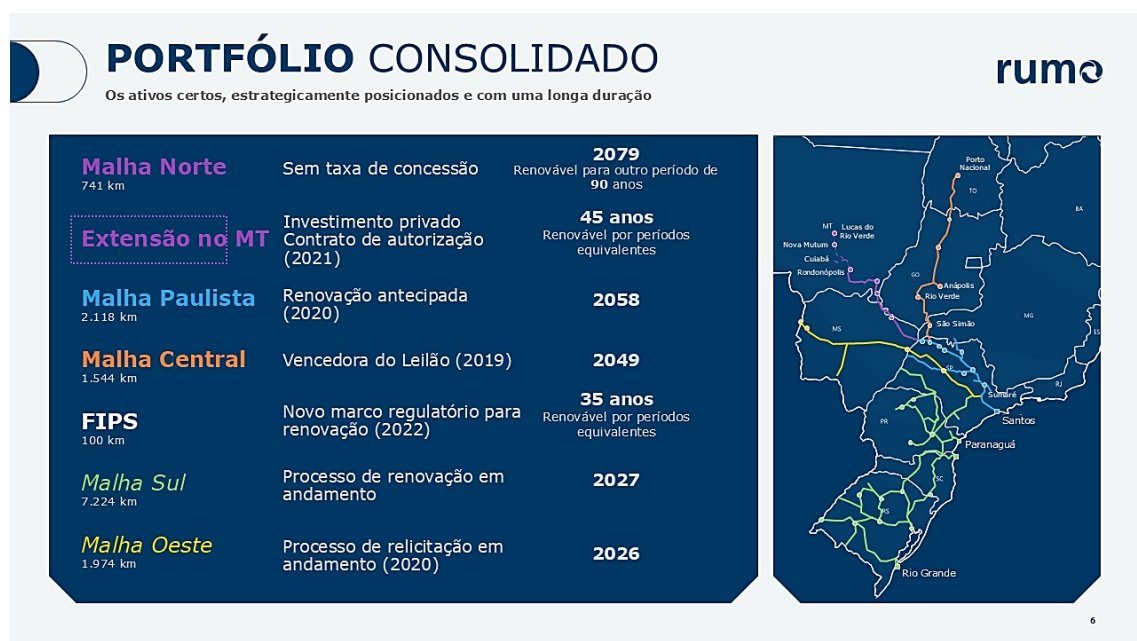
A Rumo entende que o transporte ferroviário é uma alternativa logística estratégica, combinando eficiência econômica e redução de emissões, graças à sua alta capacidade de movimentação em larga escala. Um trem de 135 vagões pode transportar, em média, uma carga equivalente a aproximadamente 288 caminhões, resultando em uma redução significativa de emissões de CO₂.

Em 2024, as operações da Companhia contribuíram para evitar a emissão de 6,9 milhões de toneladas de CO₂, comparado ao cenário hipotético em que a mesma quantidade de carga seria transportada por caminhões.

Desde que a Rumo assumiu integralmente as operações resultantes da fusão entre a ALL – América Latina Logística S.A. e a Rumo Logística Operadora Multimodal S.A., uma série de projetos foram implementados visando expandir a capacidade ferroviária e aprimorar a eficiência operacional. Dentro desse conjunto de iniciativas, destacamos o período de turnaround operacional e financeiro, que se estendeu de 2015 a 2018, marcado pelas obras de modernização na infraestrutura e superestrutura das vias, bem como na recapacitação e renovação da frota ferroviária. Essas melhorias não apenas

garantem uma maior capacidade de transporte, mas também elevam os padrões de segurança em todas as operações. A partir de 2019, a Rumo intensificou seus investimentos com foco na ampliação da capacidade e na perenidade dos ativos que compõem seu corredor mais estratégico, alcançando, desde então, importantes avanços no desenvolvimento do portfólio. No ano de 2019, obteve êxito na licitação da Malha Central, assumindo a subconcessão do serviço público de transporte ferroviário de cargas e a gestão da infraestrutura que se estende entre Porto Nacional/TO e Estrela d'Oeste/SP. Mais tarde, em 2020, renovou antecipadamente a concessão da Malha Paulista por 30 anos adicionais, estendendo seu vencimento para 2058. Em 2021, celebrou o Contrato de Autorização com o Governo do Estado do MT para o Projeto de Expansão da Rumo no estado, conectando o Terminal de Rondonópolis a Lucas do Rio Verde e Cuiabá. Essa iniciativa visa aproximar a ferrovia das áreas de maior potencial de desenvolvimento produtivo no que diz respeito a grãos como soja e milho. Em 2022 celebrou o Contrato de Cessão, juntamente com suas congêneres, relativo à gestão, operação, manutenção e expansão da FIPS - Ferrovia Interna do Porto de Santos.

O histórico da Companhia reforça o compromisso de realizar investimentos para aumentar a segurança, a capacidade e aprimorar a eficiência dos serviços ferroviários ofertados. A atuação da Companhia é de suma importância, principalmente em trechos estratégicos como a Malha Paulista que recebe uma grande parte dos volumes de exportação de grãos escoados pelo Porto de Santos. No período de doze meses findos em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022 foram transportados de forma consolidada 79,8 bi TKU, 77,3 bi TKU e 74,9 bi TKU, respectivamente.



Material da Apresentação Institucional da Rumo disponível em <https://ri.rumolog.com/>

Operações Norte

A Operação Norte compreende as concessões detidas pelas subsidiárias Rumo Malha Norte, Rumo Malha Paulista e Rumo Malha Central, que terminarão em maio de 2079, dezembro de 2058 (incluindo período da renovação antecipada) e 2049, respectivamente. Além disso, também inclui terminais de transbordo nos Estados do Mato Grosso, Goiás, São Paulo, e no Tocantins, entre estruturas societária, ativos sob controle direto e contratos de operação terceirizada. A Companhia também detém participações societárias em terminais portuários em conjunto com parceiros estratégicos, nomeadamente uma participação de 20% na Termag S.A. (20% em 2023), 10% na TGG S.A. (10% em 2023), e 20% na CLI Sul S.A., 50% no Terminal XXXIX S.A. (50% em 2023), 50% no Terminal Alvorada S.A., 50% no Terminal Multimodal de Grãos e Fertilizantes S.A., bem como a participação na Associação para Gestão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (“AG-FIPS”).

São transportados, principalmente, *commodities* agrícolas como grãos (soja, farelo de soja e milho), açúcar e fertilizantes, bem como produtos industriais como combustíveis e celulose. A malha que compõe a Operação Norte atravessa grande parte das áreas da produção agrícola brasileira nos Estados de Mato Grosso, São Paulo e Goiás. Portanto, o transporte de produtos agrícolas corresponde à operação mais relevante representando aproximadamente 80% do volume de transporte ferroviário em TKU no período de doze meses findos em 31 de dezembro de 2024 e 76% e 77% para 2023 e 2022, respectivamente.

No período de doze meses findos em 31 de dezembro de 2024 e nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2023 e 2022, a Operação Norte gerou:

- i. Receita operacional líquida de serviços de R\$ 11.097 milhões, R\$ 8.346 milhões e R\$ 7.635 milhões nos doze meses findos em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, respectivamente, correspondendo a 80%, 76% e 78% da receita consolidada;
- ii. Lucro bruto de R\$ 5.760 milhões, R\$ 3.640 milhões e R\$ 3.020 milhões, respectivamente;
- iii. O EBITDA Ajustado da Operação Norte foi de R\$ 6.802 milhões, R\$ 4.741 milhões e R\$ 3.963 milhões, respectivamente;
- iv. No mesmo período, Operação Norte transportou 63,6 bilhões de TKU, 60,6 bilhões de TKU e 58,9 bilhões de TKU, respectivamente.

Operação Sul

A Operação Sul corresponde às concessões detidas pelas subsidiárias Rumo Malha Oeste e Rumo Malha Sul, que operam na malha ferroviária nos Estados de Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul e cuja vigência se encerra em junho de 2026 e fevereiro de 2027, respectivamente. Além disso, a Companhia opera terminais de transbordo nos Estados do Paraná e Rio Grande do Sul e nos portos de Paranaguá no Estado do Paraná e São

Francisco do Sul no Estado de Santa Catarina e Rio Grande no Estado do Rio Grande do Sul. Todos os terminais são operados na modalidade contratual com terceiros, com exceção da Rhall Terminais Ltda, na qual a Rumo possui participação de 30% na Rhall Terminais Ltda. (30% em 2023). A Operação Sul transporta principalmente *commodities* agrícolas, como grãos (soja, farelo de soja e milho), açúcar e fertilizantes, e abrange também produtos industriais, como combustíveis, celulose e clínquer.

No período de doze meses findos em 31 de dezembro de 2024 e nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2023 e 2022, a Operação Sul gerou:

- i. Receita operacional líquida de R\$ 2.154 milhões, R\$ 2.033 milhões e R\$ 1.739 milhões, respectivamente, representando 15%, 19% e 18% de receita líquida total da Companhia em cada período;
- ii. Lucro bruto de R\$ 559 milhões, R\$ 389 milhões e R\$ 95 milhões, respectivamente;
- iii. No mesmo período, o EBITDA Ajustado para as Operações do Sul foi de R\$ 768 milhões, R\$ 785 milhões e R\$ 495 milhões, respectivamente;
- iv. O volume transportado pela Operação Sul foi de 12,0 bilhões de TKU, 12,8 bilhões de TKU e 12,3 bilhões de TKU, respectivamente

Operações de Contêineres

As Operações de Contêineres compreendem as operações da Brado Logística, na qual a Companhia detém uma participação acionária de 77,1%. As Operações de Contêineres transportam produtos agrícolas, além de produtos industriais. Nos doze meses encerrados em 31 de dezembro de 2024 e nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2023 e 2022, as Operações de Contêineres apresentaram os seguintes resultados:

- i. Receita operacional líquida de R\$ 685 milhões, R\$ 559 milhões e R\$ 467 milhões, respectivamente, representando, em cada período, 5%, 5%, e 5% da receita líquida total;
- ii. Lucro bruto de R\$ 83 milhões, R\$ 70 milhões e R\$ 31 milhões, respectivamente.
- iii. EBITDA de R\$ 143 milhões, R\$ 124 milhões e R\$ 76 milhões, respectivamente
- iv. O volume transportado pela Operação de Contêiner foi de 4,1 bilhões de TKU, 3,8 bilhões de TKU e 3,7 bilhões de TKU, respectivamente.

Vantagens Competitivas

A Rumo, na qualidade de provedora de logística de grande escala, com operações ferroviárias e portuárias integradas, acredita estar estrategicamente posicionada para oferecer a seus clientes uma operação altamente eficiente e com custos competitivos. O modelo operacional da Companhia permite acesso direto aos principais polos de exportação do Brasil, incluindo os portos de Santos (SP), Paranaguá (PR) e Rio Grande (RS). Além disso, a Companhia possui vantagens competitivas estruturais, como a autorização para extensão e de sua

malha ferroviária, a otimização de custos frente ao modal rodoviário e o comprometimento com investimentos contínuos em expansão de capacidade e modernização da infraestrutura. Destaca-se, ainda, o caráter de ativo não replicável de sua rede ferroviária, cujo desenvolvimento exige elevados investimentos, longos prazos de maturação e rigorosos processos regulatórios, conferindo à Companhia uma posição de mercado diferenciada e de difícil concorrência.

Base de ativos e posicionamento estratégico

A Rumo é a maior operadora logística ferroviária independente do Brasil em termos de extensão, , atendendo as principais regiões produtoras do Brasil. Com uma robusta base de ativos, incluindo cerca de 1.200 locomotivas e 33 mil vagões ferroviários, a empresa oferece serviços logísticos completos e eficientes. O principal terminal de transbordo da Companhia, o complexo logístico de Rondonópolis (MT), é o maior terminal de transbordo da América Latina, com capacidade para carregar aproximadamente 2,5 milhões de toneladas de grãos por mês.

A Companhia opera nos principais corredores de exportação de *commodities* agrícolas no Brasil, conectando (i) o terminal em Rondonópolis, no Estado de Mato Grosso, ao porto de Santos, no Estado de São Paulo, (ii) o terminal de Rio Verde e São Simão, no Estado de Goiás, também ao Porto de Santos (iii) os terminais de Londrina e Maringá no Estado do Paraná até o porto de Paranaguá também no Estado do Paraná e (iv) o terminal em Cruz Alta até o porto de Rio Grande, ambos no Estado do Rio Grande do Sul.

Os portos que conectam os corredores aos terminais de transbordo da Companhia são essenciais para o cenário logístico nacional, sendo responsáveis por 62% das exportações brasileiras de grãos em 2024 segundo a Secretaria de Comércio Exterior. Além disso, os estados onde a malha ferroviária está localizada contribuíram com cerca de 83% da produção total de grãos no Brasil, incluindo soja e milho.

Dessa forma, a Companhia entende que a capilaridade, o alcance e a relevância de sua base de ativos constituem vantagens competitivas significativas. Esses elementos proporcionam aos clientes não apenas acesso facilitado e amplo alcance, mas também a capacidade de movimentar grandes volumes com maior eficiência e menores custos, especialmente quando comparado a outros modais, como o rodoviário.

Forte base de clientes

Entre os principais clientes da Rumo destacam-se Tradings de grãos, como Bunge, Cargill, ADM e Amaggi; petroleiras e distribuidoras de combustíveis, como Petrobras e Raízen; além de empresas industriais, como Suzano, Votorantim e Klabin. Independentemente da duração dos contratos, que podem variar entre curto e longo prazo conforme a natureza da operação, a Companhia mantém relações comerciais duradouras e estratégicas, pautadas pela confiança

e pela recorrência no uso dos serviços. A atuação próxima aos clientes e o desenvolvimento de soluções logísticas personalizadas têm fortalecido esses relacionamentos ao longo dos anos, contribuindo para a percepção de confiabilidade dos serviços prestados. Exemplos disso incluem o desenvolvimento conjunto de terminais de transbordo e portuários, a aquisição de material rodante por parte dos clientes e outras iniciativas estruturadas em parceria. A Companhia segue comprometida em ampliar essas parcerias estratégicas e em oferecer serviços logísticos de excelência, contribuindo para o sucesso de seus clientes e para o desenvolvimento da infraestrutura nacional. A Companhia segue comprometida em ampliar essas parcerias estratégicas e em oferecer serviços logísticos de excelência, contribuindo para o sucesso de seus clientes e para o desenvolvimento da infraestrutura nacional.

Estratégia de crescimento e eficiência das operações

A Rumo possui um plano de investimentos sólido e de longo prazo, que tem como objetivo não apenas a melhoria contínua da qualidade dos serviços — por meio da implementação de novas tecnologias, renovação da frota e modernização da malha —, mas também a ampliação significativa de suas operações. A estratégia da Companhia está fundamentada em três pilares principais:

- (i) aumentar a capacidade do sistema ferroviário, viabilizando o transporte de volumes adicionais com maior produtividade e menor custo por tonelada transportada;
- (ii) avançar na cobertura geográfica (footprint), conectando novas regiões produtoras e consumidoras, ampliando a distância média percorrida e reforçando a competitividade da ferrovia em corredores estratégicos frente a outros modais;
- e (iii) explorar oportunidades de diversificação do portfólio, com foco em novos produtos, clientes e modelos operacionais que permitam maximizar a utilização dos ativos existentes e ampliar a base de receitas de forma resiliente.

Com base nesses pilares, a Rumo consolida sua posição como protagonista no setor de infraestrutura logística do Brasil, aliando crescimento sustentável, eficiência operacional e geração de valor de longo prazo.

a) Produtos e serviços comercializados

Conforme apresentado na seção 1.2 deste Formulário de Referência, a Companhia comercializa serviços de logística para o transporte de cargas, em especial commodities agrícolas. Os quadros abaixo apresentam, por segmento operacional, o volume transportado nos últimos 3 exercícios sociais.

A Companhia aborda suas operações através de três segmentos, que correspondem a unidades de negócio nos principais mercados em que opera:

- i. **Operações Norte:** composto pelas operações da Malha Norte, da Malha Central e da Malha Paulista.
- ii. **Operação Sul:** composto pelas operações da Malha Sul e da Rumo Malha Oeste.
- iii. **Operações de Contêineres:** composto pelas operações da Brado Logística

Operação Norte

(TKU MM)	2024	2023	2022
TOTAL	63.615	60.647	58.876
Produtos Agrícolas	55.561	54.196	52.529
Soja	17.505	17.351	17.840
Milho	19.376	20.186	9.296
Farelo de Soja	10.762	9.705	19.130
Açúcar	2.488	1.917	1.732
Fertilizantes	5.431	5.037	4.531
Produtos Industriais	8.053	6.451	6.347
Combustível	4.856	4.320	3.973
Madeira, Papel e Celulose	3.198	2.131	2.374

Operação Sul

(TKU MM)	2024	2023	2022
TOTAL	12.072	12.789	12.317
Produtos Agrícolas	10.217	10.169	9.173
Soja	4.877	3.960	2.592
Milho	1.165	2.016	2.535
Farelo de Soja	820	791	724
Açúcar	2.797	2.803	2.457
Fertilizantes	299	245	402
Outros Grãos	260	354	463
Produtos Industriais	1.855	2.620	3.144
Combustível	983	1.546	1.877
Outros Industriais	872	1.074	1.267

Operações de Contêineres

(TKU MM)	2024	2023	2022
Miscelânea	4.160	3.822	3.751

b) Receita proveniente do segmento e sua participação na receita líquida da Companhia

O quadro abaixo demonstra a receita proveniente de cada segmento operacional e a respectiva participação na receita líquida da Companhia no período de doze meses findo em 31 de dezembro de 2024 e nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2023 e 2022.

Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024						
(em R\$ milhões, exceto %)	2024		2023		2022	
	R\$	% do total	R\$	% do total	R\$	% do total
Operações Norte	11.097	80%	8.346	76%	7.635	78%
Operações Sul	2.154	15%	2.033	19%	1.739	18%
Operações de Contêineres	685	5%	559	5%	467	5%
Receita Operacional Líquida	13.936	100%	10.938	100%	9.842	100%

c) Lucro ou prejuízo resultante do segmento e sua participação no lucro líquido da Companhia

A Administração avalia o desempenho de seus segmentos operacionais com base na medida de EBITDA (lucro antes do imposto de renda e contribuição social, despesa financeira líquida, depreciação e amortização).

Os quadros abaixo demonstram o lucro (prejuízo) bruto e EBITDA proveniente de cada segmento operacional, com a respectiva participação no consolidado, nos períodos de doze meses findos em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022.

Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024						
(em R\$ milhões, exceto %)	2024		2023		2022	
	R\$	% do total	R\$	% do total	R\$	% do total
Operações Norte	5.760	90%	3.640	89%	3.020	96%
Operações Sul	559	9%	389	9%	95	3%
Operações de Contêineres	83	1%	70	2%	31	1%
Lucro (Prejuízo) Bruto	6.403	100%	4.099	100%	3.146	100%

Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024						
	2024		2023		2022	
(em R\$ milhões, exceto %)	R\$	% do total	R\$	% do total	R\$	% do total
Operações Norte	6.802	88%	4.741	84%	4.453	89%
Operações Sul	768	10%	785	14%	495	9%
Operações de Contêineres	124	2%	124	2%	76	2%
EBITDA Ajustado¹	7.713	100%	5.650	100%	5.003	100%

¹Maiores informações disponíveis no Release de Resultados.

As atividades abaixo descritas se referem às atividades provenientes das operações da Companhia, diretamente ou por meio de suas controladas:

a) Características do processo de produção

A Companhia é prestadora de serviços no setor de logística (transporte ferroviário e multimodal), portanto, não possui processo de produção. Os serviços prestados pela Companhia consistem essencialmente em uma solução integrada de transporte além de participar em outras sociedades e empreendimentos, cujos objetos são relacionados a logística.

b) Características do processo de distribuição

O processo de distribuição da Companhia é, em grande parte, estruturado de forma multimodal, combinando operação de transbordo em terminais, transporte ferroviário e, em algumas situações, transporte rodoviário. Embora nem todas as operações sigam o mesmo fluxo, o modelo mais recorrente inicia-se com o transporte rodoviário de carga até um terminal — seja ele próprio, de controladas ou de clientes. Nesses terminais, realiza-se o transbordo da carga, possibilitando a continuidade da operação por ferrovia até o destino final.

O local de descarregamento varia conforme o tipo de carga transportada (como produtos industriais ou *commodities*) e do uso pretendido pela cliente. Esse processo pode ocorrer em terminais portuários (como no caso de cargas destinadas para exportação) ou em terminais localizados no interior do país. - Em sua maioria, as *commodities* agrícolas transportadas pela Companhia são destinadas aos portos, com foco na exportação. Já os produtos industriais atendem, em grande parte, ao mercado interno.

Como forma de garantir a eficiência de suas operações, a Companhia realiza o monitoramento contínuo de seus principais indicadores operacionais. No período de doze meses encerrado em 31 de dezembro de 2024, o Operating Ratio da Rumo foi de 77%, ante 75% em 2023 e 73% em 2022. Em relação à eficiência energética, a relação entre o consumo de diesel e os TKB transportados foi de 3,30 litros por mil TKB em 2024, uma melhora em relação aos 3,45 litros/mil TKB registrados em 2023, e aos 3,37 litros/mil TKB em 2022.. Outro indicador relevante é o *transit time* entre Rondonópolis (MT) e Santos (SP), principal corredor de exportação de grãos do país. Em 2024, esse ciclo foi de 89,4 horas, ante 93,2 horas em 2023 e 91,4 horas em 2022.

c) Características dos mercados de atuação, em especial:

i- Participação em cada um dos mercados

ii- Condições de competição nos mercados

O sistema ferroviário brasileiro entrou em operação em meados do século XIX, quando concessionários privados começaram a construir ferrovias. A maior parte da expansão da rede ocorreu em meados do século XX, quando havia mais de 40 empresas atuando no setor ferroviário. No entanto, como muitas dessas operadoras estavam em dificuldades financeiras, o sistema foi nacionalizado e

passou a ser controlado pela Rede Ferroviária Federal S.A., ou “RFFSA” (uma empresa estatal que possuía várias ferrovias no Brasil). Entre 1950 e 1990, o nível de investimento no setor ferroviário foi abaixo do esperado, resultando em uma baixa densidade ferroviária no Brasil. Essa situação levou à privatização do sistema ferroviário no final da década de 1990, durante a qual o governo concedeu concessões por prazos de 30 anos (renováveis por mais 30 anos) a operadores privados. Desde a privatização, houve um aumento significativo nos investimentos no sistema ferroviário, bem como no volume de carga transportada. Para fomentar maior concorrência e atrair novos investimentos, o governo federal instituiu a Lei nº 14.273/2021, que introduziu o regime de autorização ferroviária. Esse novo marco legal permite que empresas privadas construam e operem ferrovias mediante autorização, sem a necessidade de licitação formal para concessões, o que tende a flexibilizar o mercado e aumentar a competitividade.

a Rumo, maior operadora ferroviária independente do Brasil e da América Latina, atua em cinco concessões e uma autorização, com uma malha ferroviária que se estende por 9 estados brasileiros somando quase 14 mil quilômetros de trilhos , através de 5 contratos de concessões ferroviárias federais, um contrato de autorização de construção de ferrovia estadual, um contrato de associação. Através de tal portfólio, a Companhia atua em uma área que segundo a SECEX responde por aproximadamente 83% dos grãos produzidos para exportação no Brasil.

A tabela a seguir mostra a extensão da área de serviço da Rumo e sua cobertura das principais regiões produtoras de grãos do Brasil em 31 de dezembro de 2024.

Estado	2024	Representatividade
MT	102.458	31%
PR	43.648	13%
RS	33.897	10%
GO	39.774	12%
MS	26.440	8%
MG	17.341	5%
SP	9.643	3%
SC	7622	2%
TO	8.050	2%
Total Geral	288.873	88%

A Rumo acredita que há um potencial significativo para a expansão do transporte ferroviário de commodities agrícolas. Esse crescimento será impulsionado, em primeiro lugar, pelo aumento da demanda por alimentos nos países da Ásia, especialmente China, Índia e outras nações do sul e sudeste asiático, onde o crescimento populacional gera maior necessidade de produção de grãos , base para a alimentação da pecuária.

Essa pressão adicional sobre a demanda global tende a estimular a expansão da produção agrícola em regiões brasileiras com alto potencial de crescimento, como o estado do Mato Grosso, consolidando ainda mais o papel do país como fornecedor estratégico de alimentos.

Nesse contexto, as empresas ferroviárias devem intensificar os investimentos em equipamentos e infraestrutura, com impactos positivos em capacidade e eficiência. Com isso, o setor se tornará cada vez mais competitivo, fortalecendo a atratividade do modal ferroviário como solução logística de longo prazo.

Visão geral das *commodities* agrícolas no Brasil

O Brasil é um dos líderes mundiais no setor agrícola. A combinação de fatores como a qualidade e disponibilidade de terras, clima favorável, abundância de recursos hídricos e a possibilidade de produzir até duas safras de grãos por ano, somada aos investimentos em tecnologia, resultou em um crescimento expressivo da produção de soja e milho nos últimos nove anos — um aumento de aproximadamente 101 milhões de toneladas, o que representa uma taxa média de 6,2% ao ano, conforme dados da CONAB (Companhia Nacional de Abastecimento).

Estado	15/16	16/17	17/18	18/19	19/20	20/21	21/22	22/23	23/24
MT	41.549	59.576	59.601	64.266	70.839	69.766	83.110	96.841	88.139
PR	31.329	37.760	31.903	33.589	36.546	29.494	28.672	40.894	33.347
RS	22.094	24.873	23.208	25.290	15.379	25.178	12.012	16.750	24.502
GO	16.680	20.755	20.334	23.590	25.776	24.217	27.135	30.376	28.158
MS	13.511	18.446	16.196	19.265	20.146	18.626	21.393	26.924	19.732
MG	10.668	12.588	12.834	12.920	13.697	14.046	15.273	16.296	13.917
SP	6.672	7.968	7.410	7.811	8.162	7.570	8.506	9.605	7.281
BA	4.659	7.107	8.628	7.034	8.605	9.562	10.657	11.743	10.440
SC	4.847	5.556	4.914	5.295	5.033	4.344	4.184	5.421	5.341
MA	2.125	4.425	4.910	4.785	5.327	5.690	6.480	7.054	7.155
TO	2.227	3.729	3.908	4.347	5.061	4.642	5.757	6.859	6.684
PI	1.385	3.434	4.027	4.479	4.758	4.816	5.764	6.441	5.393
PA	1.935	2.480	2.383	2.474	2.694	3.346	3.679	4.364	5.823
Outros	1.127	2.446	1.875	2.577	3.172	2.732	3.064	3.609	3.511
RO	1.419	1.725	1.838	2.037	2.238	2.454	2.994	3.306	3.992
Total Geral	162.228	212.869	203.968	219.761	227.431	226.482	238.680	286.483	263.416
% Crescimento		31%	-4%	8%	3%	0%	5%	20%	-8%

A demanda global de grãos é extremamente significativa para a economia do país. De acordo com a USDA, na safra 2023/24, a demanda mundial de soja e milho totalizou 371 milhões de toneladas. Neste contexto, o Brasil exportou 136 milhões de toneladas de soja e milho em 2024, segundo dados do COMEX Stat, sendo a Rumo responsável pelo transporte de 25% desse volume.

Os principais portos de exportação de soja e milho do Brasil incluem os portos de

Santos, Paranaguá, Rio Grande, São Luís e Belém. Em 2024, o Porto de Santos se destacou, respondendo por 30% das exportações brasileiras de soja e 41% das exportações de milho, ainda segundo a COMEX.

Entre os estados produtores, o Mato Grosso mantém posição de liderança na produção de grãos. Em 2024, o estado representou cerca de 14% da produção mundial de soja e aproximadamente 4% da produção global de milho. A seguir, tem-se a evolução do crescimento das exportações de grãos no Brasil, segundo dados da Comexstat MDIC:



Para a safra 2024/2025 a projeção estimada, conforme a USDA, é de 368 milhões de toneladas de soja e milho exportados globalmente, enquanto o Brasil deverá exportar 147 milhões de toneladas.

No Estado de Mato Grosso, parte significativa da produção de grãos vem da região Central e do Médio Norte, próxima aos municípios de Sorriso, Sinop, Lucas do Rio Verde e Nova Mutum. Atualmente, parte dos volumes de soja e milho movimentados pela Rumo em seu terminal de transbordo em Rondonópolis vêm das regiões mencionadas de caminhão, percorrendo uma distância de aproximadamente 530 km (no caso de Nova Mutum) ou 722 km (no caso de Sinop). Após a autorização concedida pelo governo estadual do Mato Grosso, a Companhia iniciou a construção da primeira fase do projeto de extensão da Rumo no Mato Grosso, que conectará o terminal de Rondonópolis com o novo Terminal de transbordo que será construído na BR-070, nos limites do município de Dom Aquino. Esta fase do empreendimento deverá ter sua conclusão ao longo do segundo semestre de 2026, possibilitando ampliar sua área de atuação e se aproximando cada vez mais de áreas relevantes para a produção de grãos no estado.

Em 2024, segundo Comex o estado de Mato Grosso representou 37% dos fluxos de exportação de grãos no Brasil, sendo o share da Rumo consolidado em 2024 de 45% na UF. Segundo consultorias terceirizadas, a produção de grãos no estado do Mato Grosso continuará crescendo nos próximos anos, ampliando os volumes movimentados nos principais terminais de exportação do Brasil. Segundo o MAPA, em 2032 a produção e exportação de grãos (soja+milho) no Estado de Mato Grosso devem chegar a 111 milhões de toneladas e 55 milhões

de toneladas, respectivamente. A seguir, tem-se uma relação dos maiores estados em exportação de grãos em 2024, conforme dados da SECEX:

UF	2021		2022		2023		2024	
	Volume	Share (%)	Volume	Share (%)	Volume	Share (%)	Volume	Share (%)
MT	44.860	36%	56.458	40%	65.112	37%	58.455	37%
PR	14.420	12%	11.032	8%	20.090	11%	17.172	11%
RS	15.646	13%	8.825	6%	11.998	7%	14.147	9%
GO	10.596	9%	16.294	12%	19.683	11%	16.650	11%
MS	7.183	6%	8.107	6%	13.057	7%	9.053	6%
MG	5.159	4%	6.263	4%	7.471	4%	7.209	5%
SP	5.670	5%	6.883	5%	8.255	5%	5.797	4%
SC	1.492	1%	1.245	1%	1.776	1%	1.635	1%
TO	3.621	3%	5.078	4%	5.709	3%	4.510	3%
Outros	15.097	12%	21.217	15%	25.078	14%	22.757	14%
Brasil	123.744		141.400		178.230		157.385	

Como alternativa à solução ferroviária com destino a Santos, terminais portuários no norte do Brasil (como Manaus, Barcarena e São Luís) têm sido utilizados como portas de acesso aos mercados internacionais, principalmente para cargas com destino a Europa. A crescente importância desses portos pode ser parcialmente atribuída às melhorias contínuas de infraestrutura, juntamente com investimentos em transporte multimodal que mitigaram certa parte dos gargalos de infraestrutura que lá haviam, e facilitaram o acesso aos centros de exportação do Norte.

O Brasil está bem posicionado para se tornar ainda mais relevante no atendimento à crescente demanda global por alimentos prevista para os próximos anos. A Rumo acredita, ainda, que o Brasil é um dos países com maior potencial de crescimento neste setor, tendo em vista que no ano de 2024, segundo a USDA, o Brasil possuía apenas 24% de sua área agricultável utilizada, além de novas fronteiras agrícolas, condições climáticas favoráveis e novos investimentos em infraestrutura. À medida que o Brasil expande sua produção agrícola, sua importância no mercado global de alimentos também crescerá.

Há perspectivas significativas de crescimento nos demais mercados em que a Companhia atua, contribuindo para a diversificação do portfólio. No segmento de fertilizantes, o posicionamento competitivo da solução logística, aliado à sinergia com a operação de retorno de grãos, tem resultado em ganho natural de participação de mercado, especialmente nos estados de Mato Grosso e Goiás.

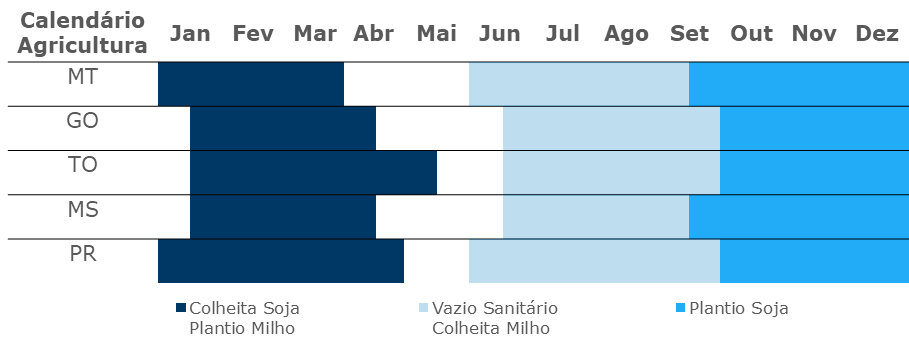
No mercado de açúcar da região centro-sul, a Companhia seguirá como líder absoluta nas exportações via Porto de Paranaguá, além de manter participação

relevante nas operações pelo Porto de Santos.

Há também grandes expectativas quanto à expansão das exportações de celulose originada no Mato Grosso do Sul, com forte sinergia logística com a malha ferroviária existente. No segmento de combustíveis, as perspectivas de crescimento estão concentradas no transporte de etanol e biocombustíveis, com destaque para as regiões de Mato Grosso e Goiás..

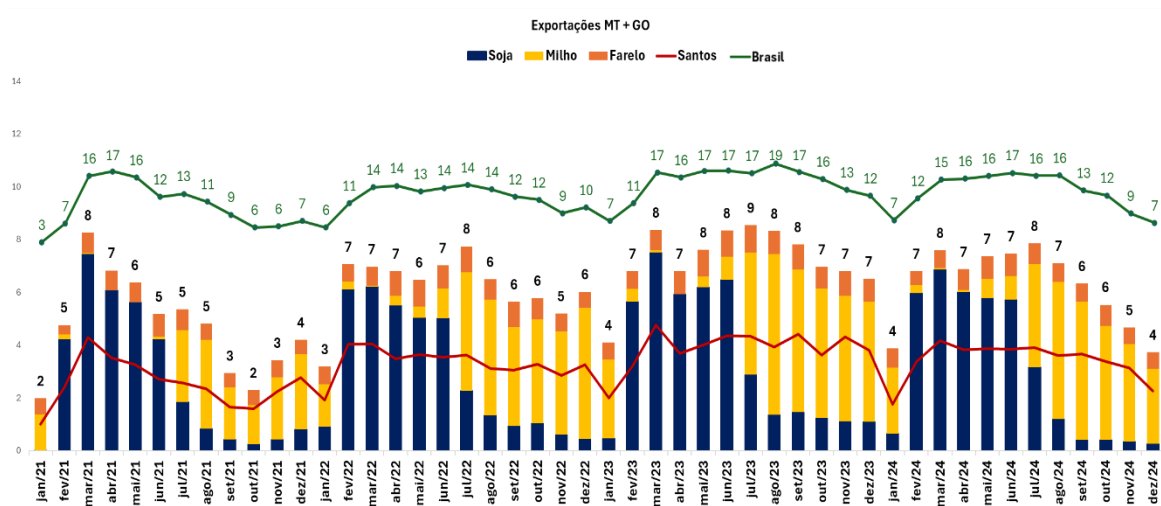
d) Eventual sazonalidade

As atividades da Companhia estão sujeitas à sazonalidade natural das *commodities* agrícolas. A tabela a seguir destaca o calendário de plantio, colheita das principais commodities agrícolas transportadas pela Companhia e/ou suas controladas.



A exportação de grãos no Brasil segue uma sazonalidade natural, determinada principalmente pelos períodos de colheita. A soja, por exemplo, é majoritariamente exportada entre fevereiro e julho, enquanto o milho, com foco também na exportação, tem seu escoamento concentrado entre julho e janeiro. Esses períodos concentram maior pressão sobre a logística, dada a intensificação das operações.

No entanto, essa sazonalidade pode ser mais ou menos acentuada a depender da dinâmica de comercialização e exportação das commodities, que varia ano a ano.



Principais insumos e matérias primas, informado

i- Descrição das relações mantidas com fornecedores, inclusive se estão sujeitas a controle ou regulamentação governamental, com indicação dos órgãos e da respectiva legislação aplicável

As relações entre a Companhia e os seus fornecedores não estão sujeitas a nenhum tipo de controle ou regulamentação governamental exceto pelas relações contratuais com seus prestadores de serviços ferroviários de transporte as quais estão sujeitas a regulamentação da ANTT.

Além disso, a Companhia busca sempre firmar contratos de médio e longo prazo com estes fornecedores de forma a manter a disponibilidade adequada de materiais e serviços, prezando pela manutenção de relacionamentos saudáveis com sua gama de fornecedores, no intuito de desenvolvê-los e mantê-los próximos ao negócio para criar relações de confiança e duradouras.

No período de doze meses findos em 31 de dezembro de 2024, a razão entre o investimento recorrente em manutenção e volume transportado foi de R\$ 22,25/mil TKU e nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2023 e 2022, a razão entre o investimento recorrente em manutenção e volume transportado foi de R\$ 18,54/mil TKU e R\$ 15,54/mil TKU, respectivamente.

ii- Eventual dependência de poucos fornecedores

A Companhia não depende de um número limitado de fornecedores, considerando que, os anos de 2024, 2023 e 2022 (mês base dezembro de cada ano) a sua base de fornecedores homologados era composta, aproximadamente por 1.967, 1.662 e 1.808 entidades, respectivamente, atuantes em diferentes setores da economia e com as quais mantém relacionamento ativo.

A quantidade de fornecedores homologados em 2024 aumentou aproximadamente em 18% em relação a 2023. Esse crescimento está alinhado à estratégia de diversificação da base de fornecedores, adotada para mitigar riscos ao negócio. Todos os fornecedores passam por um rigoroso processo de

homologação, no qual são avaliados critérios financeiros, de compliance e qualidade.

iii- Eventual volatilidade em seus preços

A companhia busca se estabelecer entre as primeiras opções logísticas em preço, competindo diretamente com os modais rodoviário, ferroviário e hidroviário. No entanto, os preços praticados pela Companhia na prestação de seus serviços de transporte podem sofrer oscilações periódicas em especial com a variação dos custos envolvidos no transporte ferroviário e multi-modal, tais como preço do diesel e outros combustíveis, além das variações do frete rodoviário e eventual inflação do período.

a) Montante total de receitas provenientes do cliente

Em 2024, os dados revelam uma distribuição significativa da receita líquida da empresa entre seus principais clientes. Bunge se destacou, contribuindo com uma participação de 12,1% na receita, enquanto Cargill também registrou uma participação semelhante, representando 10,3% da receita total. Os seis principais clientes da Companhia representaram, em conjunto, 48,7% de sua receita líquida total.

b) Segmentos operacionais afetados pelas receitas provenientes do cliente

Os principais clientes da Companhia no segmento ferroviário da Operações Norte e Operações Sul, majoritariamente atuam como *tradings* de *commodities* agrícolas, em especial milho, soja e seus derivados, e realizam carregamentos em terminais de transbordo com destino aos portos em que operam. Alterações consideráveis no volume desses clientes podem impactar a receita da Companhia.

a) Necessidade de autorizações governamentais para o exercício das atividades e histórico de relação com a administração pública para obtenção de tais autorizações

Inicialmente, cumpre salientar que as atividades da Companhia estão sujeitas à ampla regulamentação por parte dos órgãos públicos, dentre os quais destacam-se o Ministério dos Transportes, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (“ANTT”) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (“ANTAQ”).

No que concerne à armazenagem de produtos, a Companhia está devidamente autorizada pela Companhia Nacional de Abastecimento (“Conab”) a armazenar grãos vegetais, bem como cumpre todas as exigências e regramentos aplicáveis a essas atividades.

Ademais, por atuarem na exploração de atividades do setor de infraestrutura em transportes, as controladas e coligadas da Companhia mantêm relacionamento constante com os respectivos poderes concedentes, seja na participação de processos licitatórios para disputa de novos negócios (concessões), seja por meio das fiscalizações sobre seus negócios por parte das entidades fiscalizadoras da execução dos serviços e obras concedidos, de forma a adaptar os negócios da Companhia às exigências de tais órgãos.

Regulamentação relativa à privacidade e proteção de dados

As leis sobre privacidade e proteção de dados têm evoluído nos últimos anos, de modo a estabelecer regras mais objetivas sobre como os dados pessoais (informações relacionadas a indivíduos) podem ser utilizados pelas organizações.

Os direitos à intimidade e à vida privada são genericamente assegurados pela Constituição Federal Brasileira (1988) e pelo Código Civil (2002), mas, na ausência de regras mais específicas sobre o tema, a legitimidade das práticas envolvendo o uso de Dados Pessoais foi, historicamente, avaliada de forma casuística pelo judiciário. O Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/90) na década de 90 procurou trazer contornos mais objetivos para a abertura de bancos de dados de consumidores e cadastro de maus pagadores. Com a evolução da tecnologia de processamento de dados, a Lei do Cadastro Positivo (Lei nº 12.414/11), aprovada em 2011, também teve como objetivo estabelecer regras específicas para a criação de bancos de dados de bons pagadores. A Lei do Cadastro Positivo foi recentemente alterada, em abril de 2019, para determinar a adesão automática de indivíduos aos bancos de dados do sistema do Cadastro Positivo, com opção de solicitar sua exclusão. O Marco Civil da Internet (Lei nº 12.965/14), aprovado em 2014, também teve como objetivo regular o uso e tratamento de dados coletados por meio da internet. Assim, até agosto de 2018, quando foi aprovada a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei nº 13.709/18 - “LGPD”), as práticas relacionadas ao uso de Dados Pessoais eram reguladas por algumas normas esparsas e setoriais apenas.

A LGPD trouxe um sistema de regras novo com relação ao tratamento de dados pessoais, mais completo e de aplicação transversal, afetando todos os setores da economia incluindo as empresas que tratam um maior volume de dados pessoais. Referida lei tem como objetivo criar um ambiente de maior controle dos indivíduos sobre os seus dados e de maiores responsabilidades para as organizações que tratam tais informações, trazendo novas obrigações a serem observadas.

A LGPD tem uma ampla gama de aplicações e se estende a pessoas físicas e entidades públicas e privadas, independentemente do país onde estão sediadas ou onde os dados são hospedados, desde que (i) o processamento de dados ocorra no Brasil; (ii) a atividade de processamento de dados destina-se a oferecer ou fornecer bens ou serviços a ou processar dados de indivíduos localizados no Brasil; ou (iii) os titulares dos dados estão localizados no Brasil no momento em que seus dados pessoais são coletados. A LGPD é aplicada independentemente da indústria ou negócio ao lidar com dados pessoais e não está restrito a atividades de processamento de dados realizadas através de mídia digital e/ou na internet.

Além disso, a Lei 13.853/2019 criou a Autoridade Nacional de Proteção de Dados, ou ANPD, que terá poderes e responsabilidades análogas às autoridades europeias de proteção de dados, exercendo um triplo papel de (i) investigação, compreendendo o poder de emitir normas e procedimentos, deliberar sobre a interpretação da LGPD e solicitar informações de controladores e processadores;

(ii) execução, nos casos de descumprimento da lei, por meio de processo administrativo; e (iii) educação, com a responsabilidade de disseminar informações e fomentar o conhecimento da LGPD e medidas de segurança, promovendo padrões de serviços e produtos que facilitem o controle de dados e elaborando estudos sobre práticas nacionais e internacionais para a proteção de dados pessoais e privacidade, entre outros. A ANPD tem assegurada independência técnica, embora esteja subordinada à Presidência da República.

Regulamentação do setor ferroviário

No Brasil, as atividades de transporte ferroviário estão sujeitas a uma ampla variedade de leis e regulamentações setoriais, estas especialmente publicadas pelas agências reguladoras dos referidos serviços. Em relação à regulamentação brasileira de transporte ferroviário, deve-se ressaltar que esta governa (a) a relação entre o Poder Público e as companhias ferroviárias; (b) a relação entre as companhias ferroviárias, incluindo o intercâmbio e os direitos recíprocos de trânsito;

(c) a relação entre as companhias ferroviárias e seus usuários; e (d) a segurança ferroviária.

No que concerne aos serviços de transporte ferroviário, estes podem ser prestados por empresas privadas sob o regime jurídico de concessões, regulamentado, majoritariamente, pela Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995

(“Lei de Concessões”).

A Lei de Concessões exige que o Poder Concedente e a concessionária celebrem contrato de concessão disciplinando os termos para a exploração do serviço concedido, bem como, estabelecendo as cláusulas que pautarão a execução dos referidos serviços.

A título exemplificativo, o diploma legal supramencionado estabelece como cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas: (i) ao objeto, à área e ao prazo da concessão; (ii) ao modo, forma e condições de prestação do serviço; (iii) aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço; (iv) ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas; (v) aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações; (vi) aos direitos e deveres dos usuários para obtenção e utilização do serviço; (vii) à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, dos métodos e práticas de execução do serviço, bem como a indicação dos órgãos competentes para exercê-la; (viii) às penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária e sua forma de aplicação; (ix) aos casos de extinção da concessão; (x) aos bens reversíveis; (xi) aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária, quando for o caso; (xii) às condições para prorrogação do contrato; (xiii) à obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária ao poder concedente; (xiv) à exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária; e (xv) ao foro e ao modo amigável de solução das divergências contratuais.

Não obstante, tanto a Lei de Concessões quanto os contratos de concessão disciplinam as penalidades aplicáveis em caso de violação das cláusulas do contrato de concessão. De acordo com a Lei de Concessões, o Poder Concedente tem o direito de rescindir o contrato de concessão, se: (i) os serviços concedidos ficarem abaixo do padrão de adequação fixado no contrato de concessão para a prestação de tais serviços; (ii) a concessionária cometer uma violação das disposições do contrato de concessão; (iii) a concessionária interromper a prestação dos serviços, a menos que essa interrupção seja devido a evento de força maior; (iv) a concessionária não possuir os recursos financeiros necessários para a execução dos serviços exigidos pelo contrato de concessão;

(v) a concessionária não cumprir as penalidades impostas pelo Poder Concedente; (vi) a concessionária não atender as solicitações do Poder Concedente destinadas a melhorar os serviços prestados no âmbito do contrato de concessão; ou (vii) a concessionária não entregar, no prazo de 180 dias após a solicitação da autoridade concessora com esse efeito, documentos comprobatórios de que ela se encontra em situação regular no que diz respeito à lei tributária aplicável. Além disso, o Poder Concedente também pode rescindir o contrato de concessão quando considerar que seja do interesse público fazê-lo

(instituto denominado na lei como encampação). Para tanto, a encampação deverá ser precedida de lei autorizativa e a concessionária deverá ser indenizada por todos os investimentos que houver realizado para a prestação dos serviços concedidos e que ainda não tiverem sido amortizados ou depreciados.

A Lei nº 10.233 de 2001 instituiu a ANTT, uma autarquia em regime especial, integrante da administração federal indireta, vinculada ao Ministério da Infraestrutura, a qual tem o objetivo de regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e exploração da infraestrutura de Transporte pelo Ministério da Infraestrutura, de modo a garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade dos fretes e tarifas. As responsabilidades da ANTT incluem, entre outras, (i) publicar os editais de licitações, julgar as licitações e firmar os contratos de concessão de serviços de transporte ferroviário; (ii) administrar os contratos de concessão e os arrendamentos da malha ferroviária assinados até a data da reforma do setor de transportes, de acordo com a Lei nº 10.233/2001; (iii) publicar editais de licitações, julgar as licitações e firmar os contratos de concessão para a construção e exploração de novas malhas ferroviárias; (iv) fiscalizar a conformidade com as cláusulas contratuais para a prestação de serviços de transporte ferroviário, bem como a manutenção e substituição dos ativos arrendados; e (v) fiscalizar as operações de cada concessionária. Ainda, cabe à ANTT, dentre outras atribuições, elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo a isonomia no seu acesso e uso. Assim, mediante a edição de resoluções e outras normas esparsas a ANTT regula as atividades de exploração da infraestrutura ferroviária e dos serviços concedidos.

Vale destacar que a regulamentação do setor ferroviário envolve outras disposições relacionadas à responsabilidade da operadora ferroviária, dentre as quais destaca-se o Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, o qual determina que a Companhia estará isenta de responsabilidade por dano causado por suas operações no caso de (a) defeito inerente ou causas inerentes à natureza dos bens a serem transportados; (b) morte ou lesões de animais em decorrência do risco natural inerente ao transporte ferroviário; (c) ausência de defeito latente ou procedimento fraudulento no empacotamento do produto; (d) dano derivado das operações de carregamento, descarregamento ou transbordo de carga pelo remetente, o destinatário ou seus representantes; ou (e) dano ao frete que tenha sido embalado em contêineres lacrados ou vagões ferroviários lacrados, mas que, após o transporte, cheguem avariados apesar de exibirem o lacre sem violações.

Contudo, nos termos do referido Decreto, a Companhia será responsável pela falta, avaria, entrega indevida e pela perda, total ou parcial, da carga que lhe for confiada para transporte. Nesse caso, a responsabilidade é limitada ao valor declarado pelo remetente, cuja indicação no conhecimento de embarque é

obrigatória. Em caso de culpa, tanto por parte da Companhia como do proprietário, destaca-se que a responsabilidade será alocada proporcionalmente com base na culpa relativa. Para tanto, a perda total será assumida contados 30 dias da data acordada para a entrega, exceto na eventualidade de força maior. Não obstante, em conformidade com o disposto no Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912, a responsabilidade da companhia ferroviária por perda total ou parcial, dano ou roubo do frete transportado é sempre presumida e o ônus da prova pela não responsabilidade somente pode ser considerado satisfeito se a companhia ferroviária for capaz de produzir provas de (a) ato fortuito ou força maior; (b) perda causada por culpa da mercadoria; (c) morte ou lesão em animal vivo resultante do risco normal causado pelo transporte; (d) empacotamento defeituoso do frete; (e) perda ou dano causado pelo transporte em vagões abertos, conforme seja exigido pela regulamentação ou em decorrência de acordo com o cliente; (f) perda ou dano causado em carregamento ou descarregamento feito pelo embarcador ou pelo receptor; ou (g) perda ou dano que poderia ter sido evitado pela inspeção adequada do embarcador de um vagão fretado.

Nos casos previstos nos itens (a), (b), (c), (e) e (f) citados acima, sempre que a culpa for de ambas a companhia ferroviária e o embarcador e/ou receptor, a indenização deve ser alocada com base na culpa relativa. No caso de perda total da mercadoria, o valor da indenização é limitado ao preço justo de mercado dos bens embarcados. No caso de dano à mercadoria, a indenização é proporcional ao dano causado. Em ambos os casos, o ressarcimento é reduzido pelo montante das despesas não incorridas pelo embarcador em consequência do dano ou perda. Em relação à conduta dolosa, todos os danos diretos são passíveis de indenização. Entregas com atraso também estão sujeitas a indenização em certas circunstâncias.

A indenização é limitada pelo prazo de prescrição de um ano, contado a partir da data da entrega (no caso de dano), ou do 31º dia após a entrega prometida (no caso de perda ou roubo). Qualquer contrato dispondo sobre a isenção de responsabilidade da ferrovia é nulo e inválido, com a ressalva de que a indenização pode ser limitada com base em uma redução pactuada da tarifa.

Se mais de uma companhia ferroviária causar um dano, qualquer uma delas pode ser designada como única ré, embora essa única ré possa recorrer contra as demais. Morte, invalidez ou lesões corporais também são passíveis de indenização e estão sujeitas a esta regra de presunção de responsabilidade, salvo quando causadas por força maior ou por responsabilidade exclusiva da parte afetada, sem culpa da companhia ferroviária. A indenização por lesões corporais pode incluir, além de despesas médicas e lucros cessantes, outras indenizações que possam ser concedidas.

Em dezembro de 2021 foi publicada a Lei nº 14.273 (Lei das Ferrovias), dispondo sobre a organização do transporte ferroviário, o uso da infraestrutura ferroviária, os tipos de outorga para a exploração indireta de ferrovias em território nacional, que se dá via concessão ou autorização, e as operações urbanísticas a elas

associadas.

Tal regulamentação concentrou todas as demais obrigações trazidas pelas anteriores, estabelecendo, ainda, a possibilidade de celebração de contratos para realização do transporte ferroviário de cargas no regime de autorização.

Além da Lei nº 14.273, é importante ressaltar a existência da legislação aplicável ao transporte ferroviário de cargas no Estado do Mato Grosso. Trata-se da Lei Complementar Nº 685, de 25 de fevereiro de 2021, a qual dispõe sobre o Sistema Ferroviário do Estado de Mato Grosso - SFE/MT e sobre os regimes de exploração dos serviços de transporte ferroviário de cargas e de passageiros em referido ente federativo, a qual é regulamentada pelo Decreto nº 881, de 31 de março de 2021.

Tal legislação definiu que a regulação, controle e fiscalização do transporte ferroviário no Mato Grosso, em todos os seus aspectos, serão realizados pela Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados de Mato Grosso - AGER-MT.

Regulamento de Transporte Aquaviário

No que concerne aos serviços de transporte aquaviário no Brasil, estes são regulados (i) pela Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (“Nova Lei dos Portos”); (ii) pelo Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, incluindo suas alterações; (iii) pelas normas emitidas pela ANTAQ; e (iii) pelo Ministério da Infraestrutura, que assumiu as competências dos extintos Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e Secretaria de Portos da Presidência da República.

A ANTAQ, criada pela Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, está vinculada ao Ministério da Infraestrutura, sendo responsável por (a) publicar editais para licitação, executar contratos de concessão e autorizações de emissão para explorar terminais e instalações de portos privados; (b) inspecionar o cumprimento de cláusulas contratuais para a prestação de serviços em conexão com terminais públicos e privados, bem como com instalações portuárias; e (c) regulamentar e coordenar as operações de cada concessionária e as empresas autorizadas a explorar instalações portuárias privadas.

No Brasil, existem dois principais regimes regulatórios que afetam o transporte aquaviário: (i) o regime de concessão e arrendamento, que regula a exploração de terminais portuários de propriedade pública; e (ii) o regime de autorização, em relação aos terminais portuários privados.

Nos termos da Nova Lei dos Portos, são essenciais aos contratos de concessão e de arrendamento: (i) cláusulas relacionadas ao objeto, área e prazo; (ii) aquelas relativas à forma e condições para a exploração de portos e instalações organizadas; (iii) critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros que definem a qualidade das atividades realizadas, bem como metas e prazos para atingir certos níveis de serviço; (iv) o valor do contrato, as tarifas em vigor e os critérios e procedimentos para o seu reajuste e revisão; e (v) aquelas relativas às obrigações de investimento da parte contratante, dentre outras. Outros exemplos incluem (a) cláusulas relativas aos direitos e obrigações dos clientes,

incluindo as obrigações relacionadas da parte contratada e as respectivas sanções; (b) responsabilidades das partes; (c) reversão de ativos; (d) os direitos, obrigações e mandados de contratação e parte contratante, inclusive aqueles relacionados à futura necessidade de suplementação, mudança e expansão de atividades e a consequente modernização, melhoria e expansão de instalações; (e) inspeção de instalações, equipamentos, métodos e práticas para o desenvolvimento das atividades, bem como a nomeação de entidades competentes para a realização; (f) garantias para o desempenho adequado do contrato; (g) cláusulas relativas à responsabilidade do proprietário do porto por descumprimento ou desempenho deficiente de suas atividades; (h) eventos de encerramento do contrato; e (i) penalidades e sua aplicação.

Até 06 de dezembro de 2012, as operações portuárias no Brasil eram regidas pela Lei Federal nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 (“Lei de Modernização dos Portos”), que forneceu o quadro legal aplicável à exploração dos terminais e instalações portuárias de propriedade pública no Brasil. Em vista da necessidade de evolução e adequação da legislação aplicável, o governo brasileiro implementou a Nova Lei dos Portos, que revogou expressamente a Lei de Modernização dos Portos e estabeleceu um novo quadro legal em relação às operações portuárias no Brasil. Como resultado, os portos públicos são regidos pela Nova Lei dos Portos e por regulamentos complementares específicos, como o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013.

De acordo com as disposições da Nova Lei dos Portos, não há mais distinções entre carga de terceiros e carga própria manipulada em terminais portuários privados. Como resultado, os portos públicos devem enfrentar uma maior concorrência. Por conseguinte, é possível que as controladas e coligadas da Companhia não consigam alcançar o movimento mínimo de carga previsto nos seus contratos de arrendamento para a exploração de terminais portuários públicos, podendo sujeitá-la a multas e, em caso de repetidas violações, à rescisão antecipada do respectivo arrendamento. Mesmo que a Nova Lei dos Portos não preveja os ajustes dos termos de qualquer contrato de concessão ou arrendamento atualmente em vigor, é possível que novos regulamentos possam prever a adaptação do contrato celebrado anteriormente à Nova Lei dos Portos como condição para a fruição de determinado benefício a ser estabelecido pelo novo regime. Novas regulamentações aplicáveis às operações portuárias no Brasil que possam causar um ajuste nos termos dos contratos de arrendamento da Companhia podem afetar adversamente seus resultados operacionais.

Reajuste Tarifário

De acordo com o disposto nos contratos de concessão para a Rumo Malha Sul S.A., Rumo Malha Oeste S.A., Rumo Malha Paulista S.A. e Rumo Malha Central S.A. e a Deliberação ANTT nº 244, de 19 de agosto de 2022, as tarifas incidentes pelos serviços ferroviários prestados pela Companhia estarão sujeitas ao atendimento de uma tarifa mínima, a qual não poderá ser menor do que os custos variáveis de longo prazo, além de uma tarifa máxima, previamente fixada pelos

contratos de concessão e anualmente reajustadas segundo as variações da inflação pelo Índice Geral de Preços - Disponibilidade Interna ("IGP- DI") para a Malha Sul , sendo que para a Malha Paulista, para a Malha Central, para a Malha Norte e para a Malha Oeste, pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo ("IPCA") (ou um índice substituto em certas condições), em conformidade com o disposto na legislação brasileira aplicável.

Ademais, deve-se ressaltar que as tarifas poderão ser reajustadas perante a incidência de uma mudança justificável e permanente no mercado, e/ou custos, que alterarem o equilíbrio econômico e financeiro do contrato de concessão da malha ferroviária, desde que expressamente autorizado pela ANTT, ou conforme seja determinado pelo governo brasileiro a cada cinco anos.

Em decorrência disso, é importante ressaltar que, historicamente, a tarifa máxima tem ficado significativamente acima dos preços de mercado. O controle de tarifas não se aplica a outros serviços complementares de logística, prestados em conjunto com os serviços de transporte de frete ferroviário da Companhia.

No que concerne aos preços de frete no Brasil, apesar destes serem livremente negociados, eles são influenciados por diversas variáveis como distância viajada, custos operacionais, possibilidade de reboque traseiro, velocidade do carregamento e descarregamento, sazonalidade da demanda por transporte, prazo de entrega e alguns aspectos geográficos.

Em conformidade com a dinâmica acima descrita, ressalta-se que não há preço de referência oficial no mercado brasileiro de frete ferroviário, mas as empresas ferroviárias detentoras de contratos de Concessão possuem limites máximos de tarifa a serem cobrados, que são definidos de acordo com o tipo de mercadoria transportada e a distância percorrida no transporte. As rotas rodoviárias mais importantes são monitoradas por institutos de pesquisa econômica para verificar o comportamento dos preços de mercado. Os dados coletados podem servir como base para a negociação de fretes de produtos específicos e seus respectivos destinos

b) Principais aspectos relacionados ao cumprimento das obrigações legais e regulatórias ligadas a questões ambientais e sociais pela Companhia

Questões Ambientais

As operações realizadas pela Companhia estão sujeitas a diversas leis e regulamentações ambientais nas esferas municipal, estadual e federal em seu setor de atuação, além de regulamentações e requisitos de licenciamento e proteção ambiental no Brasil.

Desse modo, a Companhia dispõe de uma série de políticas e procedimentos que estabelecem diretrizes para garantir o cumprimento e o alinhamento com as diferentes obrigações existentes nas diferentes esferas aplicáveis. Não obstante, é importante destacar que, por possuir uma malha ferroviária interestadual, a

Companhia, nos termos da Lei Complementar Federal nº 140, editada em 08 de dezembro de 2011, é licenciada pelo IBAMA, órgão ambiental federal competente.

A Companhia possui as principais licenças de operação regulares das malhas ferroviárias e suas unidades de apoio nos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Goiás e Tocantins, com exceção das unidades de apoio no Estado de São Paulo que estão em processo de regularização junto ao IBAMA, aguardando a validação do órgão ambiental em relação ao novo estudo (PBA) apresentado, para que sejam incluídas no licenciamento da Malha Paulista. Para auxiliar com a gestão de todas as licenças, autorizações e condicionantes ambientais, a companhia conta com um sistema chamado SOGI, Sistema Online de Gestão Integrada, que hoje possui 127 licenças cadastradas e mais de 1500 condicionantes ambientais gerenciadas.

A execução dos programas ambientais é fundamental para garantir a qualidade ambiental do entorno e área de atuação do empreendimento, a renovação das licenças da malha ferroviária e continuidade de sua operação. Dentre as condicionantes das licenças, destacam-se os seguintes programas ambientais da Companhia:

- Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos;
- Estudo de Análise de Risco, Programa de Gerenciamento de Risco e Plano de Ação Emergência;
- Programa de Proteção à Flora;
- Programa de Monitoramento e Mitigação de Fatalidades de Fauna;
- Programa de Identificação, Controle e Correção de Passivos Ambientais;
- Programa de Comunicação Social;
- Programa de Educação Ambiental;
- Programa de Imageamento e Sistema de Informações Geográficas;
- Programa de Monitoramento e Controle de Ruídos;
- Programa de Aquisição e Controle de Insumos;
- Programa de Controle de Emissões Atmosféricas;
- Programa de Gerenciamento de Efluentes e Águas Superficiais; e
- Programa Ambiental de Construção (PAC).

A Companhia possui diversos procedimentos ambientais para reduzir os riscos relacionados a suas operações, tais como plano de atendimento a emergências, plano de gerenciamento de risco, manutenção periódica de via, possui procedimentos e autorização para o transporte de produtos perigosos nos estados em que opera, procedimentos para gerenciamento de resíduos sólidos e materiais inservíveis, armazenamento e manuseio de produtos perigosos, além da Política Ambiental lançada em 2017, que contém 7 princípios ambientais buscando conciliar as atividades ferroviárias e os cuidados com o meio ambiente. Além disso, a Companhia segue uma rotina de ações para reduzir os riscos de vazamento de produtos perigosos, dentre as quais pode-se citar a instalação de v

álvulas automáticas de corte de abastecimento e alarmes de alto nível em suas áreas de armazenamento de diesel, as quais espera-se que ajudem a reduzir o número de descargas acidentais.

Por meio da atualização do programa de investimentos, a Companhia espera reduzir o número e a gravidade de vazamento de produtos perigosos, nos casos de descarrilamentos e tombamento de locomotivas e vagões. O impacto ao meio ambiente em casos de vazamento de produtos perigosos pode variar em cada ocorrência, motivo pelo qual a Companhia realiza auditorias internas semestrais em todas as unidades visando identificar qualquer descumprimento das normas ambientais.

Dessa forma, cumpre salientar que foram identificadas algumas áreas de contaminação do solo e das águas subterrâneas, resultantes da operação de sistemas de tratamento de águas residuais inadequados associados à manutenção de vagões, lavagem, contaminação por vazamento de produto perigoso decorrente das operações de abastecimento e por ocorrência de acidentes com vazamento de produtos perigosos (muitas dessas situações devem-se ao fato de a ferrovia ser muito antiga e operar antes mesmo de regulamentações ambientais). Em decorrência disso, a Companhia ressalta que acompanha os casos e existem áreas em fases de investigação, remediação e monitoramento.

Vale ressaltar que, atualmente, a Companhia é responsável por diversos passivos ambientais, incluindo áreas contaminadas e potencialmente contaminadas decorrentes de acidentes com vazamentos, em postos de abastecimento, oficinas de vagões e locomotivas e ao longo da via permanente. Entretanto, os casos são mapeados e controlados através de uma Matriz de Riscos Ambientais, que serve de ferramenta para priorização e direcionadora dos investimentos da companhia para essa finalidade, visando o saneamento e resolução dos passivos. Além de mapear os itens para controle corretivo, a matriz também elenca itens para correções preventivas, sendo que hoje há 175 itens sendo gerenciados com base em sua metodologia.

A Companhia vem investindo para que esses passivos sejam solucionados brevemente, a fim de manter nossas operações em consonância com o desenvolvimento sustentável. Outros assuntos identificados que requerem melhorias, incluem a prevenção e contenção de vazamentos, visando, especialmente, evitar a ocorrência de poluição hídrica e do solo.

Nesse contexto, a Companhia almeja, constantemente, aprimorar sua rotina e procedimentos durante a realização das suas operações, o que eventualmente poderá implicar em maiores investimentos ambientais e custos para cumprimento da legislação ambiental, de acordo com a necessidade de novos projetos e melhoria na operação.

O cumprimento das condicionantes ambientais impostas nas licenças vigentes é de extrema importância para que a Companhia consiga novas licenças e autorizações necessárias para a execução de seus projetos. Por fim, é importante ressaltar que a Companhia vem executando rigorosamente medidas

tendentes a compensar impactos de obras de expansão, bem como de sua operação em terras de povos originários e tradicionais, tudo em conformidade com tratativas mantidas com os órgãos que promovem a defesa dos direitos dessas populações e em cumprimento a tratados internacionais e legislação aplicável.

Com relação às políticas da Companhia acerca do tema, a Política de Sustentabilidade define diretrizes gerais de temas que são relevantes para a Companhia, conferindo transparência e comprometimento a longo prazo e buscando garantir a sustentabilidade do negócio. Buscamos minimizar os impactos decorrentes de nossas atividades e contribuir para a preservação dos recursos naturais, atendendo à legislação e nos tornando referência na gestão ambiental.

Em conformidade com a legislação ambiental, em localidades nas quais as operações do negócio possuem interface com áreas protegidas e de alto índice de biodiversidade, as atividades da Companhia são realizadas utilizando critérios rigorosos para minimizar quaisquer impactos ambientais, como geração de resíduos, contaminações, impactos sobre a vegetação e a fauna local. Todos os locais são acompanhados por auditores de meio ambiente e atendem aos padrões ambientais impostos pelas Licenças de Operação do Ibama e Cetesb. Os projetos de compensação visando a restauração de ambientes com espécies nativas são subsidiados pela contratação de empresas especializadas no tema, com know how em plantios para cada uma das regiões. Todos os plantios estão finalizados, onde as áreas estão em fase de manutenção e monitoramento, para que atinjam os indicadores previstos para a formação de fragmentos florestais conforme as condições do ambiente em médio-longo prazo.

Questões Sociais

O Decreto nº 9.571/2018, inspirado pelos Princípios Orientadores sobre Empresas e Direitos Humanos da ONU, define as diretrizes nacionais para médias e grandes empresas e Direitos Humanos.

Embora não sejam obrigatórias, essas orientações englobam a previsão da responsabilidade das empresas de respeitar os direitos humanos de sua força de trabalho, seus clientes e das comunidades, bem como o dever de monitorar o respeito aos direitos humanos na sua cadeia produtiva, divulgar internamente os instrumentos internacionais de responsabilidade social e direitos humanos, implementar atividades educativas em direitos humanos para seus colaboradores, elaborar e divulgar código de conduta, dentre outros.

Adicionalmente, a Resolução do Conselho Nacional de Direitos Humanos nº 5/2020 fomenta a postura a ser assumida pelas empresas com relação ao tratamento dos direitos humanos, indicando que as empresas são responsáveis por violações causadas direta ou indiretamente por suas atividades.

Nessa linha, a Companhia possui uma Política de Direitos Humanos (disponível para consulta no site de relações com investidor da Companhia: <https://ri.rumolog.com/governanca-corporativa/estatuto-codigos-e-politicas/>), a

qual tem como objetivo “estabelecer as diretrizes e os princípios gerais da atuação da Rumo a respeito de Direitos Humanos. Princípios estes que devem nortear todas as atividades e relações da Companhia.”

No âmbito social, a Companhia possui também a Política de Investimento Social

Privado (disponível para consulta no site de relações com investidor da Companhia: <https://ri.rumolog.com/governanca-corporativa/estatuto-codigos-e-politicas/>), que determina estratégias para aplicação de recursos financeiros, humanos e materiais para geração de impacto positivo nos municípios de atuação. A Política define a estratégia, diretrizes e ações para a aplicação dos recursos financeiros, humanos e materiais da Rumo, de forma a gerar impacto social positivo nos municípios onde a empresa atua diretamente.

A Rumo também estende seus compromissos à gestão da cadeia de fornecedores, observando mensalmente o Índice de Desempenho do Fornecedor (IDF) de acordo com indicadores como prazo, qualidade e segurança, incluindo o cumprimento das normas de segurança da Companhia e do Ministério do Trabalho e Emprego.

A Gestão de Fornecedores também possui uma ferramenta chamada RNC, que consiste em registros de não conformidade inseridos no sistema pelas áreas responsáveis pela contratação de serviços e materiais. Após essa sinalização a área de Gestão de Fornecedores notifica os fornecedores solicitando a regularização das não conformidades e realiza reuniões de planos de ações quando necessário, avaliando e monitorando o cumprimento das cláusulas contratuais negociadas.

Por fim, importante informar que a Companhia dispõe de uma consultoria externa que audita mensalmente fornecedores estratégicos, para avaliar o cumprimento das obrigações trabalhistas referentes ao pagamento de verbas a seus funcionários, tais como pagamento de salário, benefícios, recolhimento de FGTS e INSS dentre outros documentos necessários.

c) Dependência de patentes, marcas, licenças, concessões, franquias, contratos de royalties relevantes para o desenvolvimento das atividades

No Brasil, a titularidade de marcas somente pode ser adquirida por meio do registro concedido pelo Instituto Nacional da Propriedade Industrial (“INPI”), a autarquia federal responsável pelo registro de marcas, patentes e outros direitos de propriedade intelectual. Após o registro, o titular da marca passa a deter o direito exclusivo de uso no Brasil por um período de 10 anos, que poderá ser sucessivamente prorrogado por períodos iguais. Durante o processo de registro, o depositante possui apenas uma expectativa de direito de propriedade das marcas depositadas aplicadas para a identificação de seus produtos ou serviços. Atualmente somos titulares de marcas registradas ou em processo de registro no Brasil junto ao INPI. Somos também titulares de alguns nomes de domínio associados a tais marcas, bem como patentes. No plano internacional, possuímos a titularidade de alguns nomes de domínio pedidos de patentes e

uma patente nos Estados Unidos.

d) Contribuições financeiras, com indicação dos respectivos valores, efetuadas diretamente ou por meio de terceiros:

i- Em favor de ocupantes ou candidatos a cargos políticos

Conforme indicado no item 1.6, d, 'i' deste Formulário de Referência, a Companhia possui Programa de Integridade, no qual consta a Política de Doações e Patrocínios. Esta política dispõe ser vedada a realização de doações eleitorais, contribuições para partidos políticos, candidatos a cargos eletivos, sindicatos ou organizações, ou Agentes Públicos, em nome ou em benefício da Companhia.

O Código de Conduta da Companhia também indica ser vedada a realização, direta ou indiretamente, inclusive por meio de terceiros, de contribuições políticas em valor, bem, serviço ou benefícios de qualquer natureza, nos termos da legislação vigente, bem como é vedado o apoio a candidatos a cargos públicos e/ou partidos políticos.

ii- Em favor de partidos políticos

Conforme indicado no item 1.6, d, 'i' deste Formulário de Referência, a Companhia possui Programa de Integridade, no qual consta a Política de Doações e Patrocínios. Esta política dispõe ser vedada a realização de doações eleitorais, contribuições para partidos políticos, candidatos a cargos eletivos, sindicatos ou organizações, ou Agentes Públicos, em nome ou em benefício da Companhia.

O Código de Conduta da Companhia também indica ser vedada a realização, direta ou indiretamente, inclusive por meio de terceiros, de contribuições políticas em valor, bem, serviço ou benefícios de qualquer natureza, nos termos da legislação vigente, bem como é vedado o apoio a candidatos a cargos públicos e/ou partidos políticos.

iii- Para custear o exercício de atividade de influência em decisões de políticas públicas, notadamente no conteúdo de atos normativos

A Companhia não exerce e não custeia de maneira direta ou indireta, especificamente, a atividade de influência ou de engajamento em decisões acerca de políticas públicas, incluindo o conteúdo de quaisquer atos normativos, embora seja membro da Associação Nacional dos Transportes Ferroviários - ANTF, cujo objetivo é a promoção, o desenvolvimento e o aprimoramento do transporte ferroviário de carga no Brasil, por meio de ações aglutinadoras das necessidades e anseios de seus associados.

Ainda, conforme indicado no item 1.6, d, 'i' deste Formulário de Referência, a Companhia possui Programa de Integridade, o qual estabelece orientações quanto à Política de Relacionamento com Órgãos Públicos, cujo objetivo é estabelecer as regras e diretrizes que devem guiar a conduta ética da Companhia, seus colaboradores e terceiros no relacionamento com o Poder

Público e com seus Agente Públicos, sejam brasileiros ou estrangeiros de acordo com a Lei nº 12.846/2013 (Lei Anticorrupção).

Como premissa, a referida política orienta as regras geral para o relacionamento com o Poder Público, contratação com o Poder Público em procedimentos licitatórios tão somente, contratação de agentes públicos, ex-agentes públicos e pessoas politicamente expostas.

A referida política determina que o relacionamento com o Poder Público deverá ser exercido de forma isenta e independente, visando exclusivamente a defesa dos legítimos interesses da Companhia, vedando qualquer comportamento ou ação que possam caracterizar atos de improbidade, peculato, fraude, corrupção ativa, corrupção passiva, vantagem indevida, tráfico de influência ou qualquer ato que possa viole a Lei nº 12.846/2013 (Lei Anticorrupção).

Por fim, a política estipula que as contratações de agentes públicos, ex-agentes públicos e pessoas politicamente expostas, observem os mesmos critérios de seleção e contratação adotados pela Companhia para candidatos em geral e terceiros, sem qualquer tipo de privilégio ou benefício, respeitando as determinações da Lei nº 12.813/2013 (Lei de Conflito de Interesse). Além disso, a Companhia adota um procedimento para a contratação de pessoas politicamente expostas, visando transparência e controle destes.

Para maiores informações sobre a Política de Relacionamento com Órgãos Públicos, consultar o site de relações com investidores da Companhia, por meio do link <https://ri.rumolog.com/governanca-corporativa/estatuto-codigos-e-politicas/>.

a) Receita proveniente dos clientes atribuídos ao país sede do emissor e sua participação na receita líquida total do emissor

O total da receita da Companhia no último exercício social e no período corrente foi proveniente de clientes atribuídos ao Brasil.

b) Receita proveniente dos clientes atribuídos a cada país estrangeiro e sua participação na receita líquida total do emissor

A Companhia não auferiu receitas de clientes atribuídos a países estrangeiros no último exercício social e no período corrente.

Não aplicável, tendo em vista que a Companhia não está sujeita a nenhuma regulação estrangeira em suas atividades.

a) Divulga informações ASG em relatório anual ou outro documento específico para esta finalidade.

A Companhia publica anualmente o Relatório de Sustentabilidade, que é revisado e aprovado pelo Conselho de Administração e Diretoria Executiva, após avaliação prévia do Comitê de Sustentabilidade e de todos os executivos responsáveis pelas informações reportadas. Este documento também é submetido à verificação externa por terceira parte independente.

Adicionalmente, no último ciclo de reporte, a Companhia publicou um *One Page* que reúne os destaques de sua atuação em 2024 em relação à geração de valor, investimentos, resultados operacionais, acompanhamento das metas e destaques do modal com as respectivas vantagens competitivas nos âmbitos social, ambiental e de governança.

Além disso, apresenta o Relatório de Mudanças Climáticas seguindo as diretrizes do Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD), uma iniciativa que tem como objetivo oferecer recomendações para que as organizações possam medir e divulgar informações financeiras relacionadas ao clima, ampliando a transparência no mercado sobre os impactos nos negócios decorrentes das alterações climáticas.

b) Metodologia ou padrão seguidos na elaboração desse relatório ou documento.

O Relatório de Sustentabilidade da Companhia está em acordo com as normas do Global Reporting Initiative (GRI), do Sustainability Accounting Standards Board (SASB) e, parcialmente, com a estrutura do Integrated Reporting (IR).

Além disso, seguimos as diretrizes de reporte do Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD), os Dez Princípios Universais e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, por sermos signatários do Pacto Global das Nações Unidas (ONU).

c) Auditado ou revisado por entidade independente.

O Relatório de Sustentabilidade da Companhia é submetido à verificação externa, por uma terceira parte independente, que garante a veracidade das informações, contemplando a asseguração limitada das informações financeiras constantes no relatório.

A verificação reativo ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024 foi realizada pela KPMG Auditores Independentes LTDA, com sede na Rua Verbo Divino, 1400, Conjunto Térreo ao 801 – Parte, Chácara Santo Antônio, CEP 04719-911, São Paulo – SP, Brasil, Caixa Postal 79518 – CEP 04707-970

d) Página na rede mundial de computadores onde o relatório ou documento pode ser encontrado.

O Relatório de Sustentabilidade 2024 e o One Page estão ambos disponíveis para *download* em <https://ri.rumolog.com/divulgacoes-e-documentos/sustentabilidade/>. E o

Relatório de Mudanças Climáticas está também disponível para *download* em <https://ri.rumolog.com/divulgacoes-e-documentos/demais-documentos/>.

e) Considera a divulgação de uma matriz de materialidade e indicadores-chave de desempenho ASG, e quais são os indicadores materiais para o emissor.

A matriz de materialidade da Rumo é definida e/ou revisada anualmente, de modo a garantir o alinhamento com os riscos e oportunidades mais relevantes da Companhia e, a partir do processo de Dupla Materialidade, que considera os impactos do negócio no meio ambiente e sociedade, assim como os fatores externos que influenciam na sua atuação. Esse processo engloba 4 etapas:

- (1) Análise dos indutores de ESG: Realização de estudo dos principais temas setoriais apontados por mecanismos de mercado de capitais como ISE B3, DJSI, FTSE4Good, MSCI e Sustainalytics, em conjunto com as diretrizes de sustentabilidade e frameworks como Global Reporting Initiative (GRI) e Sustainability Accounting Standards Board (SASB);
- (2) Benchmarking do setor: Identificação dos temas materiais de seis empresas do setor, nacionais e internacionais, bem posicionadas em índices internacionais e/ou inseridas no contexto nacional;
- (3) Avaliação da estratégia Rumo: Verificação, por meio de seu público interno, dos impactos, prioridades e significância de cada tema, a partir da visão estratégica e financeira;
- (4) Avaliação dos temas por stakeholders internos e externos: Processo de consulta online, que contou com 512 participantes e entrevistas qualitativas para a priorização de temas de acordo com as respectivas percepções.

A matriz de materialidade contém 6 temas materiais para os negócios da Rumo, que foram agrupados de modo a refletir a estrutura organizacional e a estratégia da seguinte forma: “Mudanças Climáticas e Gestão de Emissões”; “Segurança e Riscos Operacionais”; “Governança e Ética”; “Relacionamento com Comunidades”; “Direitos Humanos” e “Diversidade, Equidade e Inclusão” e auxilia na definição dos temas importantes a serem reportados, assim como os indicadores relacionados.

No presente documento, a Companhia apresenta abaixo o desempenho de um indicador por tema material, sendo priorizado os indicadores de maior relevância na opinião da administração:

Tema Material	Indicador	Unidade	2022	2023	2024
Mudanças climáticas e gestão de emissões	Emissões específicas	gCO ² eq/TKU	13,09	13,06	12,62
Segurança e riscos operacionais	LTIF - <i>Lost time injury frequency</i>	acidentes com afastamento por milhão de horas trabalhadas	0,20	0,16	0,52
Governança e ética	Relatos abertos no canal de ética	#	911	679	1.098
Relacionamento com comunidades	Investimento Social Privado	R\$ milhões	4,4	14,6	34,9
Direitos Humanos	Número de fornecedores identificados como tendo impactos sociais negativos significativos, reais e potenciais	#	96	29	38
Diversidade, equidade e inclusão	Liderança Feminina	%	22,89%	25,75%	30,23%

f) Considera os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) estabelecidos pela Organização das Nações Unidas e quais são os ODS materiais.

A Companhia aderiu ao Pacto Global das Nações Unidas em 2020, portanto, está comprometida em contribuir para o alcance da Agenda 2030 da ONU, que tem como objetivo engajar organizações de todo o mundo em prol dos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).

O Relatório de Sustentabilidade publicado pela Rumo apresenta os ODS prioritários para o negócio e relacionados aos seus 10 compromissos com o desenvolvimento sustentável, quais sejam: ODS 2 (Fome Zero e Agricultura Sustentável), ODS 3 (Saúde e Bem-Estar), 4 (Educação de Qualidade), 5 (Igualdade de Gênero), 6 (Água Potável e Saneamento), 7 (Energia Limpa e Acessível), 8 (Trabalho Decente e Crescimento Econômico), 9 (Indústria, Inovação e Infraestrutura), 10 (Redução das Desigualdades), 12 (Consumo e

Produção Responsáveis), 13 (Ação Contra a Mudança Global do Clima), 15 (Vida Terrestre), 16 (Paz, Justiça e Instituições Eficazes) e 17 (Parcerias e Meios de Implementação).

Além disso, a Companhia considera os ODS como uma das diretrizes que norteiam a tomada de decisão quanto aos recursos destinados em Investimento Social Privado.

g) Considera as recomendações da Força-Tarefa para Divulgações Financeiras Relacionadas às Mudanças Climáticas (TCFD) ou recomendações de divulgações financeiras de outras entidades reconhecidas e que sejam relacionadas a questões climáticas.

O tema Mudanças Climáticas e Gestão de Emissões é considerado material e relevante para os negócios da Companhia, tanto em virtude da predominância do uso de combustíveis fósseis no setor de transportes, como pela forte relação da Companhia com parceiros cujas atividades são sensíveis às questões climáticas, como o agronegócio. Por isso, a Rumo apresenta o Relatório de Mudanças Climáticas, conforme as diretrizes do Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD), de modo a ampliar a transparência no mercado sobre os impactos nos negócios decorrentes das alterações climáticas.

O TCFD engloba 4 dimensões de reporte e a Rumo apresenta seu posicionamento frente a cada uma delas:

- Governança: O Comitê de Sustentabilidade, formado por um grupo multidisciplinar que atua de modo transversal na Companhia, é responsável por direcionar os temas orientativos de sustentabilidade e ESG, incluindo a governança climática, a gestão de riscos ambientais e a implementação de estratégias de mitigação e adaptação às mudanças climáticas. Dessa forma, asseguramos a abrangência das ações, objetivos e metas, permitindo a consolidação das informações e sua apresentação de forma estratégica;
- Métricas e Metas: Nossas metas ESG são atreladas ao pagamento de remuneração variável de todos os colaboradores e a redução de emissões de GEE é uma delas. Realizamos o monitoramento contínuo do cumprimento da meta pública de redução de 21% das emissões por TKU (gCO₂ eq./TKU) até 2030 (com ano base 2020), garantindo alinhamento aos compromissos ambientais da Companhia, sendo que até 2024 alcançamos redução acumulada de 11,97%;
- Estratégia: Os impactos dos riscos e oportunidades relacionados às mudanças climáticas sobre os negócios são incorporados de forma estruturada aos pilares da nossa estratégia corporativa e orientam decisões sobre expansão da infraestrutura, segurança operacional, eficiência energética, inovação tecnológica e descarbonização da operação;
- Gestão de Riscos: Intensificando a integração da gestão dos riscos climáticos aos riscos corporativos e ao plano estratégico e financeiro da

Companhia, buscamos evoluir na definição de estratégias e investimentos que minimizem potenciais danos na infraestrutura e ações emergenciais tomadas devido ao impacto de eventos climáticos extremos nas operações e entorno, verificando ainda, alternativas que se traduzam como oportunidades.

h) Realiza inventários de emissão de gases do efeito estufa, indicando, se for o caso, o escopo das emissões inventariadas e a página na rede mundial de computadores onde informações adicionais podem ser encontradas.

Desde 2017 a Rumo publica o inventário de gases de efeito estufa (GEE) no Registro Público do GHG Protocol, disponível em <https://registropublicodeemissoes.fgv.br/participantes/2930>. O reporte abrange as emissões da Companhia nos escopos 1, 2 e 3 e é auditado externamente por terceira parte acreditada pelo INMETRO, o que resulta na obtenção do Selo Ouro há 7 anos consecutivos. Para a consolidação das informações relatadas, além dos métodos e ferramentas inter-setoriais fornecidas pelo Programa GHG Protocol, seguimos as diretrizes do IPCC (2006) para mensurar as emissões de uso de lubrificantes, alocadas na categoria de Processos Industriais, devido ao seu uso primário, como lubrificação.

Apesar de mais de 99,7% das emissões de escopo 1 da Rumo serem provenientes do consumo de combustíveis fósseis, ao longo dos anos a Companhia demonstrou seu comprometimento com o tema ao realizar o mapeamento e incorporação de outras fontes de emissões em seu inventário.. Dessa forma, desde 2017 a gestão de GEE na Companhia tornou-se cada vez mais robusta, ao incorporar processos administrativos e operacionais.

Especificamente em relação ao escopo 2, a partir de 2023 a Rumo iniciou a aquisição do International REC Standard (I-REC), certificação que comprova que parte da energia elétrica consumida na empresa é proveniente de fonte de energia renovável, ocasionando consequentemente, a redução das emissões de GEE do escopo 2, além de reforçar o compromisso em reduzir o impacto ambiental. Sobre o escopo 3, em que são consideradas as emissões geradas a montante e jusante da cadeia de valor, a Companhia iniciou a contabilização das categorias aplicáveis ao negócio (de 1 a 7) em 2020 (exceto a categoria 3, em 2021) e mesmo não sendo uma iniciativa obrigatória, permite as empresas analisarem as oportunidades em sua cadeia de valor.

As emissões de GEE são monitoradas pela Companhia de forma absoluta (toneladas de CO₂ equivalente) e específica (gramas de CO₂ por tonelada transportada a cada km, ou seja, gCO₂eq./TKU), calculando a eficiência do transporte ao considerar as emissões absolutas e o volume transportado.

Como evolução no tema, seguindo tendências globais, a Rumo realizou um estudo sobre a precificação interna de carbono e avalia sua integração ao planejamento estratégico, com o objetivo principal de antecipação em relação a possíveis cenários futuros de taxaço e a orientação da tomada de decisão junto

aos investimentos, apoiando na estratégia de descarbonização.

O preço interno de carbono mapeado inicialmente é o sombra de 10 USD/tCO₂, sendo que para tal definição, foram avaliadas precificações de carbono no mundo, América Latina e empresas brasileiras, que consideram o preço necessário até 2030 para manter o aquecimento global abaixo de 2°C, seguindo o Acordo de Paris. O valor do preço interno de carbono deverá ser revisado periodicamente de acordo com as inovações instituídas pela Companhia, como iniciativas para uma economia de baixo carbono que visam à redução de emissões e em linha com o cenário futuro de emissões líquidas zero até 2050.

Não aplicável, tendo em vista que a Companhia não é sociedade de economia mista.

Acordo judicial – Farovia S.A

A Rumo Malha Norte, a Rumo Malha Sul, a Rumo Malha Paulista e a Rumo S.A. eram partes em procedimento arbitral confidencial, cujo valor total dos pedidos somava R\$ 1.281.084. O procedimento foi instaurado pela parte contrária sob a alegação de que às Companhias teriam dado causa à rescisão de contrato de serviço transporte ferroviário e investimentos, diante do que requereu indenização. Em 22 de novembro de 2022, Companhia firmou acordo para encerrar o procedimento arbitral, mediante a aquisição da totalidade das ações da empresa Farovia, contra a qual litigava, incorporada na sequência. O acordo envolveu um montante de caixa líquido de R\$ 51,1 milhões e a assunção de uma dívida bancária totalizando R\$ 396,8 milhões.

Em janeiro de 2023 o procedimento arbitral foi extinto a partir de acordo celebrado entre as partes.

Alienação de Ações do Terminal XXXIX

Em 29 de maio de 2024, a Companhia celebrou contrato de compra e venda de ações, alienando 50% (cinquenta por cento) da sua participação acionária no capital do Terminal XXXIX de Santos S.A. ("T-XXXIX") para consórcio formado entre Bunge Alimentos S.A. e Zen-noh Grain Corporation, conforme divulgado em fato relevante nesta mesma data.

A alienação da participação no T-XXXIX representa um movimento de disciplina financeira e reciclagem de capital, fortalecendo a posição de caixa da Companhia para concentrar esforços em projetos que sustentem o programa de aumento de capacidade em curso e fortaleçam a competitividade estrutural do modal ferroviário.

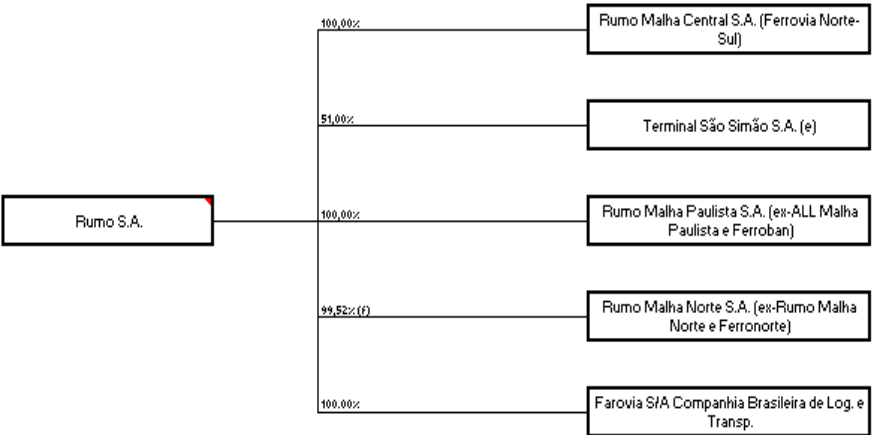
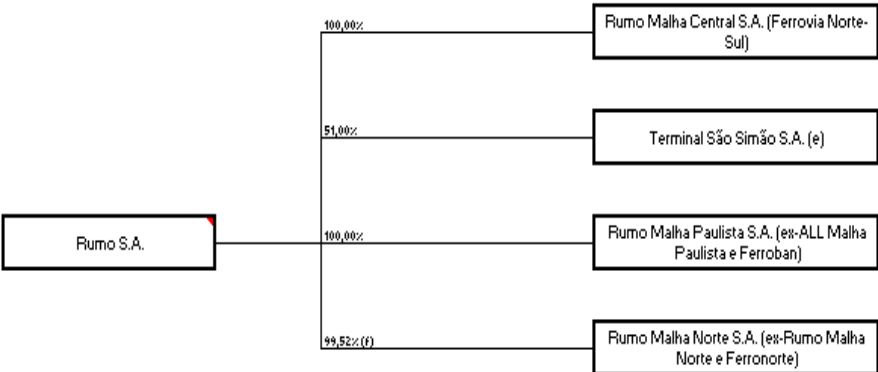
A efetivação da operação depende do cumprimento das condições vinculantes previstas no instrumento, fato que ainda não ocorreu em 31 de dezembro de 2024.

Incorporação da Elevações Portuárias S.A.

No dia 30 de abril de 2024, a CLI SUL S.A. ("CLI SUL") finalizou o processo de incorporação da Elevações Portuárias S.A. ("EPSA"), após a obtenção das aprovações regulatórias necessárias. Como consequência dessa reorganização societária, a Rumo S.A. ("Rumo") recebeu da CLI SUL a quantia de R\$ 168.855, registrando uma receita no resultado do exercício. Esse montante se refere ao preço de aquisição adicional que a CLI SUL se comprometeu a pagar à Rumo, nos termos do contrato de compra e venda de ações firmado entre as partes em 15 de julho de 2022, e corresponde a 20% do saldo em aberto do financiamento de aquisição, acrescido de juros acumulados e outros encargos, deduzido do caixa em posse da CLI SUL. Após a incorporação, os acionistas da CLI SUL passaram a ser a Corredor Logística e Infraestrutura S.A. ("CLI") e a Rumo, mantendo-se a divisão acionária em 80% para a CLI e 20% para a Rumo.

2022

h

evento	Reorganização Societária envolvendo a incorporação da Farovia S/A Companhia Brasileira de Logística e Transporte
principais condições do negócio	Em Assembleia Geral da Controladora da Companhia, realizada em 14 dezembro de 2022, foi aprovada a incorporação da Farovia S/A Companhia Brasileira de Logística e Transporte pela Controladora da Companhia. (Operação)
sociedades envolvidas	Rumo S.A., Farovia S/A Companhia Brasileira de Logística e Transporte
efeitos da operação no quadro acionário da Companhia	Como resultado, a Operação atende ao interesse do Grupo Econômico a qual a Companhia faz parte, gerando vantagens a ela e seus acionistas, ao proporcionar uma eficiência administrativa, fiscal e contábil, redução de custos operacionais, possibilitando uma estrutura mais integrada e eficiente.
quadro societário antes e depois da operação	Antes:  Depois: 
mecanismos utilizados para garantir o tratamento equitativo	Não aplicável, tendo em vista que a FAROVIA constituiu uma subsidiária da Rumo S.A., controladora da Companhia.

entre os acionistas	

2023

	evento	Reorganização Societária envolvendo a incorporação da parcela cindida da Rumo Malha Norte S.A. pela Rumo S.A.
pr	principais condições do negócio	Em Assembleia Geral da Companhia, realizada em 19 de julho de 2023, foi aprovada a cisão da Companhia e a consequente incorporação da parcela cindida da Companhia por sua controladora, a Rumo S.A. (“ <u>Reorganização Societária</u> ”).
	sociedades envolvidas	Rumo S.A., Rumo Malha Norte S.A.
d.	efeitos da operação no quadro acionário da Companhia	Como resultado, a Operação atende ao interesse da Companhia, otimizar a estrutura societária da Companhia.
	quadro societário antes e depois da operação	Antes: <pre> graph LR RumoSA[Rumo S.A. (Ex-ALL Holding)] -- "99,52% (1)" --> RumoMalhaNorte[Rumo Malha Norte S.A. (ex-Rumo Malha Norte e Ferronorte)] RumoMalhaNorte -- "20%" --> TermagSA[Termag S.A.] RumoMalhaNorte -- "10%" --> TGGSA[TGG S.A.] RumoMalhaNorte -- "50%" --> TerminalXXXIXSA[Terminal XXXIX S.A.] </pre> Depois: <pre> graph LR RumoSA[Rumo S.A.] -- "99,52%" --> RumoMalhaNorteSA[Rumo Malha Norte S.A.] RumoSA -- "20,00%" --> TERMAGSA[TERMAG S.A.] RumoSA -- "10,00%" --> TGGSA[TGG S.A.] RumoSA -- "50,00%" --> TerminalXXXIXdeSantosSA[Terminal XXXIX de Santos S.A.] </pre>
	mecanismos utilizados para garantir o tratamento equitativo entre os acionistas	A Reorganização Societária foi aprovada em sede de assembleia geral da Rumo S.A. e da Rumo Malha Norte S.A., em cumprimento das regras societárias aplicáveis.

2024

Em 2024 não foram realizadas operações de fusão, cisão, incorporação, incorporação de ações, aumento ou redução de capital envolvendo o emissor.

2025

	evento	Reorganização Societária envolvendo a incorporação de ações da Rumo Malha Norte S.A. pela Rumo S.A.
pr	principais condições do negócio	Em Assembleia Geral da Companhia, realizada em 27 de junho de 2025, foi aprovada a incorporação de ações da Rumo Malha Norte S.A. pela Rumo S.A. (“Reorganização Societária”)
	sociedades envolvidas	Rumo S.A., Rumo Malha Norte S.A.
d.	efeitos da operação no quadro acionário da Companhia	Como resultado, a Operação atende ao interesse da Companhia, otimizar a estrutura societária da Companhia.
	quadro societário antes e depois da operação	Antes: <pre>graph TD; Cosan --> Rumo; AMR[Acionistas Minoritários Rumo] --> Rumo; Rumo --> MN[Malha Norte]; AMN[Acionistas Minoritários MN*] --> MN;</pre> Depois:

	<pre> graph TD Cosan[Cosan] --> Rumo[Rumo] AMR[Acionistas Minoritários Rumo] --> Rumo AMN[Acionistas Minoritários MN] --> Rumo Rumo --> MalhaNorte[Malha Norte] </pre>
mecanismos utilizados para garantir o tratamento equitativo entre os acionistas	A Reorganização Societária foi aprovada em sede de assembleia geral da Rumo S.A. e da Rumo Malha Norte S.A., em cumprimento das regras societárias aplicáveis.
Documentos em que tais informações possam ser encontradas	Ata De Reunião Do Conselho De Administração Realizada em 19 de fevereiro de 2025. Ata De Reunião Do Conselho De Administração Realizada em 04 de junho de 2025. Protocolo e Justificação de Incorporação, Fusão ou Cisão. Fato Relevante de 19 de fevereiro de 2025. Fato Relevante de 04 de junho de 2025. Os documentos acima citados estão disponíveis para consulta no website da CVM (https://www.gov.br/cvm/pt-br) bem como no site de RI da Companhia (https://ri.rumolog.com/)

Em virtude da incorporação da Rumo Logística Operadora Multimodal S.A. (“Rumo Logística”) pela Companhia, em 30 de novembro de 2016, a Companhia sucedeu a Rumo Logística no Acordo de Acionistas da Rumo Logística, de modo que esse passou a ser aplicável à Companhia.

Em virtude da incorporação da Cosan Logística S.A (“Cosan Log”) pela Cosan S.A. (“Cosan”), em 22 de janeiro de 2021, a Cosan passou a ser signatária do Acordo de Acionistas aplicável à Companhia.

Para mais informações sobre o acordo de acionistas do qual a Companhia faz parte, consultar o seguinte link:

[https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/003f6029-d45a-44ac-9c9e-869fe5df83fc/1aff94c9-7e28-c1cf-3d0b-a79300eae531?origin=2.](https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/003f6029-d45a-44ac-9c9e-869fe5df83fc/1aff94c9-7e28-c1cf-3d0b-a79300eae531?origin=2)

Não houve alterações significativas na forma de condução dos negócios da Companhia nos últimos três exercícios sociais e no período corrente.

Nos últimos três exercícios sociais e no período corrente não foi celebrado pela Companhia qualquer contrato relevante com suas controladas que não fosse diretamente relacionado com suas atividades operacionais.

Não há outras informações que o Emissor julgue relevante que não tenham sido expostas no item acima.

As informações financeiras contidas e analisadas a seguir são derivadas das demonstrações financeiras consolidadas da Companhia relativas aos exercícios sociais findos em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2021, as quais foram elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, que compreendem a Lei das Sociedades por Ações, as normas da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e os pronunciamentos do Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC), que estão em conformidade com as normas internacionais de contabilidade (International Financial Reporting Standards – “IFRS”) emitidas pelo International Accounting Standards Board (“IASB”).

a) condições financeiras e patrimoniais gerais

A administração da Companhia entende que as necessidades de caixa da Companhia consistem em capital de giro, pagamento de dívidas, despesas e dispêndios de capital relacionadas aos investimentos em suas operações. As fontes de liquidez da Companhia advêm do fluxo de caixa das suas operações e empréstimos de curto e longo prazo.

A tabela abaixo apresenta um resumo da situação patrimonial e financeira da Companhia (incluindo liquidez) para os exercícios indicados:

Exercício encerrado em 31 de dezembro de			
Consolidado (em R\$ milhões)	2024	2023	2022
Receita operacional líquida	13.936,4	10.937,7	9.841,5
Lucro bruto	6.402,9	4.099,3	3.146,4
Lucro líquido (prejuízo) do exercício	-949,2	721,9	514,0
Caixa líquido gerado nas atividades operacionais	7.664,7	5.451,0	4.831,0
Caixa e equivalentes de caixa e títulos e valores mobiliários ¹	8.391,1	8.738,7	8.310,5
Instrumentos financeiros derivativos, líquidos	-270,2	89,7	-538,1
Endividamento Bruto ²	-19.153,2	-19.035,8	-16.878,5
Dívida líquida ³	-11.032,3	-10.207,4	-9.106,1
Patrimônio líquido	14.935,2	15.871,1	15.410,5
Rentabilidade			
Lucro (prejuízo) líquido / Patrimônio líquido	-6,4%	4,5%	3,3%
Liquidez corrente ⁴	1,63	1,87	1,71

¹Inclui caixa restrito de dívidas bancárias no montante de R\$ 116,7 milhões em dezembro de 2024, R\$ 108,6 milhões em dezembro de 2023 e R\$ 85,0 milhões em dezembro de 2022.

²Endividamento Bruto é a soma dos empréstimos, financiamentos e debêntures, arrendamentos mercantis financeiros circulantes e não circulantes.

³Dívida líquida é calculada como a soma de empréstimos, financiamentos e debêntures, arrendamentos mercantis financeiros menos caixa e equivalentes de caixa e títulos e valores mobiliários, caixa restrito de dívidas bancárias e financiamentos e instrumentos financeiros derivativos, líquidos.

⁴Liquidez corrente é calculada pela divisão do ativo circulante total pelo passivo circulante total.

No exercício social findo em 31 de dezembro de 2024, a receita operacional

líquida atingiu R\$ 13.936,4 milhões, aumento de 27,4% em relação ao exercício findo em 31 de dezembro de 2023, quando a receita operacional líquida foi de R\$ 10.937,7 milhões. O volume total transportado no exercício findo em 31 de dezembro de 2024 foi de 79.847 bilhões de toneladas por quilômetro útil ("TKU"), 3,2% superior ao exercício de 2023, refletindo o aumento do volume em 4,9% na Operação Norte. O resultado se deve principalmente ao maior volume de farelo de soja, açúcar e fertilizantes, que cresceram 10,9%, 29,8% e 7,8% respectivamente, o avanço do faturamento foi resultado de maiores volumes transportados e do crescimento da tarifa média de transporte que aumentou em 27,3% em relação a 2023. Também contribuíram para o resultado o crescimento dos volumes de combustíveis e industriais, que cresceram 12,4% e 50,1% respectivamente, a Operação Sul apresentou redução de 5,6% no volume transportado em 2024, atingindo 12.072 bilhões de TKU, esse resultado reflete principalmente a redução no transporte de milho, combustível, industriais e outros grãos com redução de 42,2%, 36,4%, 18,8 e 26,7% respectivamente. Já no segmento de Contêineres a receita operacional líquida aumentou 22,5%, o resultado reflete o crescimento das movimentações de cargas com maior valor agregado, como o papel, celulose e madeira. O lucro bruto no exercício findo em 31 de dezembro de 2024 foi de R\$ 6.402,9 milhões, representando um aumento de 56,2% em relação ao exercício findo em 31 de dezembro de 2023, quando registrou R\$ 4.099,3 milhões, basicamente esse aumento do lucro, é reflexo de uma maior receita operacional de transporte, esse aumento foi de 27,4% em relação a 2023. O endividamento bruto da companhia se manteve nos mesmos patamares de 2023; no exercício findo em 31 de dezembro de 2024 o endividamento bruto somou R\$ 19.153,2 milhões em comparação ao endividamento bruto de R\$ 19.035,8 milhões em 31 de dezembro de 2023. Em 31 de dezembro de 2024 o prejuízo líquido foi de R\$ 949,2 milhões comparado a um lucro líquido de R\$ 721,9 milhões no exercício de 2023, esse resultado basicamente reflete o reconhecimento da provisão de valor recuperável (impairment) da Malha Sul durante o ano de 2024 no valor de R\$ 3.149,0 milhões.

No exercício social findo em 31 de dezembro de 2023, a receita operacional líquida atingiu R\$ 10.937,7 milhões, aumento de 11,14% em relação ao exercício findo em 31 de dezembro de 2022, em que a receita operacional líquida foi de R\$ 9.841,5 milhões. O volume total transportado no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 foi de 77.258 bilhões de toneladas por quilômetro útil ("TKU"), 3,1% superior ao exercício de 2022, refletindo o aumento do volume em 3,0% na Operação Norte. O resultado se deve principalmente ao maior volume de farelo de soja e milho, que cresceram 15% e 12% respectivamente, e à melhora das condições de circulação na região da Baixada Santista ao longo do ano, que reduziram a eficiência da circulação de trens com destino ao Porto de Santos no primeiro trimestre. Também contribuíram para o resultado o crescimento dos volumes de fertilizantes e combustível, que cresceram 23% e 26% respectivamente, a Operação Sul apresentou aumento de 3,8% no volume

transportado em 2023, atingindo 12.789 bilhões de TKU, esse resultado reflete principalmente o aumento no transporte de soja e açúcar com aumento de 52,8% e 14,1% respectivamente. Já no segmento de Contêineres a receita operacional líquida aumentou 19,7%, o resultado reflete o crescimento das movimentações de cargas com maior valor agregado, como o algodão e o minério. O lucro bruto no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 foi de R\$ 4.099,3 milhões, representando um aumento de 30,3% em relação ao exercício findo em 31 de dezembro de 2022, quando registrou R\$ 3.146,4 milhões, basicamente esse aumento do lucro é reflexo de uma maior receita operacional de transporte, esse aumento foi de 11,14% em relação a 2022. O endividamento bruto da companhia no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 somou R\$ 19.035,8 milhões em comparação ao endividamento bruto de R\$ 16.878,5 milhões em 31 de dezembro de 2022, basicamente esse aumento no endividamento pode ser explicado pela captação em setembro de 2023, no valor de R\$ 1.500,0 milhões relativo a emissão da 17ª debênture, sendo duas series de R\$ 750,0 milhões cada.

No exercício social findo em 31 de dezembro de 2022, a receita operacional líquida atingiu R\$9.841,5 milhões, aumento de 32,28% em relação ao exercício findo em 31 de dezembro de 2021, em que a receita operacional líquida foi de R\$7.439,6 milhões. O volume total transportado no exercício findo em 31 de dezembro de 2022 foi de 74,9 bilhões de toneladas por quilômetro útil ("TKU"), 17,0% superior ao exercício de 2021, refletindo o aumento do volume em 24,4% na Operação Norte, esse resultado reflete o momento favorável ao mercado de logística, após a recuperação da safra do milho, além do repasse do aumento do diesel, que propiciaram o crescimento das tarifas, de 47% no trimestre e 17% no ano, a Operação Sul apresentou retração de 8,0% no volume transportado em 2022, atingindo 12,3 bilhões de TKU, esse resultado reflete principalmente a quebra de safra de soja, mais concentrada no estado do RS, que reduziu o volume do produto em 52% no ano, e foi parcialmente compensada pelo maior volume de milho. A queda dos produtos industriais se deu principalmente em função da migração de parte dos volumes de celulose para a Operação Norte. Já no segmento de Contêineres a receita operacional líquida aumentou 39,0%, esse resultado se deve ao crescimento no segmento de exportação, com destaque para o algodão, além do maior volume de bobinas de papel do projeto Klabin e das cargas refrigeradas. O mercado interno apresentou boa performance em bens de consumo, milho, fertilizante e defensivos agrícolas. O lucro bruto no exercício findo em 31 de dezembro de 2022 foi de R\$3.146,4 milhões, representando um aumento de 50,7% em relação ao exercício findo em 31 de dezembro de 2021, quando registrou R\$ 2.087,6 milhões. O endividamento bruto da companhia no exercício findo em 31 de dezembro de 2022 somou R\$16.878,5 milhões em comparação ao endividamento bruto de R\$21.357,3 milhões em 31 de dezembro de 2021, basicamente decorrente do pré-pagamento da Senior Notes 2025 em janeiro de 2022 no valor de R\$2.848,3 milhões. A dívida líquida somou R\$9.106,1 milhões em 31 de dezembro de 2022, o que, se comparado com o valor de R\$9.365,1 milhões verificado em 31 de

dezembro de 2021, representa uma redução de 2,8%, basicamente não se alterou entre os anos.

b) estrutura de capital

O endividamento bruto no final de 2024 aumentou para R\$ 19.153,2 milhões, assim como a dívida líquida, que alcançou R\$ 10.032,3 milhões. Basicamente a dívida da Companhia se manteve nos mesmos patamares de 2023. Em 31 de dezembro de 2024, os índices foram apurados utilizando uma interpretação mais conservadora dos ajustes previstos nas formulas dos contratos, sendo a principal métrica utilizada, alavancagem = Dívida Líquida / Ebitda. A dívida da Rumo possui custo médio ponderado de aproximadamente 103,8% CDI, com um prazo médio (duration) de 5,5 anos. Para maiores informações sobre covenants contratuais veja o item (iv) níveis de endividamento e as características de tais dívidas.

A estrutura de capital da Companhia em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022 é evidenciado pela tabela a seguir:

(em milhões de R\$, exceto %)	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022
Patrimônio Líquido	14.935,2	15.871,1	15.410,5
Endividamento Bruto	-19.153,2	-19.035,8	-16.878,5
Caixa e equivalentes de caixa e títulos e valores mobiliários ¹	8.391,1	8.738,7	8.310,5
Instrumentos financeiros derivativos, líquidos	-270,2	89,7	-538,1
Dívida líquida²	-11.032,3	-10.207,4	-9.106,1
Dívida líquida/PL³	-73,9%	-64,3%	-59,1%

¹Inclui caixa restrito de dívidas bancárias no montante de R\$ 116,7 em dezembro de 2024, R\$ 108,6 milhões em dezembro de 2023 e R\$ 85,0 milhões em dezembro de 2022.

²A dívida líquida não é uma medida de desempenho financeiro, liquidez ou endividamento reconhecida pelas práticas contábeis adotadas no Brasil nem pelas Normas Internacionais de Relatório Financeiro – International Financial Reporting Standards (IFRS), emitidas pelo International Accounting Standard Board (IASB) e não possui significado padrão. Outras empresas podem calcular a dívida líquida de maneira diferente ao calculado pela Companhia. A administração da Companhia entende que a medição da Dívida Líquida é útil na avaliação do grau de alavancagem financeira em relação ao fluxo de caixa operacional.

³Composto pela divisão da dívida líquida pelo valor do patrimônio líquido total do exercício.

Em 31 de dezembro de 2024 o patrimônio líquido é R\$ 14.935,2 milhões, representando uma redução de 5,90% em relação a 31 de dezembro de 2023, essa redução reflete o impacto do prejuízo apurado em 2024, em decorrência da provisão de impairment reconhecida na Rumo Malha Sul no decorrer de 2024, esse prejuízo apurado foi absorvido pelas reservas de lucros da Companhia de acordo com a lei das S.A's.

Em 31 de dezembro de 2023 o patrimônio líquido é R\$ 15.871,1 milhões, representando um aumento de 2,99% em relação a 31 de dezembro de 2022, especialmente em decorrência do lucro obtido em 2023, com aumento da receita de transporte gerando um ganho na operação.

Em 31 de dezembro de 2022 o patrimônio líquido é R\$15.410,5 milhões, representando um aumento de 2,61% em relação a 31 de dezembro de 2021, especialmente em decorrência do lucro obtido em 2022, com aumento da receita de transporte combinado com a venda de participação acionária da Companhia Elevações Portuárias gerando um ganho na operação que foi concluída em novembro de 2022.

O capital de terceiros da Companhia, representado pelo endividamento bruto, inclui o saldo das contas de empréstimos, financiamentos e debêntures, arrendamentos mercantis financeiros circulantes e não circulantes. Estes recursos são utilizados principalmente para expansão das operações de logística integrada.

Estrutura de capital			
	31/12/2022	31/12/2022	31/12/2022
	4	3	2
Capital de terceiros (total Endividamento Bruto)	56,2%	54,5%	52,3%
Capital próprio (patrimônio líquido total do exercício)	43,8%	45,5%	47,7%
(em milhões de R\$, exceto %)	31/12/2022	31/12/2022	31/12/2022
	4	3	2
Patrimônio líquido total do exercício	14.935,2	15.871,1	15.410,5
Endividamento Bruto ¹	-19.153,2	-19.035,8	-16.878,5
Caixa e equivalentes de caixa e títulos e valores mobiliários ²	8.391,1	8.738,7	8.310,5
Instrumentos financeiros derivativos, líquidos	-270,2	89,7	-538,1
Dívida líquida³	-11.032,3	-10.207,4	-9.106,1
Dívida líquida/Patrimônio Líquido	73,9%	64,3%	59,1%

¹Endividamento Bruto é a soma dos empréstimos, financiamentos e debêntures, arrendamentos mercantis financeiros circulantes e não circulantes.

²Inclui caixa restrito de dívidas bancárias no montante de R\$ 116,7 em dezembro de 2024, R\$ 108,6 milhões em dezembro de 2023 e R\$ 85,0 milhões em dezembro de 2022.

³Dívida líquida é calculada como a soma de empréstimos, financiamentos e debêntures, arrendamentos mercantis financeiros menos caixa e equivalentes de caixa e títulos e valores mobiliários, caixa restrito de dívidas bancárias e financiamentos e instrumentos financeiros derivativos, líquidos.

Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia apresentava um endividamento bruto no valor de R\$ 19,153,2 milhões, um aumento de 0,62% se mantendo nos mesmos patamares de 2023. Ao longo de 2024, a Companhia foi ativa no mercado de capitais local, com R\$ 3 bilhões em novas captações com prazos alongados e custo competitivo, próximo ao soberano brasileiro. Essas emissões favoreceram sua estratégia de liability management e sustentam o framework financeiro da Rumo, que combina alavancagem financeira equilibrada com posição de liquidez forte.

Em 31 de dezembro de 2023, a Companhia apresentava um endividamento bruto no valor de R\$ 19.035,8 milhões, um aumento de 12,78% em comparação a 2022, quando o endividamento bruto era de R\$ 16.878,5 milhões, esse aumento

teve como principal impacto a captação de recursos através da emissão da 17ª debênture conforme explicado anteriormente.

Em 31 de dezembro de 2022, a Companhia apresentava um endividamento bruto no valor de R\$16.878,5 milhões, uma redução de 20,97% em comparação a 2021, quando o endividamento bruto era de R\$21.357,3, essa redução teve como principal impacto o pré-pagamento da senior notes 2025 em janeiro de 2022 no valor de R\$2.848,3 milhões, os demais fatores que impactaram o endividamento bruto foram variação do USD 5,28 em 2022 versus USD 5,58 em 2021 combinada com uma forte gestão de Tesouraria no caixa da Companhia.

c) capacidade de pagamento em relação aos compromissos financeiros assumidos

Considerando o perfil das dívidas da Companhia, suas disponibilidades e a expectativa de geração de fluxo de caixa, a administração acredita que a Companhia terá capacidade de cumprir todos os seus compromissos financeiros assumidos no curto prazo, embora não possa garantir que tal situação será mantida nos anos subsequentes. Caso seja necessário contrair empréstimos para financiar seus investimentos e aquisições, a administração entende que a Companhia tem capacidade para contratá-los, inclusive mediante o acesso ao mercado de capitais por meio de emissão de dívidas.

A Companhia adota o capital de giro ajustado eliminando aqueles elementos do cálculo do capital de giro que não se relacionam diretamente com as operações, permitindo analisar se os ativos e passivos de curto prazo da Companhia estão sendo utilizados para executar as operações, basicamente é uma medida que remove do capital de giro tradicional os elementos não operacionais.

A seguir é apresentado um demonstrativo da dívida líquida consolidada e do capital circulante líquido da Companhia, nas datas indicadas:

Vencimentos	Endividamento Bruto (31/12/2024)	Caixa e equivalentes de caixa e títulos e valores mobiliários e caixa restrito vinculado a empréstimos (31/12/2024)	Instrumentos financeiros derivativos	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022
Curto Prazo (até 1 ano)	-1.256,1	8.274,4	-655,7	6.362,6	6.440,4	5.821,4
Longo Prazo	-17.897,1	116,7	385,5	-17.394,9	-16.647,8	-14.927,5
Total Endividamento Bruto¹ e dívida líquida²	-19.153,2	8.391,1	-270,2	-11.032,3	-10.207,4	-9.106,1
Ativo circulante, exceto caixa e equivalentes de caixa, títulos e valores mobiliários e derivativos				1.892,0	1.595,5	1.511,9
Passivo circulante, exceto empréstimos, financiamentos e debêntures, derivativos e arrendamentos financeiros				-3.393,3	-2.606,6	-2.691,8
Capital de Giro Líquido Ajustado³				-1.501,3	-1.011,1	-1.179,9

¹Endividamento Bruto é a soma dos empréstimos, financiamentos e debêntures, arrendamentos mercantis financeiros circulantes e não circulantes.

²Dívida líquida é calculada como a soma de empréstimos, financiamentos e debêntures, arrendamentos mercantis financeiros menos caixa e equivalentes de caixa e títulos e valores mobiliários, caixa restrito de dívidas bancárias e financiamentos e instrumentos financeiros derivativos, líquidos.

³O capital de giro líquido ajustado não é uma medida de desempenho financeiro, liquidez ou

endividamento reconhecida pelas práticas contábeis adotadas no Brasil nem pelas Normas Internacionais de Relatório Financeiro – International Financial Reporting Standards (IFRS), emitidas pelo International Accounting Standard Board (IASB) e não possui significado padrão. Outras empresas podem calcular o capital de giro líquido ajustado de maneira diferente ao calculado pela Companhia. A administração da Companhia entende que a medição do capital de giro líquido ajustado é útil para comparar, periodicamente, o desempenho operacional da Companhia, bem como para nortear certas decisões administrativas.

A Companhia apresentava capital circulante líquido (“Capital de Giro Líquido Ajustado”) em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, respectivamente, nos montantes de R\$ 1.501,3, R\$ 1.011,1 e R\$ 1.179,9 milhões, decorrente do aumento do volume de compras (combustíveis, serviços e ativos) efeito potencializado pelo curto prazo de faturamento de clientes (7 a 15 dias) e prazo mais longo de pagamento de fornecedores (geralmente pagos dentro de 45 dias).

A administração da Companhia acredita que as obrigações de curto prazo poderão ser satisfeitas preponderantemente com a geração de caixa operacional dos seus negócios, que foi de 7.664,7 milhões no exercício social findo em 31 de dezembro de 2024 (comparado a R\$ 5.451,0 milhões no exercício social findo em 31 de dezembro de 2023).

d) fontes de financiamento para capital de giro e para investimentos em ativos não-circulantes utilizadas

Em 31 de dezembro de 2024, a dívida líquida da Companhia era de R\$ 11.032,3 milhões, representando um aumento de 8,1% em relação ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023. Em 31 de dezembro de 2023, a dívida líquida da Companhia era de R\$ 10.207,4 milhões, representando um aumento de 12,1% em relação ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2022.

A Companhia foi ativa no mercado de capitais local, com novas captações com prazos alongados e custo competitivo, próximo ao soberano brasileiro. Essas emissões favoreceram sua estratégia de liability management e sustentam o framework financeiro da Rumo, que combina alavancagem financeira equilibrada com posição de liquidez forte.

e) fontes de financiamento para capital de giro e para investimentos em ativos não-circulantes que pretende utilizar para cobertura de deficiências de liquidez

Os Diretores acreditam que a Companhia tem acesso às mais diversificadas fontes de financiamento, tais como mercado de capitais local e internacional, bancos comerciais e de investimento e agências de fomento, como, por exemplo, o acesso ao mercado de capitais por meio de emissão de dívidas em 2024, 2023 e 2022, que podem ser utilizadas para financiamento do capital de giro e investimentos em ativos não-circulantes. A Companhia também pode recorrer ao autofinanciamento, por meio da retenção de lucros e/ou aumentos de capital.

f) níveis de endividamento e as características de tais dívidas, descrevendo ainda:

i. contratos de empréstimo e financiamento relevantes

Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia possuía um endividamento bruto (empréstimos e financiamentos e debêntures, arrendamentos mercantis financeiros circulantes e não circulantes) de R\$ 19.153,2 milhões, dos quais R\$ 1.256,1 milhões, eram representados por dívidas de curto prazo. O endividamento bruto da Companhia aumentou em R\$ 117,4 milhões, entre 31 de dezembro de 2023 e 31 de dezembro de 2024, se mantendo em linha ao longo dos exercícios analisados.

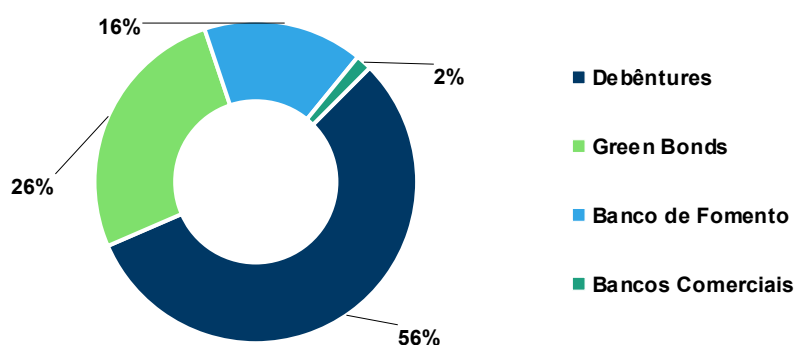
Em 31 de dezembro de 2023, a Companhia possuía um endividamento bruto (empréstimos e financiamentos e debêntures, arrendamentos mercantis financeiros circulantes e não circulantes) de R\$ 19.035,8 milhões, dos quais R\$ 1.394,3 milhões, eram representados por dívidas de curto prazo. O endividamento bruto da Companhia aumentou em R\$ 2.157,3 milhões, entre 31 de dezembro de 2022 e 31 de dezembro de 2023, principalmente devido a emissão da 17ª debênture no montante de R\$ 1.500,00 milhões em setembro de 2023.

Em 31 de dezembro de 2022, a Companhia possuía um endividamento bruto (empréstimos e financiamentos e debêntures, arrendamentos mercantis financeiros circulantes e não circulantes) de R\$16.878,5 milhões, dos quais R\$1.400,9 milhões, eram representados por dívidas de curto prazo. O endividamento bruto da Companhia reduziu em R\$4.478,8 milhões, entre 31 de dezembro de 2021 e 31 de dezembro de 2022, principalmente devido a ao pré-pagamento da senior notes 2025 em janeiro de 2022.

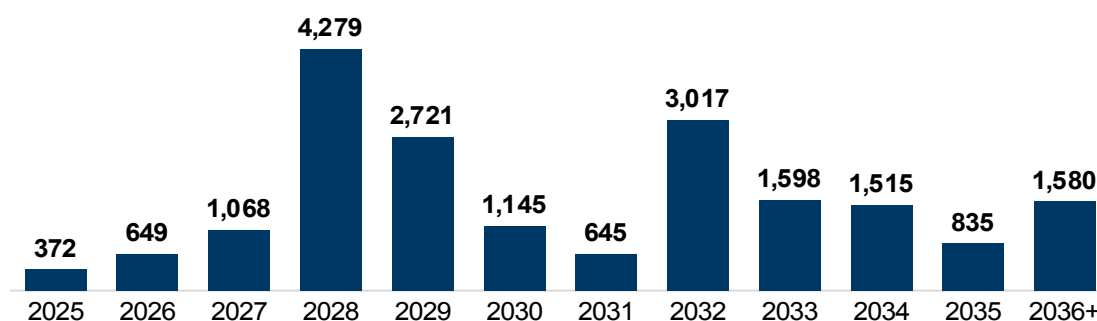
Descrição	Encargos financeiros		Consolidado		Vencimento final	Objetivo
	Indexador	Taxa média anual de juros ⁽ⁱ⁾	31/12/2024	31/12/2023		
Com garantia						
Finame	Pré-fixado	6,00%	-	128.494	dez/24	Investimento
Finem	Pré-fixado	3,50%	-	29	jan/24	Investimento
	URTJLP	8,60%	1.861.658	2.210.390	jul/31	Investimento
NCE	CDI + 0,80%	14,56%	-	-	dez/23	Capital de giro
	CDI + 1,03%	14,84%	-	-	fev/23	Capital de giro
	CDI + 2,07%	14,85%	40.530	52.101	mar/25	Capital de giro
	CDI + 2,25%	15,16%	51.968	60.774	mai/26	Capital de giro
	CDI + 2,25%	15,39%	50.663	78.965	fev/26	Capital de giro
	CDI + 2,20%	14,20%	77.856	30.252	mar/26	Capital de giro
	SOFR + 1,30% ⁽ⁱⁱ⁾	6,65%	25.341	487.544	jan/25	Capital de giro
Sênior Notes 2028	Pré-fixado (US\$) ⁽ⁱⁱⁱ⁾	5,25%	2.631.834	2.178.449	jan/28	Investimento
Sênior Notes 2032	Pré-fixado (US\$) ^(iv)	4,20%	2.418.140	2.066.885	jan/32	Investimento
ECA	Euribor + 0,58% (EUR) ^(v)	4,52%	38.525	48.849	set/26	Investimento
CCB	IPCA ^(vi)	5,41%	874.513	954.205	jan/48	Capital de giro
ACF	IPCA + 6,48% ^(xxiv)	11,64%	299.706		ago/42	Investimento
			8.401.036	8.296.937		

Debêntures						
Debêntures não conversíveis	IPCA + 3,60% ^(vii)	8,19%	393.127	413.881	dez/30	Investimento
	IPCA + 3,90% ^(viii)	8,50%	1.078.794	1.113.820	out/29	Investimento
	IPCA + 4,00% ^(ix)	8,61%	957.843	1.077.140	dez/35	Investimento
	IPCA + 4,50% ^(x)	9,13%	1.520.069	1.596.910	jun/31	Investimento
	IPCA + 4,54% ^(xi)	9,17%	218.865	254.232	jun/36	Investimento
	IPCA + 4,68% ^(xii)	9,32%	248.085	396.201	fev/26	Investimento
	IPCA + 4,77% ^(xiii)	9,41%	711.764	773.556	jun/31	Investimento
	IPCA + 5,73% ^(xiv)	10,41%	480.383	551.709	out/33	Investimento
	IPCA + 5,99% ^(xv)	10,69%	452.451	470.177	jun/32	Investimento
	IPCA + 6,80% ^(xvi)	11,53%	938.970	1.004.762	abr/30	Investimento
	CDI + 1,30%	13,10%	0	759.390	out/27	Investimento
	CDI + 1,79%	13,65%	0	753.435	jun/27	Investimento
	IPCA + 5,76% ^(xvii)	10,45%	714.229	753.439	ago/29	Investimento
	IPCA + 6,18% ^(xviii)	10,88%	655.641	749.252	mai/33	Investimento
	IPCA + 5,80% ^(xix)	10,93%	469.906	0	mar/34	Investimento
	IPCA + 5,93% ^(xx)	11,07%	565.235	0	mar/39	Investimento
	IPCA + 6,42% ^(xxi)	11,33%	489.270	0	jun/34	Investimento
	IPCA + 6,53% ^(xxii)	11,33%	133.846	0	jun/39	Investimento
	IPCA + 6,05% ^(xxiii)	11,19%	693.704	0	ago/36	Investimento
			10.722.182	10.667.904		
Total			19.123.218	18.964.841		

O gráfico abaixo mostra a composição da dívida no exercício social findo em 2024:



O gráfico abaixo mostra o cronograma de vencimentos referente ao exercício social findo em 2024 em (R\$/MM):



Apresentamos a seguir a descrição dos principais contratos financeiros celebrados pela Companhia e suas controladas, vigentes em 31 de dezembro de 2024:

Senior Notes 2028

Em julho de 2020 foi aprovada a precificação e colocação de títulos de dívida no mercado internacional, Senior Notes due 2028 (Green Bond), de emissão da subsidiária Rumo Luxembourg S.à.r.l, sociedade organizada conforme as leis de Luxemburgo no valor total de US\$ 500 milhões (equivalente a R\$ 2.631,8 milhões em 31 de dezembro de 2024), com taxa pré fixada de 5,25% a.a. e vencimento em janeiro de 2028.

O Senior Notes 2028 foi a primeira emissão Green do setor de ferrovias de carga na América Latina. A Companhia tem o compromisso de utilizar os recursos no financiamento total ou parcial de projetos em andamento e futuros, que contribuam para a promoção de um setor de transporte de baixo carbono e com uso eficiente de recursos no Brasil. Os projetos elegíveis estão distribuídos nas áreas de “Aquisição, substituição e atualização de material rodante”, “Infraestrutura para duplicação de trechos ferroviários, novos pátios e extensões de pátios”, e “Modernização da ferrovia”.

Senior Notes 2032

Em 22 de setembro de 2021, a Companhia captou recursos no exterior através de emissão de Bond (Senior Notes) com metas sustentáveis vinculadas à redução na emissão de gás carbônico (Sustainability-Linked Bonds), no montante de US\$ 500,0 milhões (equivalente a R\$ 2.418,1 em 31 de dezembro de 2024), com taxa pré fixada de 4,20%a.a. e vencimento em janeiro de 2032. Os recursos líquidos dessa operação serão destinados à propósitos corporativos, incluindo o pré- pagamento de dívidas.

O Senior Notes 2032 foi uma emissão com a meta sustentável de redução de 17,6% até 2026 de emissões de gases de efeitos estufa por tonelada de quilômetro útil (TKU), tendo como ponto de partida a data base de dezembro de 2020. A companhia está sujeita ao step-up de 25 basis points a partir de julho de 2027 caso não atinja essa meta, o que aumentaria a taxa de juros para 4,45% a.a.

Correspondem a recursos captados pela Companhia e por suas controladas, através dos instrumentos FINEN e FINAME, destinados ao financiamento dos

projetos de expansão do segmento de logística e são destinados a investimentos no ativo imobilizado e ativo intangível. Os contratos firmados têm como garantia avais da Companhia, fianças bancárias, cessão fiduciária de recebíveis e a transferência da propriedade fiduciária dos bens descritos nos respectivos contratos.

O montante total de endividamento, nos termos dos contratos de financiamento em 31 de dezembro de 2024, era de R\$ 1.861,7 milhões. A maioria destes contratos de financiamento estão sujeitos a taxas de juros fixas, acrescidas da TJLP e TLP, com vencimento entre 2025 e 2031.

Os recursos advindos do BNDES são utilizados para investimentos em projetos específicos, previamente aprovados pelo banco.

Os contratos de financiamento celebrados com o BNDES são garantidos pelas subsidiárias da Companhia e por garantias bancárias. Os valores garantidos e as condições aplicáveis a estas garantias refletem o saldo devedor atualizado de cada contrato de financiamento. As garantias bancárias possuem prazo de vigência de, pelo menos, dois anos. Caso essas garantias não sejam renovadas, o BNDES terá o direito de declarar vencida antecipadamente as obrigações subjacentes.

Os contratos de financiamento da Companhia com o BNDES estão sujeitos à legislação aplicável aos contratos do BNDES, como, por exemplo, as Disposições Aplicáveis aos Contratos do BNDES e Normas e Instruções de Acompanhamento do BNDES. O BNDES estabelece determinadas condições aplicáveis a estes contratos de financiamento, entre elas:

- A obrigação de evidenciar o uso adequado da destinação dos recursos definidos no projeto;
- Requerimento que permita ao BNDES e seus representantes de realizar auditorias relacionadas à destinação dos recursos;
- A obrigação de manter o BNDES informado de qualquer decisão interna que possa afetar as receitas ou o preço de títulos emitidos pelo financiado e/ou garantidor, conforme o caso, ou a rentabilidade ou produtividade do financiado;
- Vencimento antecipado cruzado (cross default) no caso de inadimplemento de qualquer obrigação da devedora ou de qualquer entidade integrante do seu grupo econômico, ou ainda, de qualquer garantidor, perante o BNDES ou qualquer de suas subsidiárias;
- A obrigação de cumprir com determinadas solicitações do BNDES, de autoridades federais, estaduais ou municipais, relacionados a assuntos ambientais;

Determinados contratos firmados com o BNDES preveem obrigações não-financeiras adicionais àquelas previstas na estrutura do BNDES, tais como o dever de (i) se abster de onerar bens em garantia, (ii) manter o BNDES informado a respeito de processos contra a Companhia, suas subsidiárias e gerentes, (iii) implementar determinados projetos sociais, e (iv) adotar medidas para mitigar os impactos ambientais de suas operações.

Os contratos de financiamento celebrados com o BNDES incluem, ainda, certas

obrigações não financeiras que, se violadas, podem resultar no vencimento antecipado do referido contrato, como:

- Julgamentos desfavoráveis em certas ações penais apresentadas contra a Companhia, suas subsidiárias e gerentes;
- Reduções na força de trabalho feitas sem oferecer oportunidades de realocação para outros empregos ou programas de treinamento para outras oportunidades de emprego;
- Alteração dos documentos societários do financiado para incluir provisões para votação da grande maioria ou restringir a capacidade dos acionistas controladores de exercer controle; e
- A emissão de ordens judiciais não convocatórias relativas à discriminação racial ou de gênero, ou violação de leis trabalhistas infantis, leis trabalhistas contra trabalho escravo ou leis ambientais.

Nota de Crédito de Exportação – NCE

A nota de crédito à exportação (NCE) é lastreadas em receita de transporte de mercadorias destinadas à exportação, mediante comprovação, tendo sido contratada junto ao (i) Banco Itaú S.A. (“Itaú”); (ii) Banco Santander S.A. (“Santander”); (iii) Banco Bradesco S.A. (“Bradesco”), (iv) Banco do Brasil S.A. (“Banco do Brasil”); e (v) Banco Citibank (“Citibank”) com saldo de R\$ 276,7 milhões em 31 de dezembro de 2024.

Para internação dos recursos da Senior Notes 2025 (pré-paga em 14 de janeiro de 2022), a controlada Rumo Malha Norte emitiu uma NCE em favor do Itaú, em 27 de abril de 2018, no montante de US\$ 500,0 milhões, com vencimento em 15 de janeiro de 2025. Por estratégia da Companhia, em 17 de novembro de 2021 foi realizado o pré-pagamento parcial de US\$ 250,0 milhões dessa NCE, com o saldo de US\$ 250,0 milhões restantes, esse instrumento foi aditado para compor a internalização da Senior Notes 2032.

Para intenalização dos recursos do Senior Notes 2028, as controladas Rumo Malha Central e Rumo Malha Paulista emitiram duas NCEs em favor do Banco Itaú, em 02 de março de 2021, no montante de de US\$ 300,0 milhões e US\$ 200,0 milhões, respectivamente.

Após o pré-pagamento de US\$ 250,0 milhões da NCE da Senior Notes 2025, o instrumento foi aditado para que os US\$ 250,0 milhões restantes passassem a integrar à estratégia de internalização dos recursos do Senior Notes 2032 pela controlada Rumo Malha Norte. Em 10 de dezembro de 2021 outra NCE foi emitida, agora em nome da controlada Rumo Malha Sul, para internalizar os US\$ 250,0 milhões restantes.

As NCE’s celebradas com o Itaú preveem o vencimento antecipado por descumprimento de determinadas obrigações comuns não financeiras, tais como:

- Mudança, transferência ou cessão, direta ou indireta, do controle societário/acionário efetivo, ou ainda, a cisão, fusão ou incorporação da Rumo Malha Central, Rumo Malha Paulista, Rumo Malha Norte e Rumo Malha Sul

(“emitentes”) sem a prévia autorização do Itaú, excetuadas as operações societárias realizadas dentro do grupo econômico da Cosan S.A.;

- Falta de cumprimento, pelas emitentes, de qualquer obrigação, principal ou acessória, contraída junto ao Itaú em decorrência da NCE ou de qualquer outro contrato celebrado pela Rumo Malha Norte com o Itaú e/ou com qualquer outra empresa ligada/coligada/controlada de forma direta e/ou indireta, do/pelo Itaú; e
- Vencimento antecipado de qualquer outro contrato, nota ou instrumento firmado pelas emitentes com o Itaú ou com qualquer outra sociedade pertencente ao mesmo grupo econômico do Itaú.

Debêntures

Em 22 de fevereiro de 2019, a controlada Rumo Malha Norte realizou uma oferta pública de debêntures, no valor total de R\$ 500,0 milhões ao custo de IPCA + 4,68% com vencimento em fevereiro de 2026.

Em 19 de março de 2019, captou recursos por meio de uma oferta pública, com esforços restritos, de debêntures no valor total de R\$ 600,0 milhões ao custo de IPCA + 4,50% com vencimento em fevereiro de 2029.

Em 06 de novembro de 2019 captou recursos por meio de uma oferta pública, com esforços restritos, de debêntures no valor total de R\$ 1.129,1 milhões, dividida em duas séries, a primeira no valor de R\$ 906,9 milhões ao custo de IPCA + 3,90% e a segunda no valor de R\$ 222,3 milhões ao custo de IPCA + 4,00%, ambas com vencimento em outubro de 2029.

Em 14 de maio de 2020, a Companhia captou recursos por meio de uma oferta pública, com esforços restritos, de debêntures no valor total de R\$ 800,0 milhões ao custo de IPCA + 6,80%, com vencimento em abril de 2030.

Em 3 de fevereiro de 2021 a Companhia realizou uma emissão de debêntures não conversíveis em ações, escriturais e nominativas, em duas séries de vasos comunicantes, sendo a primeira com prazo de vencimento em 15 de dezembro de 2030 atualizadas pela variação acumulada do IPCA + 3,60%, e a segunda com prazo de vencimento em 15 de dezembro de 2035 atualizadas pela variação acumulada do IPCA + 4,00%, no valor total de R\$1.200,0 milhões.

Em 30 de abril de 2021 a controlada Rumo Malha Paulista realizou uma emissão de debêntures não conversíveis em ações, da espécie quirografária, com garantia adicional fidejussória, em duas séries de R\$ 750,0 milhões com valor total de R\$1.500,0 milhões. A primeira série tem o prazo de seis anos a um custo médio de CDI + 1,79%, já a segunda tem o prazo de dez anos a um custo médio de IPCA + 4,77%. As duas séries terão pagamentos de juros semestrais e os recursos dessa captação serão utilizados para investimento.

A 2ª Debênture da Malha Paulista está atrelada a meta sustentável da redução de emissões de gases de efeitos estufa por tonelada de quilômetro útil (TKU) em 15% até 2023, tendo como ponto de partida a data base de dezembro de 2019. O cumprimento da condição para step-down de taxa foi verificado a partir do Relatório Anual de Sustentabilidade da Rumo (“RAS”), assim sendo, a

Companhia foi beneficiada com step-down de 25 basis points, tornando o custo da 2ª série em IPCA + 4,52%. Assim sendo, a Companhia se beneficiou com step-down de 25 basis points em cada série, o que reduziu a taxa a partir de 17 de junho de 2024 para CDI + 1,54% na primeira série e IPCA + 4,52% na segunda série. Contudo, em 26 de junho de 2024 foi realizado o resgate antecipado facultativo total de debêntures da primeira série.

Em 06 de julho de 2021 a Companhia captou um montante de R\$ 1.043,4 milhões em debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, divididas em duas séries, sendo que a primeira possui um montante de R\$ 784,7 milhões com taxa de IPCA + 4,50% e prazo de 10 anos, enquanto a segunda é de R\$ 258,9 milhões com taxa de IPCA + 4,54% e prazo de 15 anos. Ambas as séries terão pagamentos de juros semestrais e amortização de principal nos 3 últimos anos. Os recursos dessa captação serão utilizados para investimento.

Em 22 de outubro de 2021 a controlada Rumo Malha Paulista realizou uma emissão de debêntures não conversíveis em ações, da espécie quirografária, com garantia adicional fidejussória, em duas séries de R\$ 750,0 milhões e R\$ 500,0 milhões com valor total de R\$ 1.250,0 milhões. A primeira série tem o prazo de seis anos a um custo de CDI + 1,30% enquanto a segunda tem o prazo de doze anos indexada a IPCA + 5,73%. As duas séries terão pagamentos de juros semestrais e do principal no vencimento. Os recursos dessa captação serão utilizados no âmbito de seus negócios de gestão ordinária e investimentos em infraestrutura. Em 29 de agosto de 2024 foi realizado o resgate antecipado facultativo total de debêntures da primeira série.

Em 28 de dezembro de 2022 a controlada Rumo Malha Paulista realizou uma emissão de debêntures não conversíveis em ações, da espécie quirografária, com garantia adicional fidejussória, em série única, no valor total de R\$ 434,0 milhões com vencimento em 10 anos atualizadas pela variação acumulada do IPCA + 5,99%. Os recursos captados serão utilizados para investimentos em projetos de tecnologia ferroviária e pagamentos de outorgas, arrendamento e concessão.

Em 15 de setembro de 2023, a Companhia realizou uma emissão no montante de R\$ 1.500,0 milhões em debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, divididas em duas séries, sendo que a primeira possui um montante de R\$ 750,0 milhões com taxa de IPCA + 5,76% a.a. e prazo de 6 anos, enquanto a segunda é de R\$ 750,0 milhões com taxa em IPCA + 6,183% a.a. e prazo de 10 anos. Ambas as séries terão pagamentos de juros semestrais e amortização de principal no último ano de vigência da respectiva série. Os recursos dessa captação serão utilizados para investimentos, pagamentos futuros ou reembolso de gastos, despesas ou dívidas relacionadas ao projeto de investimento em infraestrutura na área do transporte e logística no setor ferroviário da controlada Rumo Malha Paulista.

A 17ª Debênture da Rumo S.A. está atrelada a meta sustentável da redução de (i) 17,6% das toneladas de emissões diretas de gases de efeito estufa por

quilômetro útil (TKU) até 2026; e (ii) 21,6% até 2030, tendo como referência o ano de 2020. A companhia está sujeita ao step-up de 25 basis points na 1ª série e 20 basis points na 2ª série caso não seja atingido o SKPI em 2026 e acréscimo de 5 basis points na 2ª série caso não seja atingido o SKPI em 2030.

Em 25 de março de 2024 a controlada Rumo Malha Paulista captou R\$ 1.200.000 com a 5ª emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, divididas em duas séries, sendo que a primeira possui um montante de R\$ 532.243, com taxa de IPCA + 5,79% a.a., prazo de 10 anos, pagamentos de juros semestrais e amortização bullet, enquanto a segunda é de R\$ 667.757 com taxa de IPCA + 5,92% a.a., prazo de 15 anos, pagamentos de juros semestrais e amortizações nos três últimos anos.

Em 26 de junho de 2024 a controlada Rumo Malha Paulista captou R\$ 704.000 com a 6ª emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, divididas em duas séries, sendo que a primeira possui um montante de R\$ 547.950, com taxa de IPCA + 6,42% a.a., prazo de 10 anos, pagamentos de juros semestrais e amortização bullet, enquanto a segunda é de R\$ 156.050 com taxa de IPCA + 6,53% a.a., prazo de 15 anos, pagamentos de juros semestrais e amortizações nos três últimos anos.

Em 29 de agosto de 2024 a controlada Rumo Malha Paulista captou R\$ 800.000 com a 7ª emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, divididas em duas séries, sendo que a primeira possui um montante de R\$ 500.000 enquanto a segunda possui um montante de R\$ 300.000, ambas com taxa de IPCA + 6,0470% a.a., prazo de 12 anos, pagamentos de juros semestrais e amortização nos dois últimos anos.

As debêntures vigentes e mencionadas acima possuem cláusulas de covenants financeiros, sendo as cláusulas mais restritivas as discriminadas detalhadamente no item (iv), deste tópico.

Além disso, as escrituras das debêntures acima descrita preveem determinadas hipóteses de vencimento antecipado, que incluem, entre outras:

- Declaração de vencimento antecipado de quaisquer obrigações pecuniárias relacionadas a operações financeiras e/ou a operações no mercado de capitais local ou internacional, da Companhia, com valor individual ou agregado superior a R\$ 50,0 milhões;

Cisão, fusão ou incorporação, inclusive incorporação de ações, da Companhia ou, ainda, qualquer outra forma de reorganização societária envolvendo a Companhia, seja esta reorganização estritamente societária ou realizada mediante disposição de ativos, sem a prévia autorização dos debenturistas, exceto se tais operações forem realizadas dentro do grupo econômico formado por todas as sociedades direta ou indiretamente controladas pela Companhia ("Grupo Econômico"), e desde que, conforme aplicável, as obrigações decorrentes da fiança sejam assumidas, em sua integralidade, por eventuais sucessoras da Companhia;

- Mudança do controle acionário, direto ou indireto da Companhia, exceto (a) se previamente aprovado por debenturistas representando 90% das

debêntures em circulação; ou (b) se a Cosan S.A. permanecer como controladora direta ou indireta da Companhia, individualmente ou por meio de bloco de controle;

- Aprovação de pagamento de dividendos aos acionistas da Companhia, incluindo dividendos a título de antecipação e/ou rendimentos sob forma de juros sobre capital próprio, quando a Companhia não observar os índices financeiros abaixo descritos ou estiver em mora com relação a qualquer de suas obrigações decorrentes das debêntures, exceto se previamente autorizado por debenturistas representando, no mínimo, 90% das debêntures em circulação, ressalvado, entretanto, o pagamento do dividendo mínimo legal obrigatório previsto no estatuto social da Companhia; concessão de mútuos, adiantamentos ou quaisquer espécies de empréstimos pela Companhia a qualquer outra sociedade, integrante ou não do Grupo econômico, exceto (a) para sociedades controladas, direta ou indiretamente, pela Companhia e cujas demonstrações financeiras sejam consolidadas nas demonstrações financeiras da Companhia; ou (b) se previamente autorizado por debenturistas representando, no mínimo, 90% das debêntures em circulação;
- Inadimplemento de qualquer obrigação pecuniária relacionada a operações financeiras e/ou operações no mercado de capitais local ou internacional, da Companhia, com valor individual ou agregado superior a R\$ 50,0 milhões, exceto se o inadimplemento for sanado nos prazos de cura previstos nos respectivos instrumentos, se houver, e/ou se tal inadimplemento estiver em discussão entre a Companhia com o respectivo credor;
- Venda ou transferência de ativos relevantes da Companhia, incluindo participações societárias por elas detidas, direta ou indiretamente, exceto caso: (a) o valor integral da venda dos ativos seja reinvestido na Companhia e/ou em sociedades do Grupo Econômico; ou (b) a transferência seja realizada para sociedades cujas demonstrações financeiras sejam consolidadas nas demonstrações financeiras da Companhia;
- Não observância do seguinte índice financeiro pela Companhia para fins de covenants de alavancagem (Dívida Financeira Líquida/EBITDA): menor ou igual a 3,5x.

A 12ª e 13ª Debêntures da Companhia, possuem covenant contratual de alavancagem em 3,0x (três vezes). Contudo, as mesmas possuem um consentimento prévio (waiver) que permitem a emissora extrapolar esse índice até o limite de 3,5x até 31 de dezembro de 2027.

A 11ª, 12ª, 13ª e 14ª Debêntures da Companhia, possuem covenant contratual de Índice de Cobertura de Juros (EBITDA/Resultado Financeiro) maior ou igual a 2,0x.

O saldo devedor de todas as debêntures emitidas pela Companhia e suas controladas em 31 de dezembro de 2024 era de R\$ 10.772,2 milhões.

Cédula de Crédito Bancário – CCB

Em 31 de dezembro de 2019 a controlada Rumo Malha Central assinou junto ao

Banco da Amazônia a CCB de R\$ 800,0 milhões com vencimento em janeiro de 2048 para repasse dos recursos aprovados em nome do Fundo Constitucional de Financiamento do Norte (FNO) com objetivo de aquisição de material rodante para a Malha Central, do total do financiamento, o Banco da Amazônia faz os repasses de acordo com a comprovação de destinação dos recursos pela Companhia.

Em 22 de dezembro de 2020 a controlada Rumo Malha Central assinou junto ao Banco do Brasil a CCB de R\$ 200,0 milhões com vencimento em abril de 2041 para repasse dos recursos aprovados em nome do Fundo de Financiamento do Centro- Oeste (FCO) com utilização dos valores para construção do Terminal do Rio Verde (TRV), do total do financiamento, o Banco do Brasil faz os repasses de acordo com a comprovação de destinação dos recursos pela Companhia. Essa operação possui covenant financeiro de Alavancagem (Dívida Financeira Líquida/EBITDA) menor ou igual 3,5x.

Export Credit Agencies

Em 2019, as controladas Rumo Malha Paulista e Rumo Malha Sul celebraram com o Santander S.A. ("Santander"), o Facility Agreement com vencimentos em 2026. O contrato, com taxa de juros de EURIBOR + 0,58%, conta com garantia fidejussória prestada pela Rumo S.A.. O saldo em 31 de dezembro de 2024 era de R\$ 38,5 milhões.

O Facility Agreement prevê determinadas hipóteses de vencimento antecipado, que incluem, dentre outras:

- Evento de inadimplemento nos casos de (i) não pagamento de qualquer valor devido no âmbito de qualquer contrato financeiro com valor individual ou agregado, igual ou superior a US\$ 50,0 milhões (ou equivalente em moeda corrente no momento do evento) em nome do garantidor ou US\$ 20,0 milhões (ou equivalente em moeda corrente no momento do evento) em nome dos emitentes; e/ou (ii) evento de inadimplemento causado por ação ou omissão de qualquer das partes acima mencionadas, no âmbito de qualquer contrato financeiro com valor individual ou agregado, igual ou superior a US\$ 50,0 milhões (ou equivalente em moeda corrente no momento do evento) em nome do garantidor ou US\$ 20,0 milhões (ou equivalente em moeda corrente no momento do evento) em nome dos emitentes, que resulte no vencimento antecipado do referido contrato.

Observância, pela Companhia, da relação da Dívida Líquida/EBITDA para fins de covenants menor ou igual a 3,5x; e (ii) Índice de Cobertura de Juros EBITDA/Resultado Financeiro maior ou igual a 2,0x.

ii. outras relações de longo prazo mantidas com instituições financeiras

A Companhia possui relações de longo prazo com diversas instituições financeiras nacionais que, ao longo dos últimos anos, viabilizaram o crescimento de suas atividades por meio de empréstimos e financiamentos, com destaque

para o BNDES, que desembolsou para a Companhia recursos no montante de R\$ 84,2 milhões no exercício social findo em 31 de dezembro de 2024, 1.133,5 milhões no exercício social findo em 31 de dezembro de 2023 e R\$ 474,8 milhões no exercício social findo em 31 de dezembro de 2022.

iii. grau de subordinação entre as dívidas

Nenhuma das dívidas da Companhia existentes em 31 de dezembro de 2024 possui cláusula específica de subordinação, de forma que não há relação de preferência entre as mesmas. O grau de subordinação entre as dívidas da Companhia é determinado de acordo com as disposições da legislação em vigor. Determinados empréstimos e financiamentos da Companhia são garantidos por alienação fiduciária dos bens objeto de financiamento, penhor de direitos creditórios, penhor de receitas, entre outros.

iv. eventuais restrições impostas ao emissor, em especial, em relação a limites de endividamento e contratação de novas dívidas, à distribuição de dividendos, à alienação de ativos, à emissão de novos valores mobiliários e à alienação de controle societário, bem como se o emissor vem cumprindo essas restrições

Em relação aos limites de endividamento, a Companhia e suas controladas estão sujeitas a determinadas cláusulas restritivas existentes na maioria dos contratos de empréstimos e financiamentos, com base em determinados indicadores financeiros e não financeiros – limitando indiretamente o nível de endividamento. Os indicadores financeiros consistem na razão entre: (i) Dívida Líquida (dívidas bancárias, debêntures, arrendamentos mercantis considerados como leasing financeiros deduzidos de caixa e equivalentes de caixa, títulos e valores mobiliários, caixa restrito de aplicações financeiras vinculadas a empréstimos e instrumentos derivativos)/EBITDA (lucro antes do imposto de renda e contribuição social, despesa financeira líquida, depreciação e amortização); (ii) EBITDA/Resultado Financeiro Consolidado (Soma de despesas financeiras oriundas de financiamentos bancários, operações de mercado de capitais, resultado líquido de Operações de Derivativos e variações monetárias e cambiais ativas e passivas; (ii) menos receitas financeiras de aplicações financeiras.). A apuração é anual na data das demonstrações financeiras, utilizando os resultados consolidados da Companhia.

O ratio pactuado é de até 3,5x Dívida Líquida/EBITDA e Índice de Cobertura de Juros mínimo de 2,0x EBITDA/Resultado Financeiro, limites que estavam sendo atendidos pela Companhia em 31 de dezembro de 2024.

Em relação à distribuição de dividendos, não há uma ressalva se a Companhia e suas controladas estiverem adimplentes com as obrigações previstas nos contratos de empréstimos e financiamentos.

Existem contratos que preveem restrições para a distribuição de dividendos se a Companhia estiver em mora ou estiver com Covenants de Dívida Financeira Líquida/EBITDA > 3,5x, sendo que, neste caso, veda-se a distribuição de

dividendos a título de antecipação e/ou rendimentos sem a aprovação previa do credor – exceto a distribuição mínima obrigatória prevista na Lei das Sociedades por Ações.

Com relação à alienação de ativos, a Companhia detém alguns contratos que vedam a alienação se não for objeto de aprovação prévia pelo credor.

Em se tratando da alienação do controle societário, a Companhia possui diversos contratos que vedam alteração do controle societário, porém trazem a ressalva de alteração do controle societário efetivo. Isto é, se a Cosan S.A. permanecer como controladora direta ou indireta da Companhia o evento não será considerado hipótese de vencimento antecipado. Por outro lado, se o controle societário for transferido a terceiros fora do grupo, será caracterizado como Evento de Inadimplemento e o credor poderá vencer o contrato antecipadamente.

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia e suas controladas cumpriam com todas as obrigações decorrentes de seus contratos financeiros, inclusive os covenants financeiros descritos no parágrafo acima, nos termos repactuados.

As principais linhas de empréstimos da Companhia estão sujeitas a cláusulas restritivas, com base em indicadores financeiros e não financeiros, que variam de contrato para contrato. A tabela a seguir lista as dívidas e os indicadores financeiros. Os contratos possuem redações ligeiramente distintas sobre a definição dos indicadores de covenants e, dentre elas, os índices reportados utilizam a interpretação mais conservadora dos ajustes previstos nas fórmulas:

Indicador	Empresa	Dívida	Meta	Apuração
Alavancagem = Dívida Líquida ¹ / EBITDA ²	Rumo S.A.	Senior Notes 2028	≤ 3,5x	1,43x
		Senior Notes 2032		
		ECA		
		NCE		
		Debêntures ⁴		
	Brado	NCE	≤ 3,3x	0,72x
ICJ = EBITDA/Resultado Financeiro ³	Rumo S.A.	Debêntures (11 ^a , 12 ^a , 13 ^a e 14 ^a)	≥ 2,0x	5,74x
		ECA		

¹A dívida financeira líquida é composta por dívidas bancárias, debêntures, arrendamentos mercantis considerados como leasing financeiro deduzidos de caixa e equivalentes de caixa, títulos e valores mobiliários, caixa restrito de aplicações financeiras vinculadas a empréstimos e instrumentos derivativos.

²Lucro antes do imposto de renda e contribuição social, despesa financeira líquida, depreciação e amortização.

³O resultado financeiro consolidado é representado pelo custo da dívida líquida consolidada.

⁴As Debêntures 12^a e 13^a emissões, possuem covenant contratual de alavancagem em 3,0x (três vezes). Contudo, as mesmas possuem consentimentos prévios (waiver) que permitem à emissora extrapolar esse índice até o limite de 3,5x até 31 de dezembro de 2027.

Tendo em vista que a metodologia para apuração dos componentes dos índices

financeiros é estipulada de modo específico em cada contrato de empréstimo e financiamento, não necessariamente esses valores correspondem aos valores de EBITDA e Dívida Líquida apresentados nos demais itens do Formulário de Referência ou aos índices contratuais estipulados.

g) limites dos financiamentos contratados e percentuais já utilizados

Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia dispunha de linhas de crédito em bancos com rating AAA, que não foram utilizadas, no valor total de R\$ 406,8 milhões.

Em 31 de dezembro de 2023, a Companhia dispunha de linhas de crédito em bancos com rating AAA, que não foram utilizadas, no valor total de R\$ 802,9 milhões.

Em 31 de dezembro de 2022, a Companhia dispunha de linhas de crédito em bancos com rating AAA, que não foram utilizadas, no valor total de R\$ 1.409,5 milhões.

h) alterações significativas em resultado e fluxo de caixa

Os números e análises a seguir apresentados derivam das demonstrações financeiras consolidadas auditadas da Companhia referentes aos exercícios sociais findos em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, respectivamente.

Os termos “AH” e “AV” constantes das colunas de determinadas tabelas abaixo significam “Análise Horizontal” e “Análise Vertical”, respectivamente. Serão explicadas variações horizontais (“AH”) acima de 5%, desde que a variação nominal supere R\$50,0 milhões.

DEMONSTRAÇÕES DO RESULTADO

Exercício social findo em 31 de dezembro de 2024 comparado ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2023

	31/12/2024	AV	31/12/2023	AV	AH 2024 x 2023
Receita operacional líquida	13.936.389	100,00%	10.937.716	100,00%	27,42%
Custos dos serviços prestados	-7.533.536	-54,06%	-6.838.432	-62,52%	10,16%
Lucro bruto	6.402.853	45,94%	4.099.284	37,48%	56,19%
Despesas comerciais, gerais e administrativas	-710.684	-5,10%	-600.630	-5,49%	18,32%
Outras receitas (despesas) operacionais, líquidas	-146.741	-1,05%	-100.780	-0,92%	45,61%
Provisão para baixas e perdas por redução ao valor recuperável	-3.149.244	-22,60%	-	0,00%	100,00%
Despesas operacionais	-4.006.669	-28,75%	-701.410	-6,41%	471,23%
Equivalência patrimonial em associadas	32.903	0,24%	76.600	0,70%	-57,05%
Resultado antes do resultado financeiro líquido e do imposto de renda e contribuição social	2.429.087	17,43%	3.474.474	31,77%	-30,09%
Resultado financeiro, líquido	2.577.844	-18,50%	2.555.382	-23,36%	0,88%
Lucro (prejuízo) antes do imposto de renda e	-148.757	-1,07%	919.092	8,40%	-116,19%

contribuição social					
Imposto de renda e contribuição social					
Corrente	-556.221	-3,99%	-173.669	-1,59%	220,28%
Diferidos	-244.264	-1,75%	-23.506	-0,21%	939,16%
Lucro/Prejuízo do exercício	-949.242	-6,81%	721.917	6,60%	-231,49%
Prejuízo atribuído aos:					
Acionistas controladores	-959.247	-6,88%	719.666	6,58%	-233,29%
Acionistas não controladores	10.005	0,07%	2.251	0,02%	344,47%

Receita operacional líquida

Nossa receita líquida foi impactada por um aumento de R\$ 2.998,7 milhões ou 27,42% no exercício findo em 31 de dezembro de 2024 quando comparado ao mesmo período de 2023, essa variação reflete o aumento de 2,6 bilhões de TKU em volume e aumento da tarifa média anual em 23,6%. O lucro bruto totalizou R\$ 6.402,9 milhões no ano de 2024, em função do aumento de 23,6% na tarifa consolidada e de 3,2% no volume transportado compensado pelos custos fixos e variáveis com aumento de 10,16% em relação ao ano de 2023, respectivamente, em linha com a estrutura necessária para fortalecer processos e suportar a estratégia de expansão, ganhos de eficiência e gestão de riscos. O resultado reflete o momento construtivo para prestadores de serviços logísticos, com forte demanda para o transporte de commodities agrícolas. Durante o ano de 2024 em comparação ao ano de 2023, os produtos agrícolas cresceram em 2,2%, produtos industriais em 9,2% e contêiner em 8,8%.

Custos dos serviços prestados e Despesas comerciais gerais, e administrativas

Nossos custos de serviços aumentaram R\$ 695,1 milhões, ou 10,16%, de R\$ 6.838,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 para R\$ 7.533,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2024. Nosso custo de serviços representa 54,06% de nossa receita líquida de serviços no exercício findo em 31 de dezembro de 2024, em comparação com 62,52% para o exercício findo em 31 de dezembro de 2023. O custo variável aumentou 13,3% no acumulado anual, refletindo o aumento dos volumes transportados e o maior custo unitário de combustível. Os custos fixos e despesas gerais e administrativas totalizaram R\$ 2.784 milhões no ano, crescimento de 12,4%, respectivamente, em linha com a estrutura necessária para fortalecer processos e suportar a estratégia de expansão, ganhos de eficiência e gestão de riscos.

Para fins de análises das variações por natureza, são somados os montantes de custos e despesas. Os principais custos e despesas são: i) despesas com pessoal que totalizaram R\$ 1.456,1 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2024 contra R\$ 1.303,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2023, incluindo provisões de PLR e bonificações, ii) custos de

transporte e carregamento de terminais portuários, que reduziram para R\$ 3.129,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2024 contra R\$ 2.775,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2023, impactado principalmente pela reajustes do diesel; (iii) o aumento em despesas com serviços de terceiros no exercício de 2024, basicamente decorre do ajuste de preços dos serviços ao longo do período, de R\$ 544,2 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2024 contra R\$ 482,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2023; (iv) Aumento nos custos e despesas de depreciação e amortização, que totalizaram R\$ 2.303,4 milhões exercício findo em 31 de dezembro de 2024 contra R\$ 2.175,8 milhões exercício findo em 31 de dezembro de 2023. Os custos de depreciação e amortização foram maiores devido ao termino de alguns projetos (os quais passam a sofrer depreciação ou amortização linear), incluindo trechos de via e compras de ativos bem como, o impacto da provisão de impairment na Malha Sul apartir do segundo semestre de 2024, o qual reduziu a base de ativos permanentes deprecíaveis.

Outras receitas (despesas) operacionais, líquidas

As outras receitas (despesas) operacionais, líquidas ficaram negativas em R\$ 146,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2024 em relação ao mesmo período de 2023 quando foram negativas em R\$ 100,8 milhões, a variação reflete os itens extraordinarios relativos a 2024, como o ganho na alienção da participação societária da Elevações portuárias de R\$ 168,9 milhões e vendas de sucatas em R\$ 35,6 milhões; compensado por resultado negativo de demandas judiciais em 2024 de R\$ 224,4 milhões (R\$158,4 milhões em 2023), reforma de ativos alocados de R\$ 26,7 milhões, indenizações VLI e MRS de R\$ 26,7 milhões, sobra de safra de R\$ 14,6 milhões e ajuste de impostos de R\$ 18,5 milhões.

Resultado financeiro

O resultado financeiro líquido apresentou uma variação negativa de R\$ 22,5 milhões em 2024 comparado a 2023. O menor custo da dívida líquida, impulsionado pela queda do CDI médio nos períodos, contribuiu para uma redução dos encargos financeiros, beneficiando também a variação monetária sobre os passivos de concessão. Passivos de arrendamento expandiram 30,2% no ano, reflexo de novas adições, principalmente a inclusão do 6º aditivo da Rumo Malha Paulista e o arrendamento de equipamentos para manutenção da via permanente. Este impacto, somado ao aumento em juros sobre contingências e contratos comerciais, compensaram a menor despesa financeira relacionadas à dívida.

Imposto de renda e contribuição social (corrente e diferido)

Nosso imposto de renda e contribuição social totalizou uma despesa de R\$ 800,0 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2024, comparado a uma despesa de R\$ 197,0 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2023.

Nossa alíquota efetiva consolidada para o exercício findo em 31 de dezembro de 2024 foi de 538,1%, inferior à taxa legal de 34,0%. Para fins de apuração da taxa efetiva a Companhia se utiliza do benefício relacionado à Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) que nos dá uma redução de 75% no imposto de renda (taxa de 25%) incidente sobre parcela expressiva do resultado fiscal da Malha Norte até 2023. No exercício de 31 de dezembro de 2024, o incentivo fiscal reconhecido referente a esse benefício foi de R\$ 407,0 milhões.

Lucro líquido (Prejuízo)

Registramos um prejuízo líquido no exercício findo em 31 de dezembro de 2024 de R\$ 949,2 milhões, comparado a um lucro líquido de R\$ 721,9 milhões no exercício de 2023. O principal fator desse prejuízo foi o reconhecimento da provisão de impairment no montante R\$ 3.149,2 milhões.

Exercício social findo em 31 de dezembro de 2023 comparado ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2022

31/12/2023 2022	AV	31/12/2022	AV	AH 2023 x	
Receita operacional líquida	10.937.716	100,00%	9.841.508	100,00%	11,14%
Custos dos serviços prestados	-6.838.432	-62,52%	-6.695.148	-68,03%	2,14%
Lucro bruto	4.099.284	37,48%	3.146.360	31,97%	30,29%
Despesas comerciais, gerais e administrativas	-600.630	-5,49%	-499.193	-5,07%	20,32%
Outras receitas (despesas) operacionais, líquidas	-100.780	-0,92%	348.543	3,54%	-128,91%
Despesas operacionais	-701.410	-6,41%	-150.650	-1,53%	365,59%
Equivalência patrimonial em associadas	76.600	0,70%	40.462	0,41%	89,31%
Resultado antes do resultado financeiro líquido e do imposto de renda e contribuição social	3.474.474	31,77%	3.036.172	30,85%	14,44%
Resultado financeiro, líquido	- 2.555.382	-23,36%	- 2.329.035	-23,67%	9,72%
Lucro (prejuízo) antes do imposto de renda e contribuição social	919.092	8,40%	707.137	7,19%	29,97%
Imposto de renda e contribuição social					
Corrente	-173.669	-1,59%	-411.436	-4,18%	-57,79%
Diferidos	-23.506	-0,21%	218.320	2,22%	-110,77%
Lucro/Prejuízo do exercício	721.917	6,60%	514.021	5,22%	40,45%
Prejuízo atribuído aos:					
Acionistas controladores	719.666	6,58%	514.940	5,23%	39,76%
Acionistas não controladores	2.251	0,02%	-919	-0,01%	-344,94%

Receita operacional líquida

Nossa receita líquida foi impactada por um aumento de R\$ 1.096,2 milhões ou 11,14% no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 quando comparado ao mesmo período de 2022, esse aumento reflete o aumento na receita de transporte ferroviário incluindo direito de passagem e Top. O lucro bruto totalizou

R\$ 4.099,3 milhões no ano de 2023 quando comparado a 2022, em função do aumento de 13,7% na tarifa consolidada e de 3,1% no volume transportado. O resultado reflete o momento construtivo para prestadores de serviços logísticos, com forte demanda para o transporte de commodities agrícolas. O desempenho também reforça melhora sequencial das condições de segurança e tráfego na região da Baixada Santista (SP) ao longo do ano. Durante o ano, o negócio de grãos apresentou crescimento de 4%, com destaque também para o aumento de 13% do volume de açúcar e 7% no transporte de fertilizantes.

Custos dos serviços prestados e Despesas comerciais, gerais e administrativas

Nossos custos de serviços aumentaram R\$ 143,3 milhões, ou 2,14%, de R\$ 6.695,1 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2022 para R\$ 6.838,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2023. Nosso custo de serviços representa 62,52% de nossa receita líquida de serviços no exercício findo em 31 de dezembro de 2023, em comparação com 68,03% para o exercício findo em 31 de dezembro de 2022. O custo variável reduziu em 10,4%, refletindo, por um lado, a redução de 16% no preço do combustível e, por outro lado, os maiores volumes transportados no período. Os custos fixos e despesas gerais e administrativas subiram 17,0%, foram impactos em cerca de R\$ 35 milhões por gastos de remediação dos incidentes de segurança pública, recolha e destinação de resíduos de produtos e limpeza de lastro. Além disso, maiores gastos com manutenções de via permanente e a escolha da Companhia em reforçar estruturas e processos, visando sustentar sua estratégia de crescimento de capacidade, ganho de eficiência e gerenciamento de riscos.

Para fins de análises das variações por natureza, são somados os montantes de custos e despesas. Os principais custos e despesas são: i) despesas com pessoal que totalizaram R\$ 1.303,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 contra R\$ 1.192,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2022, se mantendo basicamente igual ao exercício anterior, ii) custos de transporte e carregamento de terminais portuários, que reduziram para R\$ 2.775,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 contra R\$ 3.074,6 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2022, impactado principalmente pela redução do diesel e venda da Elevações Portuárias em novembro de 2022; (iii) o aumento em despesas com serviços de terceiros no exercício de 2023, basicamente decorre do ajuste de preços dos serviços ao longo do período, de R\$ 482,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 contra R\$ 460,3 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2022; (iv) Aumento nos custos e despesas de depreciação e amortização, que totalizaram R\$ 2.175,8 milhões exercício findo em 31 de dezembro de 2023 contra R\$ 1.966,9 milhões exercício findo em 31 de dezembro de 2022. Os custos de depreciação e amortização foram maiores devido ao término de alguns projetos (os quais passam a sofrer depreciação ou amortização linear), incluindo trechos de via e compras de ativos.

Outras receitas (despesas) operacionais, líquidas

As outras receitas (despesas) operacionais, líquidas ficaram negativas em R\$ 100,8 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 em relação ao mesmo período de 2022 quando foram positivas em R\$ 348,5 milhões, a variação reflete os itens extraordinários relativos a 2022, como o ganho na alienação da participação societária da Elevações portuárias de R\$ 955,6 milhões; compensado por resultado negativo de demandas judiciais em 2022 de R\$238,7 milhões (R\$152,2 milhões em 2021) combinado com o efeito do fechamento do acordo judicial em a empresa Farovia S.A. no valor de R\$ 396,8 milhões. Já em 2023 temos principalmente o resultado de efeitos de demandas judiciais no montante de R\$ 158,4 milhões combinado com R\$ 29,7 milhões de gastos com reforma de ativos locados; os mesmos foram parcialmente compensado por resultado na venda de sucata de R\$ 40,4 milhões e créditos fiscais extemporâneos de R\$ 33,4 milhões.

Resultado financeiro

O resultado financeiro em 2023 teve um aumento de cerca de 9,7% quando comparado a 2022. Principalmente, pelo maior custo da dívida líquida e à variação monetária sobre passivos de concessão, parcialmente compensado por menores adições de passivos de arrendamento. O portfólio de dívidas da Companhia é predominantemente atrelado ao CDI, seja contratualmente ou via instrumentos derivativos.

Imposto de renda e contribuição social (corrente e diferido)

Nosso imposto de renda e contribuição social totalizou uma despesa de R\$ 197,2 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2023, comparado a uma despesa de R\$ 193,1 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2022. Nossa alíquota efetiva consolidada para o exercício findo em 31 de dezembro de 2023 foi de 21,4%, inferior à taxa legal de 34,0%. Para fins de apuração da taxa efetiva a Companhia se utiliza do benefício relacionado à Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) que nos dá uma redução de 75% no imposto de renda (taxa de 25%) incidente sobre parcela expressiva do resultado fiscal da Malha Norte até 2023. No exercício de 31 de dezembro de 2023, o incentivo fiscal reconhecido referente a esse benefício foi de R\$ 279,9 milhões.

Lucro líquido (Prejuízo)

Registramos um lucro líquido no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 de R\$ 721,9 milhões, comparado a um lucro líquido de R\$ 514,0 milhões no exercício de 2022. Os principais fatores desse aumento foram o aumento do volume transportado combinado com a melhora operacional no período.

Exercício social findo em 31 de dezembro de 2022 comparado ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2021

	31/12/2022	AV	31/12/2021	AV	AH 2022 x 2021
Receita operacional líquida	9.841.508	100,00%	7.439.632	100,00%	32,28%
Custos dos serviços prestados	-6.695.148	-68,03%	-5.352.040	-71,94%	25,10%
Lucro bruto	3.146.360	31,97%	2.087.592	28,06%	50,72%
Despesas comerciais, gerais e administrativas	-499.193	-5,07%	-511.698	-6,88%	-2,44%
Outras receitas (despesas) operacionais, líquidas	348.543	3,54%	-69.017	-0,93%	-605,01%
Despesas operacionais	-150.650	-1,53%	-580.715	-7,81%	-74,06%
Equivalência patrimonial em associadas	40.462	0,41%	12.857	0,17%	214,71%
Resultado antes do resultado financeiro líquido e do imposto de renda e contribuição social	3.036.172	30,85%	1.519.734	20,43%	99,78%
Resultado financeiro, líquido	- 2.329.035	-23,67%	- 1.359.940	-18,28%	71,26%
Lucro (prejuízo) antes do imposto de renda e contribuição social	707.137	7,19%	159.794	2,15%	342,53%
Imposto de renda e contribuição social					
Corrente	-411.436	-4,18%	-550.528	-7,40%	-25,27%
Diferidos	218.320	2,22%	546.475	7,35%	-60,05%
Lucro/Prejuízo do exercício	514.021	5,22%	155.741	2,09%	230,05%
Prejuízo atribuído aos:					
Acionistas controladores	514.940	5,23%	150.538	2,02%	242,07%
Acionistas não controladores	-919	-0,01%	5.203	0,07%	-117,66%

Receita operacional líquida

Nossa receita líquida foi impactada por um aumento de R\$2.401,9 milhões ou 32,28% no exercício findo em 31 de dezembro de 2022 quando comparado ao mesmo período de 2021, esse aumento reflete o aumento na receita de transporte ferroviário incluindo direito de passagem e Top. O lucro bruto totalizou R\$9.841,5 milhões no ano de 2022 quando comparado a 2021, em função do aumento de 16,6% na tarifa consolidada e de 17% no volume transportado. As tarifas refletiram o repasse dos ajustes do preço de combustível durante o ano, já o resultado no aumento do volume reflete uma dinâmica de mercado mais construtiva, com aumento da safra e maior competitividade da Rumo, suportado pelo aumento da capacidade, principalmente na Operação Norte. O transporte de produtos agrícolas foi o principal vetor de crescimento, com destaque para o aumento de volumes em milho e farelo de soja. O transporte de combustíveis também registrou aumento em comparação ao ano anterior.

Custos dos serviços prestados e Despesas comerciais, gerais e administrativas

Nossos custos de serviços aumentaram R\$1.343,1 milhões, ou 25,10%, de R\$5.352,0 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2021 para R\$6.695,1 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2022. Nosso custo de serviços representa 68,03% de nossa receita líquida de serviços no exercício findo em 31 de dezembro de 2022, em comparação com 71,94% para o exercício findo em 31 de dezembro de 2021. O custo variável subiu 45,2%, ainda em razão

do aumento do gasto com combustível foi decorrente dos maiores volumes transportados e do preço do combustível, que subiu 42% no ano, apesar de um ganho de eficiência energética de 6%. Os custos fixos e despesas gerais e administrativas subiram 11,7%, majoritariamente em decorrência dos maiores gastos em outros custos de operação, como resultado de maior concentração de manutenção no trimestre e maiores gastos com serviços de segurança e facilities.

Para fins de análises das variações por natureza, são somados os montantes de custos e despesas. Os principais custos e despesas são: i) despesas com pessoal que totalizaram R\$1.192,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2022 contra R\$1.153,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2021, se mantendo basicamente igual ao exercício anterior, ii) custos de transporte e carregamento de terminais portuários, que aumentaram para R\$3.074,6 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2022 contra R\$2.128,0 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2021, impactado principalmente pela alta do preço do frete rodoviário e do aumento do custo de diesel.; (iii) o aumento em despesas com serviços de terceiros no exercício de 2022, basicamente decorre do ajuste de preços dos serviços ao longo do período, de R\$460,3 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2022 contra R\$397,2 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2021; (iv) Aumento nos custos e despesas de depreciação e amortização, que totalizaram R\$1.966,9 milhões exercício findo em 31 de dezembro de 2022 contra R\$1.830,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2021, Os custos de depreciação e amortização ficaram praticamente estáveis no trimestre, em função de revisões de vida útil em terminais da Operação Norte e da suspensão da depreciação na empresa Elevações Portuárias S.A. desde o mês de agosto de 2022, encerrando o período com aumento de 7%; e (v) outras despesas no valor de R\$310,9 milhões em 31 de dezembro de 2022 contra R\$199,1 milhões em 2021.

Outras receitas (despesas) operacionais, líquidas

As outras receitas (despesas) operacionais, líquidas ficaram positivas em R\$348,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2022 em relação ao mesmo período de 2021 quando foram negativas em R\$69,0 milhões, o resultado pode ser explicada principalmente pela receita de venda de sucata de R\$101,8 milhões (R\$64,6 milhões em 2021), créditos fiscais extemporâneos de R\$97,8 milhões (R\$49,9 milhões em 2021) e ganho na alienação da participação societária da Elevações portuárias de R\$ 955,6 milhões; compensado por resultado negativo de demandas judiciais em 2022 de R\$238,7 milhões (R\$152,2 milhões em 2021), reforma de ativos alocados devido ao impairment da MO de R\$32,9 milhões em 2022, liquidação de disputas do processo de renovação de outorga de R\$ 90,0 milhões e efeito do fechamento do acordo judicial em a empresa Farovia S.A. no valor de R\$ 396,8 milhões.

Resultado financeiro

O resultado financeiro em 2022 teve um aumento de cerca de 71,26% quando comparado a 2021. A variação monetária sobre os passivos de concessão e o custo da dívida abrangente líquida cresceram majoritariamente em função do aumento da taxa SELIC e consequente impacto no CDI, principais indexadores dos passivos de concessão e das dívidas da Companhia. O portfólio de dívidas está predominantemente atrelado ao CDI, seja contratualmente ou via instrumentos derivativos

Imposto de renda e contribuição social (corrente e diferido)

Nosso imposto de renda e contribuição social totalizou uma despesa de R\$193,1 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2022, comparado a uma despesa de R\$4,1 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2021. A variação de R\$189,1 milhões no imposto corrente em 2022, se deve principalmente à tributação do ganho auferido pela venda de participação acionária da Empresa Elevações Portuárias finalizado em novembro de 2022. Nossa alíquota efetiva consolidada para o exercício findo em 31 de dezembro de 2022 foi de 27,31%, inferior à taxa legal de 34%. Para fins de apuração da taxa efetiva a Companhia se utiliza do benefício relacionado à Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) que nos dá uma redução de 75% no imposto de renda (taxa de 25%) incidente sobre parcela expressiva do resultado fiscal da Malha Norte até 2023. No exercício de 31 de dezembro de 2022, o incentivo fiscal reconhecido referente a esse benefício foi de R\$ 197,0 milhões.

Lucro líquido (Prejuízo)

Registramos um lucro líquido no exercício findo em 31 de dezembro de 2022 de R\$514,0 milhões, comparado a um lucro líquido de R\$155,7 milhões no exercício de 2021. Os principais fatores desse aumento foram Conclusão da venda da participação acionária de 80% na Elevações Portuárias S.A. ("EPSA"), pelo montante de R\$ 1.400,0 milhões, somado ao recebimento de R\$ 150 milhões adicionais em proventos combinado com o volume transportado alcançou 74,9 bilhões de TKU no ano 2022, crescimento de 17% em relação a 2021.

DEMONSTRAÇÕES DO FLUXO DE CAIXA

A seguir apresentamos os principais fatores que afetaram os principais componentes do fluxo de caixa:

(em R\$ mil, exceto %)	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022	2024 x 2023	2023 x 2022
Caixa líquido gerado nas atividades operacionais	7.664.727	5.450.997	4.830.993	40,6%	12,8%
Caixa líquido utilizado (gerado) nas atividades de investimento	-4.723.828	-3.905.723	-886.313	20,9%	340,7%
Caixa líquido gerado (utilizado) nas atividades de financiamento	-2.714.880	-1.696.474	-5.983.722	60,0%	-71,6%
Impacto da variação cambial nos saldos de caixa e equivalentes de caixa	1.606	-227	-23.730	-807,5%	-99,0%

Aumento líquido em caixa e equivalentes de caixa	227.625	-151.427	-2.062.772	-250,3%	-92,7%
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	7.233.994	7.385.421	9.448.193	-2,1%	-21,8%
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	7.461.619	7.233.994	7.385.421	3,15%	-2,05%

Exercício social findo em 31 de dezembro de 2024 comparado ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2023

Caixa líquido gerado nas atividades operacionais

O caixa líquido gerado pelas operações aumentou para R\$ 7664,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2024, quando comparado ao caixa líquido gerado pelas atividades operacionais de R\$ 5.451,0 milhões exercício de 2023. Devido ao aumento do volume de transporte em 3,2% combinado com aumento da tarifa média em 23,6%, quando comparado a 2023. Os fluxos de caixa gerado pelas atividades operacionais foram impactados por um aumento na provisão para demandas judiciais, outros tributos, líquidos; e outras contas de ativos/passivos.

Caixa líquido utilizado nas atividades de investimento

O caixa utilizado nas atividades de investimentos foi de R\$ 4.723,8 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2024 e em comparação ao exercício findo em 31 de dezembro de 2023, que foi de R\$ 3.905,7 milhões e pode ser explicado principalmente em razão do aumento na utilização de recursos no pagamento de CAPEX da Companhia no exercício findo em 31 de dezembro de 2024 de R\$ 5.492,7 milhões, em comparação a R\$ 3.689,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2024.

Caixa líquido utilizado nas atividades de financiamento

Nosso caixa líquido utilizado pelas atividades de financiamento foi de R\$ 2.714,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2024, quando comparado ao caixa líquido gerado nas atividades de financiamento de R\$ 1.696,5 milhões no exercício em 31 de dezembro de 2023. A Companhia amortizou dívidas (principal+juros) no montante de R\$ 3.914,5 milhões, a Companhia também efetuou pagamentos de (principal+juros) de arrendamentos mercantis (concessão) no montante de R\$ 774,7 milhões, além de pagamentos dos instrumentos derivativos no valor de R\$ 871,1 milhões. A companhia captou recursos no montante de R\$ 3.019,7 milhões ao longo de 2024.

Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício

O saldo de caixa e equivalente de caixa sofreram um acréscimo de R\$ 227,6 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 contra um decréscimo de R\$ 151,4 milhões em 2023, esse aumento decorre das atividades operacionais, de investimento e financiamento acima mencionadas. Adicionalmente, boa parte das disponibilidades consolidada da Companhia é classificada como caixa e equivalentes de caixa e títulos e valores mobiliários,

apresentando estes em 2024 e 2023 um saldo final de R\$ 8.274,4 milhões e R\$ 8.630,1 milhões respectivamente.

Exercício social findo em 31 de dezembro de 2023 comparado ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2022

Caixa líquido gerado nas atividades operacionais

O caixa líquido gerado pelas operações aumentou para R\$ 5.451,0 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2023, quando comparado ao caixa líquido gerado pelas atividades operacionais de R\$ 4831,0 milhões exercício de 2022. Esse aumento é devido ao aumento do volume de transporte em 3,1% na comparação entre os anos, a tarifa impactou positivamente na geração da receita de transporte. Os fluxos de caixa gerado pelas atividades operacionais foram impactados por um aumento na provisão para demandas judiciais, outros tributos, líquidos; e outras contas de ativos/passivos.

Caixa líquido utilizado nas atividades de investimento

O caixa utilizado nas atividades de investimentos foi de R\$ 3.905,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 e em comparação ao exercício findo em 31 de dezembro de 2022, que foi de R\$ 886,3 milhões e pode ser explicado principalmente em razão do aumento na utilização de recursos no pagamento de CAPEX da Companhia no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 de R\$ 3.689,9 milhões, em comparação a R\$ 2.717,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2022.

Caixa líquido gerado nas atividades de financiamento

Nosso caixa líquido utilizado pelas atividades de financiamento foi de R\$ 1.696,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2023, quando comparado ao caixa líquido gerado nas atividades de financiamento de R\$ 5.983,7 milhões no exercício em 31 de dezembro de 2022. A Companhia amortizou dividas (principal+juros) no montante de R\$ 2.535,5 milhões, a Companhia também efetuou pagamentos de (principal+juros) de arrendamentos mercantis (concessão) no montante de R\$ 566,9 milhões, além de pagamentos dos instrumentos derivativos no valor de R\$ 1.126,5 milhões. A companhia captou recursos no montante de R\$ 2.770,7 milhões ao longo de 2023.

Caixa e equivalentes de caixa no final exercício

O saldo de caixa e equivalente de caixa sofreram um decréscimo de R\$ 151,4 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023 contra um acréscimo R\$ 2.062,8 milhões em 2022, essa redução decorre das atividades operacionais, de investimento e financiamento acima mencionadas. Adicionalmente, boa parte das disponibilidades consolidada da Companhia é classificada como caixa e equivalentes de caixa e títulos e valores mobiliários, apresentando estes em 2023 e 2022 um saldo final de R\$ 8.630,1 milhões e R\$ 8.225,5 milhões respectivamente.

Exercício social findo em 31 de dezembro de 2022 comparado ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2021

Caixa líquido gerado nas atividades operacionais

O caixa líquido gerado pelas operações aumentou para R\$4.831,0 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2022, quando comparado ao caixa líquido gerado pelas atividades operacionais de R\$3.340,0 milhões exercício de 2021. Esse aumento é devido ao aumento do volume em 17% na comparação entre os anos, a tarifa impactou positivamente na geração da receita de transporte. Os fluxos de caixa gerado pelas atividades operacionais foram impactados por um aumento na provisão para demandas judiciais, outros tributos, líquidos; e outras contas de ativos/passivos.

Caixa líquido utilizado nas atividades de investimento

O caixa utilizado nas atividades de investimentos foi de R\$ 886,3 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2022 em comparação ao exercício findo em

31 de dezembro de 2021, que foi de R\$3.355,3 milhõe e pode ser explicado principalmente em razão da redução na utilização de recursos no pagamento de CAPEX da Companhia no exercício findo em 31 de dezembro de 2022 de R\$2.717,7 milhões, em comparação a R\$3.453,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2021 compensado pela alienação da participação acionária da Elevações Portuárias de R\$1.208,5 milhões ocorrida em novembro de 2022.

Caixa líquido gerado nas atividades de financiamento

Nosso caixa líquido utilizado pelas atividades de financiamento foi de R\$5.983,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2022, quando comparado ao caixa líquido gerado nas atividades de financiamento de R\$1.297,9 milhões no exercício em 31 de dezembro de 2021. A Companhia amortizou dividas (principal+juros) no montante de R\$5.296,4 milhões (incluindo a divida de longo prazo Senior Notes 2025 no valor de R\$2.848,3 milhões) combinado com esses pagamentos a Companhia desmontou estruturas de hedges de proteção cambial pagando um caixa de R\$ 664,4 milhões relativo a instrumentos financeiros derivativos (incluindo desmonte total do hedge da Senior Notes 2025). A Companhia também efetuou pagamentos de (principal+juros) de arrendamentos mercantis (concessão) no montante de R\$548,5 milhões. A companhia captou recursos no montante de R\$ 693,1 milhões ao longo de 2022.

Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício

O saldo de caixa e equivalente de caixa sofreram um decréscimo de R\$2.062,8 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2022 contra um acréscimo R\$1.669,6 milhões em 2021, essa redução decorre das atividades operacionais, de investimento e financiamento acima mencionadas. Adicionalmente, boa parte das disponibilidades consolidada da Companhia é

classificada como caixa e equivalentes de caixa e títulos e valores mobiliários, apresentando estes em 2022 e 2021 um saldo final de R\$ 8.225,5 milhões e R\$ 10.874,9 milhões respectivamente.

a) resultados das operações da Companhia, em especial:

i. descrição de quaisquer componentes importantes da receita

A receita líquida da Companhia é originada essencialmente das seguintes atividades e fontes (i) transporte ferroviário de produtos agrícolas, produtos industriais e contêineres; (ii) elevações portuárias; (iii) direito de passagem de outras ferrovias; e (iv) receitas pelo transporte de açúcar por outras ferrovias ou pelo modal rodoviário.

Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia registrou uma receita líquida de R\$ 13.936,4 milhões, sendo que nesta data, as Operações Norte, Sul e de Contêineres representaram, R\$ 11.096,6 milhões, R\$ 2.154,5 milhões e R\$ 685,3 milhões, respectivamente.

Em 31 de dezembro de 2023, a Companhia registrou uma receita líquida de R\$ 10.937,7 milhões, sendo que nesta data, as Operações Norte, Sul e de Contêineres representaram, R\$ 8.346,3 milhões, R\$ 2.032,7 milhões e R\$ 558,7 milhões, respectivamente.

Em 31 de dezembro de 2022, a Companhia registrou uma receita líquida de R\$9.841,5 milhões, sendo que nesta data, as Operações Norte, Sul e de Contêineres representaram, R\$7.635,2 milhões, R\$1.739,4 milhões e R\$466,9 milhões, respectivamente.

ii. fatores que afetaram materialmente os resultados operacionais

Os resultados das operações da Companhia nos exercícios sociais findos em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022 foram e continuarão a ser influenciados pelos seguintes principais fatores:

- ambiente macroeconômico brasileiro;
- conflitos internacionais (guerras, ataques etc);
- movimentações políticas e econômicas internacionais;
- aquisições e venda de participações societárias, parcerias e reestruturações societárias;
- demanda por serviços logísticos;
- sazonalidade (safra e quebra de safra);
- flutuações cambiais;
- inflação;
- eventos climáticos;
- operações de hedge;
- volatilidade dos preços internacionais de petróleo (denominado em dólares) e mudanças correlatas nos preços domésticos de petróleo (denominado em reais), que impactem os resultados de transporte da Companhia;
- crescimento do Produto Interno Bruto no setor do agronegócio brasileiro, que pode impactar a demanda pelos serviços da Companhia e, consequentemente, os volumes distribuídos e vendas no Brasil;
- políticas tarifárias adotadas pelo governo brasileiro e pelos estados nos quais a Companhia opera e, consequentemente, suas obrigações tributárias; e
- Outros eventos/fatores que afetam diretamente os negócios da

companhia incluindo; vandalismo, roubo, acidentes entre outros.

Impacto de conflitos internacionais

A Companhia continua monitorando os impactos da guerra da Ucrânia e o conflito no território israelense, pois ambos os eventos são de longo alcance na economia global e, portanto, nos relatórios financeiros das companhias. Atualmente, não é possível estimar a duração da crise geopolítica nessas regiões.

As operações da Rumo não sofreram grandes impactos em razão do conflito entre Rússia e Ucrânia no exercício findo em 31 de dezembro de 2024. Os principais itens monitorados pela Companhia são potenciais impactos na oferta de: fertilizantes e impactos no preço de commodities e combustíveis.

A Companhia também tem monitorado os desdobramentos do conflito no território israelense, em especial no âmbito da volatilidade nos preços da commodity de petróleo, flutuação do câmbio e juros. Até o momento, não houve impactos nas demonstrações financeiras anuais.

A Companhia até o momento não identificou impactos em risco de crédito de clientes, taxas de desconto, estoque, instrumentos financeiros, contas a receber entre outros itens analisados e continuará monitorando os fatos sobre os conflitos, com vistas à potenciais impactos nos negócios e, consequentemente, nas demonstrações financeiras.

b) variações relevantes das receitas atribuíveis a introdução de novos produtos e serviços, alterações de volumes e modificações de preços, taxas de câmbio e inflação

Os Diretores da Companhia entendem que os principais fatores determinantes da variação da receita bruta da Companhia, em função de sua composição, nos três últimos exercícios sociais foram a variação nos volumes e/ou tarifas operadas.

c) impactos relevantes da inflação, da variação de preços dos principais insumos e produtos, do câmbio e da taxa de juros no resultado operacional e no resultado financeiro do emissor

A situação financeira e o resultado das operações da Companhia podem ser impactados por fatores diversos, tais como: (i) inflação; (ii) preços dos produtos transportados; e (iii) desenvolvimento macroeconômico brasileiro.

A inflação pode impactar direta ou indiretamente as operações da Companhia uma vez que os custos e despesas operacionais são normalmente corrigidos por índices que refletem as oscilações inflacionárias, assim como variações no preço do diesel. Geralmente, estes ajustes são parcialmente ou totalmente compensados com reajustes das tarifas cobradas dos clientes da Companhia.

a) mudanças nas práticas contábeis que tenham resultado em efeitos significativos sobre as informações previstas nos campos 2.1 e 2.2

As demonstrações financeiras consolidadas da Companhia foram elaboradas e estão apresentadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e com as normas internacionais de contabilidade (IFRS) emitidas pelo International Accounting Standards Board (IASB). As práticas contábeis adotadas no Brasil compreendem aquelas previstas na legislação societária brasileira e os pronunciamentos, orientações e interpretações emitidas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis – CPC e aprovados pela CVM.

Não houve mudanças significativas nas práticas contábeis adotadas pela Companhia para o exercício findo em 31 de dezembro de 2024.

b) opiniões modificadas e ênfases presentes no relatório do auditor

Não houve ressalvas ou ênfases nos pareceres do auditor no último exercício social.

a) introdução ou alienação de segmento operacional

Os Diretores da Companhia informam que, no último exercício social, não houve a alienação de qualquer segmento operacional da Companhia.

b) constituição, aquisição ou alienação de participação societária

Em 25 de março de 2024, as Companhias Rumo S.A. e EMBRAPORT – Empresa Brasileira de Terminais Portuários S.A., assinaram um acordo vinculante para a implementação de um novo projeto (terminal) portuário com capacidade para movimentar até 12,5 milhões de toneladas anuais, sendo 9 milhões de toneladas de grãos e 3,5 milhões de toneladas de fertilizantes no porto de Santos, com investimento estimado em R\$ 2,5 bilhões.

O início de construção está condicionado ao cumprimento de condições precedentes usuais para esse tipo de operação, incluindo licenciamento e aprovações legais e regulatórias. Após o cumprimento de todas as condições precedentes, estima-se o período de 30 meses para construção.

Em 07 de agosto de 2024 a Companhia firmou uma parceria estratégica com a CHS Agronegócio – Indústria e comércio Ltda., controlada da CHS INC, para a criação de uma joint venture de controle compartilhado, que implementará o novo Terminal.

c) eventos ou operações não usuais

Em 2024, ocorreram eventos ou operações não usuais, conforme descritas abaixo:

(i) Renovação do benefício fiscal SUDAM

Em 20 de dezembro de 2023 a Rumo Malha Norte S.A. apresentou junto à Receita Federal do Brasil – RFB o laudo constitutivo de número 143/2023, expedido pela SUDAM em 06 de dezembro de 2023, atestando o atendimento das condições e requisitos legais exigidos para renovação do benefício fiscal, por mais 10 anos. Diante do exposto a RFB através do uso de suas atribuições, decidiu em 13 de março de 2024, através do ato declaratório executivo de número 024213308, reconhecer o direito à redução de 75% do imposto sobre a renda e adicionais de que trata o art. 1º da Medida Provisória nº 2.199-14, de 24 de agosto de 2001, calculados com base no lucro da exploração, da pessoa jurídica Rumo Malha Norte.

(ii) Emissão de debêntures Rumo Malha Paulista S.A.

Em 25 de março de 2024 a controlada Rumo Malha Paulista captou R\$ 1.200.000 com a 5ª emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, divididas em duas séries, sendo que a primeira possui um montante de R\$ 532.243, com taxa de IPCA + 5,79% a.a., prazo de 10 anos, pagamentos de juros semestrais e amortização bullet, enquanto a segunda é de R\$ 667.757 com taxa de IPCA + 5,92% a.a., prazo de 15 anos, pagamentos de juros semestrais e amortizações nos três últimos anos.

Em 26 de junho de 2024 a controlada Rumo Malha Paulista captou R\$ 704.000 com a 6ª emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, divididas em duas séries, sendo que a primeira possui um montante de R\$ 547.950, com taxa de IPCA + 6,42% a.a., prazo de 10 anos, pagamentos de juros semestrais e amortização bullet, enquanto a segunda é de R\$ 156.050 com taxa de IPCA + 6,53% a.a., prazo de 15 anos, pagamentos de juros semestrais e amortizações nos três últimos anos.

Em 29 de agosto de 2024 a controlada Rumo Malha Paulista captou R\$ 800.000 com a 7ª emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, divididas em duas séries, sendo que a primeira possui um montante de R\$ 500.000 enquanto a segunda possui um montante de R\$ 300.000, ambas com taxa de IPCA + 6,0470% a.a., prazo de 12 anos, pagamentos de juros semestrais e amortização nos dois últimos anos.

Essas emissões possuem as mesmas cláusulas financeiras restritivas (“financial covenants”) que as demais dívidas, conforme demonstrado na nota 5.5.

(iii) Cumprimento da meta ESG

Conforme indicado na nota 5.5 (d), a 2ª Debênture da Malha Paulista está atrelada à meta sustentável da redução de emissões de gases de efeitos estufa por tonelada de quilômetro útil (TKU) em 15% até 2023, tendo como ponto de partida a data base de dezembro de 2019.

O cumprimento da Condição para Step Down de Taxa foi verificado a partir do Relatório Anual de Sustentabilidade da Rumo (“RAS”), que contém os dados consolidados da Malha Paulista, relativos ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023.

Assim sendo, a Companhia se beneficiou com step-down de 25 basis points em cada série, o que reduziu a taxa a partir de 17 de junho de 2024 para CDI + 1,54% na primeira série e IPCA + 4,52% na segunda série. Contudo, em 26 de junho de 2024 foi realizado o resgate antecipado facultativo total de debêntures da primeira série conforme detalhado na nota 4.10.

(iv) Incorporação da Elevações Portuárias S.A.

No dia 30 de abril de 2024, a CLI SUL S.A. (“CLI SUL”) finalizou o processo de incorporação da Elevações Portuárias S.A. (“EPSA”), após a obtenção das aprovações regulatórias necessárias. Como consequência dessa reorganização societária, a Rumo S.A. (“Rumo”) recebeu da CLI SUL a quantia de R\$ 168.855, registrando uma receita no resultado do exercício. Esse montante se refere ao preço de aquisição adicional que a CLI SUL se comprometeu a pagar à Rumo, nos termos do contrato de compra e venda de ações firmado entre as partes em 15 de julho de 2022, e corresponde a 20% do saldo em aberto do financiamento de aquisição, acrescido de juros acumulados e outros encargos, deduzido do caixa em posse da CLI SUL. Após a incorporação, os acionistas da CLI SUL passaram a ser a Corredor Logística e Infraestrutura S.A. (“CLI”) e a Rumo, mantendo-se a divisão acionária em 80% para a CLI e 20% para a Rumo.

(v) Aditivo do contrato de concessão da Rumo Malha Paulista

Em 28 de maio de 2024, a Companhia celebrou com a União, por intermédio da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, o 6º Termo aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista.

Para proceder à atualização do Caderno de Obrigações, a Malha Paulista precisará recompor o equilíbrio econômico-financeiro do contrato em montante estimado em aproximadamente R\$ 1.170.000, dos quais R\$ 500.000 serão convertidos em investimentos na sua malha ferroviária e o restante será pago em 4 parcelas anuais de R\$ 167.500. O valor de cada parcela anual será corrigido pela variação acumulada do IPCA entre junho de 2023 e dois meses anteriores à data de efetivo pagamento.

(vi) Venda de ações do Terminal XXXIX

Em 29 de maio de 2024, a Companhia celebrou contrato de compra e venda de ações, alienando 50% (cinquenta por cento) da sua participação acionária no capital do Terminal XXXIX de Santos S.A. (“T-XXXIX”) para consórcio formado entre Bunge Alimentos S.A. e Zen-noh Grain Corporation, conforme divulgado em fato relevante nesta mesma data.

A alienação da participação no T-XXXIX representa um movimento de disciplina financeira e reciclagem de capital, fortalecendo a posição de caixa da Companhia para concentrar esforços em projetos que sustentem o programa de aumento de capacidade em curso e fortaleçam a competitividade estrutural do modal ferroviário.

A efetivação da operação depende do cumprimento das condições vinculantes previstas no instrumento, fato que ainda não ocorreu em 31 de dezembro de 2024.

(vii) Resgate antecipado total de debêntures Rumo Malha Paulista S.A.

Em 26 de junho de 2024 a controlada Rumo Malha Paulista efetuou o resgate antecipado facultativo de R\$ 757.944, montante total da primeira série da 2ª emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária.

Por ocasião do resgate antecipado facultativo, os titulares das debêntures, fizeram jus ao pagamento: (a) do saldo do valor nominal unitário das debêntures da primeira série; acrescido da (b) remuneração da primeira série, calculada pro rata temporis, desde a data de pagamento da remuneração da primeira série imediatamente anterior em, 17 de junho de 2024, até a data do resgate antecipado facultativo; (c) acrescido de prêmio, flat, incidente sobre o valor do resgate antecipado, correspondente a 0,25% (vinte e cinco centésimos) por cento multiplicado pelo prazo remanescente das debêntures da primeira série.

Em 29 de agosto de 2024 a controlada Rumo Malha Paulista efetuou o resgate antecipado facultativo de R\$ 790.084, montante total da primeira série da 3ª emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie

quiografária.

Por ocasião do resgate antecipado facultativo, os titulares das debêntures, na data do resgate antecipado facultativo, fizeram jus ao pagamento: (a) do saldo do valor nominal unitário das debêntures da primeira série; acrescido da (b) remuneração da primeira série, calculada pro rata temporis, desde a data de pagamento da remuneração da primeira série imediatamente anterior em, 15 de abril de 2024, até a data do resgate antecipado facultativo; (c) acrescido de prêmio, flat, incidente sobre o valor do resgate antecipado, correspondente a 0,30% (trinta centésimos) por cento multiplicado pelo prazo remanescente das debêntures da primeira série.

(viii) Baixa de ativos e perda por redução ao valor recuperável Rumo Malha Sul

No 2º trimestre de 2024, o Rio Grande do Sul foi impactado por eventos climáticos extremos. Este evento de força maior provocou danos à infraestrutura ferroviária da Rumo Malha Sul.

A Companhia identificou o valor residual dos ativos com o tráfego diretamente afetado pelos eventos climáticos acima citados e provisionou o valor de R\$ 182.041, considerando que os ativos foram destruídos ou seu uso foi inviabilizado por período indeterminado.

A extensão dos danos, associada aos altos custos de reconstrução, trazem incertezas sobre o processo de renovação da concessão, com vencimento inicial em fevereiro de 2027, em que pese a Companhia continuar envidando seus melhores esforços neste sentido.

Neste contexto, no trimestre findo em 30 de junho de 2024 e em conformidade com o Ofício-Circular nº 01/2024-CVM/SNC/SEP, a Administração identificou a existência de indicadores que levaram a realização do teste de recuperabilidade dos ativos não circulantes (imobilizados, intangíveis e direitos de uso) da unidade geradora de caixa “Rumo Malha Sul”, considerando efeitos dos eventos climáticos supra descritos, inclusive no que diz respeito ao prazo de uso dos ativos.

Na ocasião, o valor em uso da unidade geradora de caixa foi estimado em R\$ 980.352, inferior ao valor contábil de seus ativos imobilizados, intangíveis e direitos de uso, sendo constituída provisão para perda de valor recuperável.

Em 31 de dezembro de 2024 os indicadores identificados continuavam presentes. A Companhia realizou novo teste, sendo o valor em uso estimado em R\$ 633.943 e a provisão incrementada no montante de R\$ 465.364.

As provisões para perda por redução ao valor recuperável realizadas no exercício, no valor de R\$ 2.967.203, foram alocadas da seguinte forma: R\$ 2.777.884 no Imobilizado (nota 5.12.1), R\$ 4.435 no Intangível (nota 5.12.2) e R\$ 184.884 no Direito de Uso (nota 5.12.3).

O valor recuperável da unidade foi determinado a partir de seu valor em uso, obtido pelo fluxo de caixa descontado, elaborado com base em projeções atualizadas e aprovadas pela Administração. As principais premissas foram:

- Prazo de projeção: até fevereiro de 2027.
- Volume de vendas: espera-se uma queda de 0,1% (2,1% em 30 de junho de 2024) na Malha Sul em 2025, seguida de um crescimento anual de 0,9% durante o restante do período, com base nas expectativas da administração para o desenvolvimento do mercado.
- Preço de venda: considera queda de 4% na média anual em 2025 (crescimento de 3,1% em 30 de junho de 2024), seguido de crescimento em 2026 com base nas atuais tendências do setor e inclui as previsões de inflação para o Brasil.
- Custos variáveis e manutenção: incluídos conforme histórico e sem incrementos de capacidade.
- Os investimentos projetados referem-se à manutenção da Concessão e são baseados na experiência histórica da administração da Rumo. Os investimentos não compreendem incrementos de capacidade. Nenhuma receita incremental ou economia de custo foi considerada no modelo de valor em uso como resultado desse dispêndio.
- A Taxa de desconto nominal de 11,43 (11,22% em 30 de junho de 2024), estimada pelo custo médio ponderado de capital.

Em 2023, ocorreram eventos ou operações não usuais, conforme descritas abaixo:

i) Liquidação das parcelas de arrendamento e concessão com precatórios:

Em dezembro de 2021, a Constituição Federal foi alterada para permitir que determinados créditos devidos por entes federados sejam adquiridos de terceiros e utilizados para pagamento de outorgas. As Companhias Rumo Malha Sul e Rumo Malha Oeste, liquidaram as parcelas do mês de janeiro e anteciparam a liquidação de outras parcelas com vencimento em 2023, no montante de R\$ 120.046. Para liquidação destes valores foram utilizados precatórios adquiridos em 16 de janeiro de 2023 com custo de aquisição de R\$ 96.036. Os efeitos desta transação foram reconhecidos na rubrica "Outras receitas e despesas operacionais" nota 6.3. Em transação similar, no exercício findo em 31 de dezembro de 2022 foram utilizados precatórios no valor de R\$ 124.400 para liquidação de parcelas relacionadas ao contrato de concessão da Rumo Malha Paulista.

(ii) Reorganização societária

Em 19 de julho de 2023 a Companhia e a sua controlada Rumo Malha Norte S.A. convocaram suas respectivas Assembleia Geral Extraordinária - AGE, de forma a aprovar os atos societários relativos à Reorganização Societária de cisão parcial, conforme comunicado ao mercado nas datas de 20 de abril, 02 de junho e 19 de junho de 2023. Foi aprovado o "Instrumento Particular de Protocolo e Justificação de Cisão Parcial da Rumo Malha Norte S.A. com Incorporação do Acervo Cindido pela Companhia.", celebrado entre as administrações da

Companhia e da Malha Norte, bem como a Reorganização Societária e autorização do aumento do capital social da Companhia em decorrência da incorporação do Acervo Cindido.

Como impacto da reorganização por meio da cisão, a Companhia recebeu R\$ 2.650.000 em caixa, e os investimentos diretos no Terminal XXXIX de Santos S.A., Terminal de Granéis do Guarujá S.A. - TGG e no Terminal Marítimo do Guarujá S.A. - TERMAG, registrados em contrapartida ao investimento da controlada Rumo Malha Norte S.A. (nota 5.11). Como pagamento pela participação dos minoritários da controlada Malha Norte S.A. nos ativos recebidos, foram emitidas 710.158 ações ao montante de R\$ 13.110 na Companhia. O efeito no balanço consolidado se resumirá no valor das ações emitidas e entregues como pagamento aos minoritários.

(iii) Investimento Terminal Alvorada S.A

Em 07 de julho de 2023 a Companhia formou uma join venture junto a CHS Agronegócio Indústria e Comércio Ltda, com o objetivo de transformar o armazém de transbordo rodoviário da CHS em Alvorada (TO) em terminal de transbordo rodoferroviário.

(iv) Emissão de debêntures Rumo S.A.

Em 15 de setembro de 2023 a Companhia captou R\$ 1.500.000 com a 17ª emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, divididas em duas séries, sendo que a primeira possui um montante de R\$ 750.000, com taxa de IPCA+5,76% e prazo de 6 anos, enquanto a segunda é de R\$ 750.000 com taxa de IPCA+6,18% e prazo de 10 anos.

Ambas as séries terão pagamentos de juros semestrais e amortização de 100% do principal no vencimento. Os recursos dessa captação serão utilizados para investimento. Estas debêntures possuem as mesmas cláusulas financeiras restritivas (“financial covenants”) que as demais dívidas e compromissos ESG, conforme demonstrado na nota 5.5.

(v) Plano de recompra de ações

Em 09 de novembro de 2023, o Conselho de Administração da Companhia aprovou o programa de recompra de ações. O Programa aprovado, tem como objetivo a aquisição de ações de emissão da própria Companhia para manutenção de tais ações adquiridas em tesouraria, cancelamento ou alienação, ou posterior alienação das ações no mercado. As ações recompradas e mantidas em tesouraria podem, a critério da administração da Companhia, ser usadas para cumprir obrigações decorrentes de planos de ações referentes à retenção de executivos, na forma aprovada pelos acionistas reunidos em Assembleia Geral e pelo Conselho de Administração.

A realização das aquisições de ações da Companhia no âmbito do Programa de Recompra ocorreu entre os dias 13 e 21 de novembro de 2023, quando foi atingido o limite de recompra da Companhia de 4.461.504 ações.

Em 2022, ocorreram eventos ou operações não usuais, conforme descritas abaixo:

(i) Pré-pagamento Senior Notes 2025:

Em 14 de janeiro de 2022 a Companhia efetuou o pré-pagamento da Senior Notes 2025, no valor de USD 500.000, equivalente a R\$ 2.848.332, com vencimento original em janeiro de 2025, conforme condições estabelecidas no contrato da operação firmado em janeiro de 2018. Os derivativos contratados para proteção da operação foram liquidados no mesmo período.

(ii) Cessão de crédito fiscal:

Em 31 de março de 2022, a Companhia por meio da controlada Rumo Malha Paulista S.A. iniciou a transferência de créditos de ICMS para a parte relacionada Companhia de Gás do Estado de São Paulo – COMGAS, conforme operação aprovada em 30 de novembro de 2021, pela Secretária do Estado de São Paulo – SEFAZ. Estão sendo transferidos R\$ 99.395 de créditos de ICMS em 13 parcelas, sendo a primeira de R\$ 9.395 e as demais no montante de R\$ 7.500. Uma nova transferência de créditos para Companhia de Gás do Estado de São Paulo – COMGAS, no montante de R\$ 29.152, foi deferida pela SEFAZ em 6 de julho de 2022. O montante foi transferido em duas parcelas. Em 31 de dezembro de 2022, R\$ 121.047 em transferências foram concluídas e registradas, mediante aplicação de deságio em condições de mercado.

(iii) Revisão ordinária do contrato de concessão da Malha Paulista:

Em 25 de maio de 2022, ocorreu a revisão ordinária anual da concessão da Malha

Paulista, levando à modificação de anexos específicos do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão. Os principais impactos nas demonstrações financeiras foram: (i) R\$ 32.490 de revisão de outorgas, valor registrado em outras receitas e despesas; (ii) R\$ 60.309 de remensuração da outorga pela postergação de investimentos com datas determinadas (Nota Explicativa 5.12.4); e (iii) R\$ 8.484 de verbas de pesquisa e preservação de memória ferroviária, provisionadas no decorrer do exercício. Todos os valores foram computados nas parcelas trimestrais remanescentes de outorga, sujeitos à correção de IPCA e juros de 11,04% ao ano.

(iv) Acordo judicial – Farovia S.A.

A Rumo Malha Norte, a Rumo Malha Sul, a Rumo Malha Paulista e a Rumo S.A. eram partes em procedimento arbitral confidencial, cujo valor total dos pedidos somava R\$1.281,1 milhões. O procedimento foi instaurado pela parte contrária sob a alegação de que às Companhias teriam dado causa à rescisão de contrato de serviço transporte ferroviário e investimentos, diante do que requereu indenização.

Em 22 de novembro de 2022, Companhia firmou acordo para encerrar o

procedimento arbitral, mediante a aquisição da totalidade das ações da empresa Farovia, contra a qual litigava, incorporada na sequência. O acordo envolveu um montante de caixa líquido de R\$ 51,1 milhões e a assunção de uma dívida bancária totalizando R\$ 396,8 milhões conforme nota explicativa 6.3 das demonstrações financeiras do exercício de 2022. Em janeiro de 2023 o procedimento arbitral foi extinto a partir de acordo celebrado entre as partes.

(v) Venda de ações da Elevações Portuárias

Em 15 de julho de 2022, a Companhia celebrou contrato de compra e venda de ações, prevendo a alienação de 80% (oitenta por cento) da sua participação acionária na controlada integral Elevações Portuárias S.A. ("EPSA"), que opera e controla os terminais T16 e T19 no Porto de Santos (SP), à Corredor Logística e Infraestrutura Sul ("CLI SUL"), empresa integralmente detida pela Corredor Logística e Infraestrutura ("CLI"), em linha com a estratégia de formação de parcerias de longo prazo e de foco na logística ferroviária e na execução dos projetos estratégicos de expansão. A conclusão da operação de venda ocorreu em 14 de novembro de 2022, quando a Companhia recebeu de forma líquida o montante de R\$ 1.394.669, apurando um resultado foi de R\$ 955.584 conforme nota explicativa 6.3 das demonstrações financeiras do exercício de 2022.

a) informar o valor das medições não contábeis

EBITDA, Margem EBITDA, Endividamento Bruto, Dívida Líquida, Capital de Giro e Capital de Giro Líquido Ajustado

Apresentamos (i) EBITDA, EBITDA por segmento, Margem EBITDA, Margem EBITDA por segmento, Endividamento Bruto, Dívida Líquida, Capital de Giro e Capital de Giro Líquido Ajustado, em cada caso, em uma base consolidada, mas não são medidas contábeis de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil nem pelas Normas Internacionais de Relatório Financeiro – International Financial Reporting Standards (IFRS), emitidas pelo International Accounting Standard Board (IASB), não sendo medidas de lucro em conformidade com as práticas contábeis adotadas no Brasil e não representando os fluxos de caixa dos períodos apresentados

O EBITDA mede nossa lucratividade operacional e é calculado como resultado a crescido do imposto de renda e contribuição social correntes e diferidos, resultado financeiro (líquido) e depreciação e amortização, de acordo com a definição utilizada na Resolução CVM nº 156/2022. O EBITDA por segmento é o nosso EBITDA calculado para cada um de nossos segmentos operacionais: (a)

O EBITDA das Operações do Norte é calculado como resultado antes dos resultados financeiros e imposto de renda e contribuição social das Operações do Norte mais depreciação e amortização das Operações do Norte e redução ao valor recuperável das Operações do Norte, (b) O EBITDA das Operações do Sul é calculado como resultado antes dos resultados financeiros e do imposto de renda e contribuição social das Operações do Sul, mais depreciação e amortização das Operações do Sul e redução ao valor recuperável das Operações do Sul, (c) O EBITDA das Operações de Contêineres é calculado como resultado antes do resultado financeiro e do imposto de renda e contribuição social das Operações de Contêiner mais depreciação e amortização das Operações de Contêineres e redução ao valor recuperável das Operações de Contêineres.

Nós definimos (i) Margem EBITDA como o EBITDA dividido pela receita líquida, expressa como um percentual, (ii) e (ii) Margem EBITDA por segmento como EBITDA por segmento dividido pela receita líquida do respectivo segmento, expressa como um percentual: (a) A Margem EBITDA das Operações do Norte é calculada como o EBITDA das Operações do Norte dividido pela receita líquida das Operações do Norte, expressa como um percentual, (b) Margem EBITDA das Operações Sul é calculada como EBITDA das Operações Sul dividido pela receita líquida das Operações Sul, expressa como um percentual, e (c) Margem EBITDA das Operações de Contêineres é calculada como EBITDA das Operações de Contêiner divididas pela receita líquida das Operações de Contêiner.

O endividamento bruto é uma métrica usada para medir o quanto uma empresa possui de compromissos financeiros em curto, médio e longo prazo no seu patrimônio e o quanto ela depende do capital de terceiros e é calculada como a soma dos empréstimos, financiamentos e debêntures e arrendamentos

mercantis financeiros circulantes e não circulantes.

A dívida líquida mede nossa liquidez e é calculada como a soma de empréstimos, financiamentos e debêntures e arrendamentos mercantis financeiros, líquidos de instrumentos financeiros derivativos circulantes e não circulantes, menos caixa e equivalentes de caixa e títulos e valores mobiliários e caixa restrito de dívidas bancárias e financiamentos.

O Capital de Giro mede nossa capacidade de pagar nosso passivo circulante com o ativo circulante e é calculado como a soma do ativo circulante total menos o passivo circulante total. O Capital de Giro Ajustado líquido remove os elementos do cálculo do Capital de Giro que não se relacionam diretamente com as nossas operações, permitindo-nos ver quão bem nossos ativos e passivos de curto prazo estão sendo utilizados para conduzir nossas operações e representa o Capital de Giro menos caixa e equivalentes de caixa e títulos e valores mobiliários, além de empréstimos, financiamentos e debêntures circulantes e instrumentos financeiros derivativos circulantes.

Nossa administração acredita que EBITDA, EBITDA por segmento, Margem EBITDA, Margem EBITDA por segmento, Dívida Líquida, Capital de Giro e Capital de Giro Líquido Ajustado fornecem informações úteis para potenciais investidores, analistas financeiros e o público em sua revisão de nosso desempenho operacional e sua comparação de nosso desempenho operacional com o desempenho operacional de outras empresas no mesmo setor e em outros setores. No entanto, EBITDA, EBITDA por segmento, Margem EBITDA, Margem EBITDA por segmento, Dívida Líquida, Capital de Giro e Capital de Giro Líquido Ajustado não são medidas contábeis e não devem ser considerados como substitutos de lucros ou prejuízos líquidos, fluxo de caixa das operações ou outras medidas de desempenho operacional ou liquidez determinadas de acordo com as normas contábeis aplicadas. Outras empresas podem calcular essas medidas de maneira diferente de nós e, portanto, nossa apresentação pode não ser comparável a medidas com títulos semelhantes de outras empresas. EBITDA, EBITDA por segmento, Margem EBITDA, Margem EBITDA por segmento, Dívida Líquida, Capital de Giro e Capital de Giro Líquido Ajustado não se destinam a representar recursos disponíveis para dividendos ou outros usos discricionários por nós, porque estes recursos são necessários para dívidas com serviços, despesas de capital, necessidades de capital de giro e outros compromissos e contingências.

Seguem abaixo os valores do EBITDA e da Margem EBITDA da Companhia para os últimos três exercícios sociais findos em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022:

(Em milhões de reais, exceto porcentagens)	Exercício social findo em 31 de dezembro de		
	2024	2023	2022
EBITIDA	4.732,5	5.650,3	5.003,0
Margem EBITIDA	33,96%	51,66%	50,84%

Endividamento Bruto e Dívida Líquida

O endividamento bruto mede nossos compromissos financeiros em curto, médio e longo prazo no seu patrimônio e é calculada como a soma dos empréstimos, financiamentos e debêntures e arrendamentos mercantis (financeiros).

A dívida líquida mede nossa liquidez e é calculada como a soma de empréstimos, financiamentos e debêntures e arrendamentos mercantis (financeiros), líquidos de instrumentos financeiros derivativos circulantes e não circulantes, menos caixa e equivalentes de caixa e títulos e valores mobiliários e caixa restrito de dívidas bancárias e financiamentos.

Seguem abaixo os valores do Endividamento Bruto e Dívida Líquida em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022:

(R\$ milhões)	Exercício social findo em 31 de dezembro de		
	2024	2023	2022
Endividamento Bruto	19.153,2	19.035,8	16.878,5
Dívida Líquida	11.032,3	10.207,4	9.106,1

Capital de Giro Líquido Ajustado

O Capital de Giro Ajustado líquido remove os elementos do cálculo do Capital de Giro que não se relacionam diretamente com as nossas operações, permitindo-nos ver quão bem nossos ativos e passivos de curto prazo estão sendo utilizados para conduzir nossas operações, e representa o Capital de Giro menos caixa e equivalentes de caixa e títulos e valores mobiliários, além de empréstimos, financiamentos e debêntures e instrumentos financeiros derivativos.

Seguem abaixo os valores do Capital de Giro Líquido Ajustado em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022:

(R\$ milhões)	Exercício social findo em 31 de dezembro de		
	2024	2023	2022
Capital de Giro Líquido Ajustado	-1.501,3	-1.011,1	-1.179,9

b) conciliações entre os valores divulgados e os valores das demonstrações financeiras auditadas

Reconciliação do lucro líquido para o EBITDA e Margem EBITDA.

A tabela abaixo apresenta a reconciliação do EBITDA e Margem EBITDA para os três últimos exercícios sociais findos em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022:

(Em milhões de reais, exceto porcentagens)	Exercício social findo em 31 de dezembro de		
	2024	2023	2022
Resultado líquido do exercício	-949,2	721,9	514,0
(-) IRPJ/CSSL corrente e diferido	800,5	197,2	193,1
(+) Resultado financeiro, líquido	2.577,8	2.555,4	2.329,0
(+) Depreciação e amortização	2.303,4	2.175,8	1.966,9

EBITDA	4.732,5	5.650,3	5.003,0
Receita operacional líquida	13.936,4	10.937,7	9.841,5
Margem EBITDA	33,96%	51,66%	50,84%

Reconciliação do Endividamento Bruto e Dívida Líquida

A tabela abaixo demonstra a reconciliação dos saldos de Dívida Bruta e Dívida Líquida registrados pela Companhia em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022:

	Exercício social findo em 31 de dezembro de		
(R\$ milhões)	2024	2023	2022
Reconciliação da Dívida Líquida			
Empréstimos, financiamentos e debêntures e arrendamentos financeiros (passivo circulante)	1.256,1	1.394,3	1.400,9
Empréstimos, financiamentos e debêntures e arrendamentos financeiros (passivo não circulante)	17.897,1	17.641,5	15.477,6
Endividamento Bruto	19.153,2	19.035,8	16.878,5
Caixa e equivalentes de caixa	-7.461,6	-7.234,0	-7.385,4
Títulos e valores mobiliários	-812,8	-1.396,1	-840,1
Caixa restrito vinculado a empréstimos	-116,7	-108,6	-85,0
Instrumentos financeiros derivativos	270,2	-89,7	538,1
Dívida Líquida	11.032,3	10.207,4	9.106,1

Reconciliação do Capital de Giro Líquido Ajustado

A tabela abaixo demonstra a reconciliação dos saldos do Capital de Giro Líquido Ajustado registrado pela Companhia em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022:

	Exercício social findo em 31 de dezembro de		
Cálculo do Capital de Giro Líquido Ajustado	2024	2023	2022
(R\$ milhões)			
Reconciliação do Capital de Giro Líquido Ajustado			
Ativo Circulante	10.872,6	10.251,8	9.754,9
Passivo Circulante	6.668,7	5.477,4	5.690,4
Capital de Giro	4.203,9	4.774,4	4.064,5
Ativo e passivo circulante, exceto dívida líquida	5.705,2	5.785,5	5.244,4
Caixa e equivalentes de caixa	7.461,6	7.234,0	7.385,4
Títulos e valores mobiliários	812,8	1.396,1	840,1
Empréstimos, financiamentos e debêntures (passivo circulante)	-1.241,1	-1.356,9	-1.357,0
Arrendamentos financeiros (passivo circulante)	-658,2	-509,4	-483,4
Dividendos e juros sobre capital próprio a pagar	-11,3	-180,3	-132,0
Receitas diferidas	-2,5	-2,6	-5,4
Instrumentos derivativos, líquidos	-656,1	-795,4	-1.003,3
Capital de Giro Líquido Ajustado	-1.501,3	-1.011,1	-1.179,9

Reconciliação do EBITDA e Margem EBITDA por segmentos operacionais

A tabela abaixo demonstra a reconciliação de nossos resultados antes do resultado financeiro, imposto de renda e contribuição social das Operações Norte para o EBITDA das Operações Norte e a Margem EBITDA das Operações Norte em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022:

(R\$ milhões)	Em 31 de dezembro de		
Reconciliação do resultado antes do resultado financeiro e imposto de renda e contribuições sociais da Operações Norte para o EBITDA das Operações Norte	2024	2023	2022
Resultado antes do resultado financeiro e do imposto de renda e contribuição social das Operações Norte ¹	5.275,0	3.254,0	3.125,6
Depreciação e amortização das Operações Norte	1.696,2	1.487,5	1.327,1
EBITDA das Operações Norte²	6.971,2	4.741,5	4.452,7
Receita operacional líquida das Operações Norte	11.096,6	8.346,6	7.635,2
Margem EBITDA das Operações Norte³	62,8%	56,8%	58,3%

¹Resultado antes do resultado financeiro e do imposto de renda e contribuição social das Operações Norte é a soma do lucro bruto, despesas comerciais, gerais e administrativas, outras receitas (despesas) operacionais e a equivalência patrimonial sobre investimentos das Operações Norte.

²EBITDA das Operações Norte mede nossa lucratividade operacional e é calculado como resultado antes do resultado financeiro e do imposto de renda e contribuição social das Operações Norte, mais depreciação e amortização das Operações Norte e redução do valor recuperável das Operações Norte.

³Definimos a Margem EBITDA das Operações Norte como o EBITDA das Operações Norte dividido pela receita líquida das Operações Norte, expressa como um percentual.

A tabela abaixo demonstra a reconciliação de nossos resultados antes do resultado financeiro, imposto de renda e contribuição social das Operações Sul para o EBITDA das Operações Sul e a Margem EBITDA das Operações Sul em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022:

(R\$ milhões)	Em 31 de dezembro de		
Reconciliação do resultado antes do resultado financeiro e imposto de renda e contribuições sociais da Operações Norte para o EBITDA das Operações Sul	2024	2023	2022
Resultado antes do resultado financeiro e do imposto de renda e contribuição social das Operações sul ¹	278,7	196,9	-87,3
Depreciação e amortização das Operações sul	-2.660,4	587,7	561,5
EBITDA das Operações sul²	-2.381,7	784,6	474,2
Receita operacional líquida das Operações sul	2.154,5	2.032,7	1.739,4
Margem EBITDA das Operações sul³	-110,5%	38,6%	27,3%

¹Resultado antes do resultado financeiro e do imposto de renda e contribuição social das Operações Sul é a soma do lucro bruto, despesas comerciais, gerais e administrativas, outras receitas (despesas) operacionais e a equivalência patrimonial sobre investimentos das Operações Sul.

²EBITDA das Operações Sul mede nossa lucratividade operacional e é calculado como resultado

antes do resultado financeiro e do imposto de renda e contribuição social das Operações Sul, mais depreciação e amortização das Operações Sul e redução do valor recuperável das Operações Sul.

³Definimos a Margem EBITDA das Operações Sul como o EBITDA das Operações Sul dividido pela receita líquida das Operações Sul, expressa como um percentual.

A tabela abaixo demonstra a reconciliação de nossos resultados antes do resultado financeiro, imposto de renda e contribuição social das Operações de Contêineres para o EBITDA das Operações de Contêineres e a Margem EBITDA das Operações de Contêineres em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022:

(R\$ milhões)	Em 31 de dezembro de		
Reconciliação do resultado antes do resultado financeiro e imposto de renda e contribuições sociais da Operação Contêineres para o EBITDA das Operações Contêineres	2024	2023	2022
Resultado antes do resultado financeiro e do imposto de renda e contribuição social da Operação Contêineres ¹	24,7	23,6	-2,1
Depreciação e amortização da Operação Contêineres	118,3	100,7	78,4
EBITDA das Operação Contêineres²	143,0	124,3	76,3
Receita operacional líquida da Operação Contêineres	685,3	588,7	466,9
Margem EBITDA das Operação Contêineres³	20,9%	22,2%	16,3%

¹Resultado antes do resultado financeiro e do imposto de renda e contribuição social das Operações de Contêineres é a soma do lucro bruto, despesas comerciais, gerais e administrativas, outras receitas (despesas) operacionais e a equivalência patrimonial sobre investimentos das Operações de Contêineres.

²EBITDA das Operações de Contêineres mede nossa lucratividade operacional e é calculado como resultado antes do resultado financeiro e do imposto de renda e contribuição social das Operações de Contêineres, mais depreciação e amortização das Operações de Contêineres e redução do valor recuperável das Operações de Contêineres.

³Definimos a Margem EBITDA das Operações de Contêineres como o EBITDA das Operações de Contêineres dividido pela receita líquida das Operações de Contêineres, expressa como um percentual.

c) motivo pelo qual tal medição é mais apropriada para a correta compreensão da sua condição financeira e do resultado de suas operações

EBITDA e Margem EBITDA

O EBITDA e Margem EBITDA são informações adicionais às demonstrações financeiras mas não são medidas contábeis de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil nem pelas Normas Internacionais de Relatório Financeiro – International Financial Reporting Standards (IFRS), emitidas pelo International Accounting Standard Board (IASB), não sendo medidas de lucro em conformidade com as práticas contábeis adotadas no Brasil e não representando os fluxos de caixa dos períodos apresentados. A Companhia utiliza o EBITDA e Margem EBITDA como medidas de performance para efeito gerencial e para comparação com empresas similares.

Na Companhia, o EBITDA e a Margem EBITDA, são utilizados como ferramentas para medição de desempenho e parâmetros de comparação com outras empresas para efeito gerencial, pois têm a vantagem de não serem

afetados por variáveis específicas de determinados países ou regiões, como taxas de juros, regras de depreciação e diferenças tributárias. Desta forma, a utilização destes indicadores permite que a Companhia analise mais do que apenas seu resultado final (lucro ou prejuízo), que muitas vezes é insuficiente para avaliar seu real desempenho por ser frequentemente influenciado por fatores além dos operacionais. No entanto, o EBITDA apresenta certas limitações, como não considerar o montante de reinvestimento necessário para a manutenção da capacidade produtiva (consumido pela depreciação, amortização e perda por redução ao valor recuperável), podendo transmitir uma falsa ilustração da liquidez da Companhia, requerendo, assim, que tal indicador seja utilizado em conjunto com outras medições contábeis para que possa ser melhor interpretado.

Endividamento Bruto e Dívida Líquida

O Endividamento Bruto e Dívida Líquida não são uma medida de desempenho financeiro, liquidez ou endividamento reconhecida pelas práticas contábeis adotadas no Brasil nem pelas Normas Internacionais de Relatório Financeiro – International Financial Reporting Standards (IFRS), emitidas pelo International Accounting Standard Board (IASB) e não possui significado padrão. Outras empresas podem calcular a Dívida Líquida de maneira diferente ao calculado pela Companhia.

A Companhia entende que a medição do Endividamento Bruto e Dívida Líquida são úteis na avaliação do grau de endividamento em relação à sua posição de caixa. Adicionalmente, nas escrituras de debêntures de emissão da Companhia e nos contratos financeiros, a Companhia está sujeita à observância de determinados índices financeiros (covenants financeiros) que utilizam a Dívida Líquida como parâmetro na forma definida nos respectivos instrumentos constitutivos da dívida. Para maiores informações sobre os contratos financeiros celebrados pela Companhia, bem como os índices financeiros (covenants financeiros) a que a Companhia está sujeita, vide item 2.1(f) do Formulário de Referência, o qual se refere-se aos níveis de endividamento e as características de tais dívidas.

Capital de giro e Capital de Giro Líquido Ajustado

O capital de giro e Capital de Giro Líquido Ajustado não é uma medida de desempenho financeiro, liquidez ou endividamento reconhecida pelas práticas contábeis adotadas no Brasil nem pelas Normas Internacionais de Relatório Financeiro – International Financial Reporting Standards (IFRS), emitidas pelo International Accounting Standard Board (IASB) e não possui significado padrão. Outras empresas podem calcular o Capital de Giro Líquido Ajustado de maneira diferente ao calculado pela Companhia.

A administração da Companhia entende que a medição do capital de giro líquido ajustado é útil para comparar, periodicamente, o desempenho operacional da Companhia, bem como para nortear certas decisões administrativas.

Em 19 de fevereiro de 2025, a Rumo S.A. e Rumo Malha Norte S.A. comunicaram seus acionistas e ao mercado em geral que seus respectivos Conselhos de Administração aprovaram uma potencial proposta de reorganização societária a ser oportunamente submetida à aprovação dos acionistas das Companhias em suas respectivas assembleias gerais, bem como a constituição de comitês especiais independentes e a eleição dos membros para compor os referidos comitês, que atuarão na negociação da relação de troca envolvida na potencial reorganização societária. Se e quando aprovada, a reorganização societária irá otimizar a estrutura societária das Companhias, por meio da incorporação de ações dos acionistas minoritários (0,26% do capital social) da Malha Norte pela Rumo, resultando na conversão da Malha Norte em subsidiária integral da Rumo. Os acionistas minoritários da Malha Norte que permanecerem acionistas até a data de aprovação da Reorganização Societária pelas respectivas assembleias gerais das Companhias, receberão ações ordinárias da Rumo, proporcionalmente às suas respectivas participações no capital social da Malha Norte.

	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2022
egras sobre retenção de lucros	Além das previsões de retenção de lucros contidas na Lei nº 6.404/1976, conforme alterada (<u>"Lei das Sociedades por Ações"</u>), o artigo 38 do estatuto social da Companhia prevê que (i) até 5% do lucro líquido do exercício pode ser destinado para a constituição da reserva legal, até que ela atinja os limites fixados em lei; (ii) o valor necessário pode ser destinado, quando for o caso, para a constituição da reserva para contingências, nos termos do artigo 195 da Lei das Sociedades por Ações; e (iii) será mantida reserva de lucros estatutária denominada "Reserva Especial", que terá por fim reforçar o capital de giro e financiar a manutenção, expansão e o desenvolvimento das atividades que compõem o objeto social da Companhia e/ou de suas controladas, inclusive por meio da subscrição de aumentos de capital ou criação de novos empreendimentos, a qual será formada com até 75% do lucro líquido de cada exercício e cujo saldo, somado aos saldos das demais reservas de lucros, excetuadas a reserva de lucros a realizar e a reserva para contingências, não poderá ultrapassar 100% do capital social subscrito da Companhia.	Além das previsões de retenção de lucros contidas na Lei nº 6.404/1976, conforme alterada (<u>"Lei das Sociedades por Ações"</u>), o artigo 38 do estatuto social da Companhia prevê que (i) até 5% do lucro líquido do exercício pode ser destinado para a constituição da reserva legal, até que ela atinja os limites fixados em lei; (ii) o valor necessário pode ser destinado, quando for o caso, para a constituição da reserva para contingências, nos termos do artigo 195 da Lei das Sociedades por Ações; e (iii) será mantida reserva de lucros estatutária denominada "Reserva Especial", que terá por fim reforçar o capital de giro e financiar a manutenção, expansão e o desenvolvimento das atividades que compõem o objeto social da Companhia e/ou de suas controladas, inclusive por meio da subscrição de aumentos de capital ou criação de novos empreendimentos, a qual será formada com até 75% do lucro líquido de cada exercício e cujo saldo, somado aos saldos das demais reservas de lucros, excetuadas a reserva de lucros a realizar e a reserva para contingências, não poderá ultrapassar 100% do capital social subscrito da Companhia.	Além das previsões de retenção de lucros contidas na Lei nº 6.404/1976, conforme alterada (<u>"Lei das Sociedades por Ações"</u>), o artigo 38 do estatuto social da Companhia prevê que (i) até 5% do lucro líquido do exercício pode ser destinado para a constituição da reserva legal, até que ela atinja os limites fixados em lei; (ii) o valor necessário pode ser destinado, quando for o caso, para a constituição da reserva para contingências, nos termos do artigo 195 da Lei das Sociedades por Ações; e (iii) será mantida reserva de lucros estatutária denominada "Reserva Especial", que terá por fim reforçar o capital de giro e financiar a manutenção, expansão e o desenvolvimento das atividades que compõem o objeto social da Companhia e/ou de suas controladas, inclusive por meio da subscrição de aumentos de capital ou criação de novos empreendimentos, a qual será formada com até 75% do lucro líquido de cada exercício e cujo saldo, somado aos saldos das demais reservas de lucros, excetuadas a reserva de lucros a realizar e a reserva para contingências, não poderá ultrapassar 100% do capital social subscrito da Companhia.
a.i. Valores das Retenções de Lucros	No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023, a Companhia registrou um prejuízo líquido no valor de R\$ 959.248.007,31, aprovado em Assembleia Geral	No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023, a Companhia registrou um lucro líquido no valor de R\$ 719.666.090,72, aprovado em Assembleia Geral	No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2022, a Companhia registrou um lucro líquido no valor de R\$ 514.940.562,85, aprovado em Assembleia Geral

a.ii Percentuais em relação aos lucros totais declarados	Ordinária realizada em 19 de abril de 2023, sendo que: (i) não haverá montantes destinados à reserva legal de que trata o artigo 193 da Lei das Sociedades por Ações; e (ii) não haverá destinação para dividendos obrigatórios, e (iii) o prejuízo apurado no exercício de 2024 foi absorvido pelas reservas de lucros da Companhia de exercícios anteriores.	Ordinária realizada em 19 de abril de 2023, sendo que: (i) R\$ 35.983.304,54 devem ser destinados à reserva legal de que trata o artigo 193 da Lei das Sociedades por Ações; e (ii) R\$ 170.920.696,55 devem ser destinados para dividendos obrigatórios, e (iii) R\$ 683.682.786,18 será destinado para a constituição de Reserva Especial da Companhia, conforme previsto no artigo 38, do Estatuto Social da Companhia. A Companhia distribuiu 25% do lucro líquido apurado no exercício social encerrado em 31/12/2023.	Ordinária realizada em 19 de abril de 2023, sendo que: (i) R\$ 25.747.028,14 devem ser destinados à reserva legal de que trata o artigo 193 da Lei das Sociedades por Ações; e (ii) R\$ 122.298.383,68 devem ser destinados para dividendos obrigatórios, e (iii) R\$ 366.895.151,03 será destinado para a constituição de Reserva Especial da Companhia, conforme previsto no artigo 38, do Estatuto Social da Companhia. A Companhia distribuiu 25% do lucro líquido apurado no exercício social encerrado em 31/12/2022.
b. regras sobre a distribuição de dividendos	O artigo 38 do estatuto social da Companhia prevê que pelo menos 25% do lucro líquido do exercício, ajustado nos termos do artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, seja anualmente distribuído aos acionistas a título de dividendo obrigatório. Adicionalmente, por deliberação do Conselho de Administração, a Companhia pode pagar aos acionistas juros sobre o capital próprio, os quais serão imputados ao dividendo obrigatório, integrando tal valor o montante dos dividendos distribuídos pela Companhia para todos os efeitos. A Companhia poderá levantar balanços semestrais ou em períodos menores e declarar, por deliberação do Conselho de Administração, dividendos à conta do lucro apurado nesses balanços, por conta do total a ser distribuído ao término do respectivo exercício, observadas as limitações previstas em lei. Os dividendos assim declarados constituem antecipação do dividendo obrigatório.	O artigo 38 do estatuto social da Companhia prevê que pelo menos 25% do lucro líquido do exercício, ajustado nos termos do artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, seja anualmente distribuído aos acionistas a título de dividendo obrigatório. Adicionalmente, por deliberação do Conselho de Administração, a Companhia pode pagar aos acionistas juros sobre o capital próprio, os quais serão imputados ao dividendo obrigatório, integrando tal valor o montante dos dividendos distribuídos pela Companhia para todos os efeitos. A Companhia poderá levantar balanços semestrais ou em períodos menores e declarar, por deliberação do Conselho de Administração, dividendos à conta do lucro apurado nesses balanços, por conta do total a ser distribuído ao término do respectivo exercício, observadas as limitações previstas em lei. Os dividendos assim declarados constituem antecipação do dividendo obrigatório.	O artigo 38 do estatuto social da Companhia prevê que pelo menos 25% do lucro líquido do exercício, ajustado nos termos do artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, seja anualmente distribuído aos acionistas a título de dividendo obrigatório. Adicionalmente, por deliberação do Conselho de Administração, a Companhia pode pagar aos acionistas juros sobre o capital próprio, os quais serão imputados ao dividendo obrigatório, integrando tal valor o montante dos dividendos distribuídos pela Companhia para todos os efeitos. A Companhia poderá levantar balanços semestrais ou em períodos menores e declarar, por deliberação do Conselho de Administração, dividendos à conta do lucro apurado nesses balanços, por conta do total a ser distribuído ao término do respectivo exercício, observadas as limitações previstas em lei. Os dividendos assim declarados constituem antecipação do dividendo obrigatório.

c. periodicidade das distribuições de dividendos	Nos termos do Estatuto Social da Companhia, poderão ser distribuídos dividendos intermediários à conta de lucros acumulados ou reservas de lucros existentes no último balanço anual, semestral ou intermediário e dividendos intercalares à contade lucro apurado em balanços semestrais ou em períodos menores. Sem prejuízo da faculdade de distribuir dividendos intermediários e intercalares, desde que seja apurado lucro líquido no exercício social, ajustado nos termos do artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, a periodicidade da distribuição dedividendos é anual. A Companhia entende que a distribuição dos dividendos, relativo a 25% do lucro líquido atende aos objetivos da Companhia.	Nos termos do Estatuto Social da Companhia, poderão ser distribuídos dividendos intermediários à conta de lucros acumulados ou reservas de lucros existentes no último balanço anual, semestral ou intermediário e dividendos intercalares à contade lucro apurado em balanços semestrais ou em períodos menores. Sem prejuízo da faculdade de distribuir dividendos intermediários e intercalares, desde que seja apurado lucro líquido no exercício social, ajustado nos termos do artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, a periodicidade da distribuição de dividendos é anual. A Companhia entende que a distribuição dos dividendos, relativo a 25% do lucro líquido atende aos objetivos da Companhia.	Nos termos do Estatuto Social da Companhia, poderão ser distribuídos dividendos intermediários à conta de lucros acumulados ou reservas de lucros existentes no último balanço anual, semestral ou intermediário e dividendos intercalares à conta de lucro apurado em balanços semestrais ou em períodos menores. Sem prejuízo dafaculdade de distribuir dividendos intermediários e intercalares, desde que seja apurado lucro líquido no exercício social, ajustado nos termos do artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, a periodicidade da distribuição de dividendos é anual. A Companhia entende que a distribuição dos dividendos, relativo a 25% do lucro líquido atende aos objetivos da Companhia.
d. eventuais restrições à distribuição de dividendos impostas por legislação ou regulamentação especial aplicável ao emissor, assim como contratos, decisões judiciais, administrati vas ou arbitrais	O artigo 193 da Lei das Sociedades por Ações prevê que 5% do lucro líquido ajustado do exercício será aplicado na constituição de reserva legal, não excedendo 20% do capital social ou o limite previsto no § 1º do referido artigo. Ademais, a Companhia distribuirá como dividendo obrigatório, em cada exercício social, 25% do lucro líquido do exercício, ajustado nos termos do artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, de acordo com o	O artigo 193 da Lei das Sociedades por Ações prevê que 5% do lucro líquido ajustado do exercício será aplicado na constituição de reserva legal, não excedendo 20% do capital social ou o limite previsto no § 1º do referido artigo. Ademais, a Companhia distribuirá como dividendo obrigatório, em cada exercício social, 25% do lucro líquido do exercício, ajustado nos termos do artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, de acordo com o	O artigo 193 da Lei das Sociedades por Ações prevê que 5% do lucro líquido ajustado do exercício será aplicado na constituição de reserva legal, não excedendo 20% do capital social ou o limite previsto no § 1º do referido artigo. Ademais, a Companhia distribuirá como dividendo obrigatório, em cada exercício social, 25% do lucro líquido do exercício, ajustado nos termos do artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, de acordo com o artigo 38 do Estatuto Social da Companhia.

	artigo 38 do Estatuto Social da Companhia. Além do disposto na Lei das Sociedades por Ações e no Estatuto Social, a Companhia tem restrições para distribuir dividendos além do mínimo obrigatório caso esteja inadimplente em certos contratos de empréstimos, e, devido ao benefício da Sudam aplicável à sua controlada Rumo Malha Norte, até o término do prazo do benefício em 2034, parcela desses benefícios da Malha Norte precisa ser destinada à reserva de incentivos fiscais, sendo excluída da base de cálculo do dividendo obrigatório da Malha Norte em favor de seus acionistas, conforme artigo 195-A da Lei das Sociedades por Ações. A Companhia não possui restrições oriundas de contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais que impactem na distribuição de dividendos.	artigo 38 do Estatuto Social da Companhia. Além do disposto na Lei das Sociedades por Ações e no Estatuto Social, a Companhia tem restrições para distribuir dividendos além do mínimo obrigatório caso esteja inadimplente em certos contratos de empréstimos, e, devido ao benefício da Sudam aplicável à sua controlada Rumo Malha Norte, até o término do prazo do benefício em 2024, parcela desses benefícios da Malha Norte precisa ser destinada à reserva de incentivos fiscais, sendo excluída da base de cálculo do dividendo obrigatório da Malha Norte em favor de seus acionistas, conforme artigo 195-A da Lei das Sociedades por Ações. A Companhia não possui restrições oriundas de contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais que impactem na distribuição de dividendos.	Além do disposto na Lei das Sociedades por Ações e no Estatuto Social, a Companhia tem restrições para distribuir dividendos além do mínimo obrigatório caso esteja inadimplente em certos contratos de empréstimos, e, devido ao benefício da Sudam aplicável à sua controlada Rumo Malha Norte, até o término do prazo do benefício em 2024, parcela desses benefícios da Malha Norte precisa ser destinada à reserva de incentivos fiscais, sendo excluída da base de cálculo do dividendo obrigatório da Malha Norte em favor de seus acionistas, conforme artigo 195-A da Lei das Sociedades por Ações. A Companhia não possui restrições oriundas de contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais que impactem na distribuição de dividendos.
e. se o emissor possui uma política de destinação de resultados formalmente aprovada, informar órgão responsável pela aprovação, data da aprovação e, caso o emissor divulgue a política, locais na rede mundial de computador es onde o documento pode ser consultado	A Companhia possui política de Destinação de Resultados, formalmente aprovada pelo Conselho de Administração em reunião realizada em 29 de outubro de 2018, a qual encontra-se disponível para acesso no site da Companhia (https://ri.rumolog.com/governanca-corporativa/estatuto-codigos-e-politicas/) e no site da CVM (www.cvm.gov.br).	A Companhia possui política de Destinação de Resultados, formalmente aprovada pelo Conselho de Administração em reunião realizada em 29 de outubro de 2018, a qual encontra-se disponível para acesso no site da Companhia (https://ri.rumolog.com/governanca-corporativa/estatuto-codigos-e-politicas/) e no site da CVM (www.cvm.gov.br).	A Companhia possui Política de Destinação de Resultados, formalmente aprovada pelo Conselho de Administração em reunião realizada em 29 de outubro de 2018, a qual encontra-se disponível para acesso no site da Companhia (https://ri.rumolog.com/governanca-corporativa/estatuto-codigos-e-politicas/) e no site da CVM (www.cvm.gov.br).

a) os ativos e passivos detidos pela Companhia, direta ou indiretamente, que não aparecem no seu balanço patrimonial (off-balance sheet items), tais como:

- i. carteiras de recebíveis baixadas sobre as quais a entidade não tenha retido nem transferido substancialmente os riscos e benefícios da propriedade do ativo transferido, indicando respectivos passivos**

Os Diretores da Companhia esclarecem que não há carteiras de recebíveis baixadas sobre as quais a entidade não tenha retido nem transferido substancialmente os riscos e benefícios da propriedade do ativo transferido, indicando respectivos passivos, não evidenciados nos balanços patrimoniais da Companhia no último exercício social.

- ii. contratos de futura compra e venda de produtos ou serviços**

Os Diretores da Companhia esclarecem que não há contratos de futura compra e venda de produtos ou serviços não evidenciados nos balanços patrimoniais da Companhia no último exercício social.

- iii. contratos de construção não terminada**

Os Diretores da Companhia esclarecem que não há construção não terminada não evidenciada nos balanços patrimoniais da Companhia no último exercício social.

- iv. contratos de recebimentos futuros de financiamentos**

Os Diretores da Companhia esclarecem que não há contratos de recebimentos futuros de financiamentos não evidenciados nos balanços patrimoniais da Companhia no último exercício social.

b) outros itens não evidenciados nas demonstrações financeiras

Os Diretores informam que não há outros itens não evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia relativas ao último exercício social.

a) como tais itens alteram ou poderão vir a alterar as receitas, as despesas, o resultado operacional, as despesas financeiras ou outros itens das demonstrações financeiras do emissor

Não aplicável, pois todos os itens relevantes estão evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia relativas ao último exercício social.

b) natureza e o propósito da operação

Não aplicável, pois todos os itens relevantes estão evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia relativas ao último exercício social.

c) natureza e montante das obrigações assumidas e dos direitos gerados em favor do emissor em decorrência da operação

Não aplicável, pois todos os itens relevantes estão evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia relativas ao último exercício social.

a) investimentos, incluindo:

i. descrição quantitativa e qualitativa dos investimentos em andamento e dos investimentos previstos

O plano de investimentos da Companhia está majoritariamente concentrado em investimentos para manutenção das operações, investimentos oriundos dos cadernos de obrigação da Malha Paulista e Malha Central, Projeto de Expansão da Rumo no Mato Grosso, aquisição de material rodante, além de obras de modernização da via permanente e investimentos em tecnologia e outros projetos de aumento de capacidade e redução de custos operacionais.

Os investimentos nos exercícios sociais de 2024, 2023 e 2021 totalizaram R\$ 5.493, R\$ 3.690 milhões e R\$ 2.718, respectivamente. Desse total, investimentos para manutenção nos anos de 2024, 2023 e 2022 foram de R\$ 1.776 milhões, R\$ 1.433 milhões e R\$ 1.165 milhões, respectivamente, e os investimentos para expansão das operações foram de R\$ 2.043 milhões, R\$ 1.912 milhões e R\$ 1.553 milhões, respectivamente. Esses valores não contemplam o investiente em andamento na expansão da Rumo MT (1º fase). Para o exercício social de 2025, em Fato Relevante de 20 de fevereiro de 2025, a Companhia apresentou estimativa de investimentos no intervalo entre R\$ 5,8 bilhões e R\$ 6,5 bilhões.

O 2º termo aditivo de renovação da concessão da Malha Paulista, assinado em 27 de maio de 2020, previa a execução ao longo da concessão de um conjunto de projetos de investimento em aumento de capacidade e redução de conflitos urbanos, estimado pela agência em R\$6.100.000 (valor atualizado até dezembro de 2017). Parte deste montante compõe o caderno de obrigações citados no 2º termo aditivo.

Em 27 de maio de 2024, através do 6º termo aditivo ao contrato de concessão da Malha Paulista, ocorreu a repactuação das obras e dos prazos do caderno de obrigações assumido por ocasião da celebração do 2º Termo Aditivo ao Contrato. Em 31 de dezembro de 2024, a execução física dos projetos do caderno de obrigações da Malha Paulista, contemplando a repactuação dos investimentos do 6º termo aditivo é de 11,34%.

O contrato de subconcessão da Malha Central prevê investimentos com prazo determinado (de um até três anos a contar da assinatura do contrato ocorrida em 31 de julho de 2019), estimados pela ANTT em R\$ 645.573. Em 31 de dezembro de 2024, a execução física dos projetos do caderno de obrigação foi de 97,19%. Os investimentos realizados no projeto Extensão da Rumo no MT, que está em sua primeira fase, conectando o terminal de Rondonópolis ao futuro terminal de Campo Verde, alcançaram R\$ 1.703 milhões em 2024 e R\$ 383 milhões no ano de 2023. O projeto segue avançando registrando avanço na construção de via permanente e obras de artes especiais, mobilização do Terminal da BR070 e progresso na logística de materiais para superestrutura, incluindo trilho, lastro e dormentes.

ii. fontes de financiamento dos investimentos

Os investimentos serão financiados com o caixa proveniente das operações correntes da Companhia, empréstimos e financiamentos que serão captados no mercado de capitais local e estrangeiro, junto a bancos ou agências de fomento, como por exemplo BNDES.

iii. desinvestimentos relevantes em andamento e desinvestimentos previstos

Em 21 de julho de 2020 a Companhia protocolou junto a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), pedido de adesão a um processo de relicitação à terceiros do objeto do Contrato de Concessão celebrado entre a Malha Oeste e a União, por intermédio do Ministério dos Transportes (“Processo de Relicitação”), nos termos da Lei nº 13.448 de 5 de junho de 2017 e regulamentada pelo Decreto nº 9.957 de 07 de agosto de 2019.

b) desde que já divulgada, indicar a aquisição de plantas, equipamentos, patentes ou outros ativos que devam influenciar materialmente a capacidade produtiva do emissor

Em 25 de março de 2024, as Companhias Rumo S.A. e EMBRAPORT – Empresa Brasileira de Terminais Portuários S.A., assinaram um acordo vinculante para a implementação de um novo projeto (terminal) portuário com capacidade para movimentar até 12,5 milhões de toneladas anuais, sendo 9 milhões de toneladas de grãos e 3,5 milhões de toneladas de fertilizantes no porto de Santos, com investimento estimado em R\$ 2,5 bilhões. O início de construção está condicionado ao cumprimento de condições precedentes usuais para esse tipo de operação, incluindo licenciamento e aprovações legais e regulatórias. Após o cumprimento de todas as condições precedentes, estima-se o período de 30 meses para construção. Em 07 de agosto de 2024 a Companhia firmou uma parceria estratégica com a CHS Agronegócio – Indústria e comércio Ltda., controlada da CHS INC, para a criação de uma joint venture de controle compartilhado, que implementará o novo Terminal.

c) novos produtos e serviços, indicando:

i. descrição das pesquisas em andamento já divulgadas

Item não aplicável, uma vez que a Companhia não possui pesquisas em andamento já divulgadas.

ii. montantes totais gastos pelo emissor em pesquisas para desenvolvimento de novos produtos ou serviços

Item não aplicável, uma vez que a Companhia não possui investimentos para desenvolvimento de novos produtos ou serviços.

iii. projetos em desenvolvimento já divulgados

A Companhia não possui projetos para novos produtos ou serviços, todavia

estão sendo realizados investimentos para aumentar a área de abrangência do portfólio de serviços existente e ampliação de capacidade, por meio da expansão da Rumo no Mato Grosso, da conclusão das obras na Malha Paulista (renovação obtida através de leilão em 2020).

iv. montantes totais gastos pelo emissor no desenvolvimento de novos produtos ou serviços

Item não aplicável, uma vez que a Companhia não possui investimentos para desenvolvimento de novos produtos ou serviços.

d) Oportunidades inseridas no plano de negócios do emissor relacionadas a questões ASG

A Companhia possui em seu planejamento estratégico uma série de iniciativas e projetos que permitem a expansão da operação atrelada ao desenvolvimento sustentável, de modo que os desempenhos operacional e financeiro estejam cada vez mais alinhados com as práticas ESG. Além de contribuírem para a segurança e o aumento de capacidade para suportar o crescimento das operações, as iniciativas auxiliam na diluição dos custos e na melhora das margens da Companhia, promovendo um nível de crescimento sustentável no médio e longo prazos. A implementação da estratégia socioambiental passou por diversos ciclos de investimento, e possui, em suma, as frentes apresentadas a seguir:

Modernização da Ferrovia: Substituição dos dormentes de madeira (que duram aproximadamente 5 a 10) por dormentes de concreto ou aço (que possuem vida útil média superior a 20 anos). Este tipo de iniciativa, além de ampliar a vida útil do trecho e reduzir o nível de manutenção recorrente necessária, provê maior segurança e capacidade.

Infraestrutura para duplicação de trechos, construção, ampliação e modernização de nossos pátios e cruzamentos ferroviários: Foram realizadas obras de extensão dos pátios para comportar maiores composições de trens, que aumentaram de 80 para 120 vagões. Com isso, as condições de tráfego na linha foram aprimoradas, aumentando a capacidade, reduzindo significativamente o número de cruzamentos em vias singelas e consequentemente paradas em cruzamentos, resultando no menor consumo de combustível e de emissões de gases do efeito estufa.

Aquisição, substituição e aperfeiçoamento do material rodante: A aquisição de novas locomotivas e vagões mais eficientes, contribuem para a redução do consumo de combustível e a ampliação da capacidade da malha. Adicionalmente, a implementação de novas tecnologias na operação, como a condução semiautônoma, por meio da utilização do Trip Optimizer, o sistema de “start-stop” em locomotivas e o PTC – Positive Train Control.

Para mais informações sobre sustentabilidade acessar: <https://ri.rumolog.com/sobre-a-rumo/sustentabilidade/>.

A Companhia entende que todos os fatores que influenciaram seu desempenho operacional estão descritos no item 2.10 deste Formulário de Referência, sendo que eventuais fatores de risco que possam exercer influência sobre o resultado da Companhia estão descritos no item 4.1 deste Formulário de Referência.

a) objeto da projeção

A Companhia utiliza parâmetros operacionais e financeiros que considera chave para mensurar os seus resultados consolidados. Conforme a aplicabilidade, tais métricas estão sujeitas a auditorias periódicas interna e/ou externa, bem como são divulgadas de acordo com as normas contábeis aplicáveis no Brasil. Para a Companhia, os parâmetros objeto das projeções são: EBITDA, CAPEX e Volume, em TKU.

Para as Projeções referentes ao Projeto de Extensão da Rumo no Mato Grosso, atualmente estão vigentes as projeções de Capex construtivo e capacidade instalada inicial do terminal, ambas para a primeira fase do projeto.

b) período projetado e o prazo de validade da projeção

Em 8 de fevereiro de 2024, a Companhia divulgou Fato Relevante com as projeções e estimativas de Volume, EBITDA e Capex para o exercício social de 2024. Na mesma ocasião, A Companhia: i) informou que as projeções de longo prazo para 2025, apresentadas em Fato Relevante em 12 de agosto de 2021, foram descontinuadas; ii) reafirmou as projeções para o Projeto de Extensão da Rumo no Mato Grosso – 1ª fase, divulgadas em 03 de novembro de 2022.

Em 14 de agosto de 2024, a Companhia atualizou as projeções operacionais de financeiras referentes ao exercício social de 2024 (Guidance), i) descontinuando as informações previamente divulgadas em 8 de fevereiro de 2024; ii) reafirmando as projeções para o Projeto de Extensão da Rumo no Mato Grosso – 1ª fase, divulgadas em 03 de novembro de 2022.

Em 26 de agosto de 2024, a Rumo atualizou as projeções de investimentos referentes ao Projeto de Extensão da Rumo no Mato Grosso. Na ocasião, a Companhia substituiu integralmente as estimativas apresentadas no Fato Relevante de 3 de novembro de 2022.

Em 20 de fevereiro de 2025 a Companhia, por meio de Fato Relevante, divulgou suas projeções e estimativas para o ano de 2025, reafirmando, também, as projeções e estimativas para a construção da Ferrovia do Mato Grosso, apresentadas ao mercado em Fato Relevante de 26 de agosto de 2024.

c) premissas da projeção, com a indicação de quais podem ser influenciadas pela administração do emissor e quais escapam ao seu controle

Imprescindível informar que as projeções financeiras e operacionais poderão sofrer revisões ao longo do ano ou período de referência. Neste caso, as possíveis revisões serão reapresentadas e divulgadas ao mercado em geral por meio de Fato Relevante.

Guidance ano fiscal:

Principais premissas:

- i. Premissas macroeconômicas baseadas em dados de reconhecidas consultorias terceirizadas. Premissas fora do controle da companhia.

- ii. EBITDA exclui efeitos de eventos não recorrentes, conforme destacado no Release de Resultados. Premissa influenciada pela administração.
- iii. Capex inclui investimentos para a construção da 1ª Fase da Extensão da Rumo no MT. Premissa influenciada pela administração
- iv. Não considera potenciais projetos de M&A, desinvestimentos ou novas concessões. Premissa influenciada pela administração
- v. Valores projetados são apresentados em termos nominais.

Guidance para o Projeto de Extensão da Rumo no Mato Grosso, 1ª Fase:

A atualização da projeção considera as premissas abaixo, todas influenciáveis pela administração, com exceção do item viii.

- i. A confirmação do local de construção do terminal e o racional de escolha de tal localização;
- ii. A projeção de capacidade do terminal em 10 milhões de toneladas;
- iii. A estimativa de data de início de operação (2026)
- iv. A confirmação da distância ferroviária que será construída;
- v. A inclusão dos investimentos de aproximadamente R\$ 500 milhões para construção do novo terminal, que não estava incluído na projeção anterior.
- vi. A exclusão dos investimentos já desembolsados até junho/24.
- vii. A atualização das premissas de construção.
- viii. Premissas macroeconômicas de reconhecidas consultorias terceiras.
- ix. Reafirmação do retorno estimado para o investimento, como atrativo e em linha com o esperado pela Companhia.

d) valores dos indicadores que são objeto da previsão

Projeções de longo prazo para 2025:

Conforme indicado no Fato Relevante de 8 de fevereiro de 2024, as projeções para 2025 foram descontinuadas.

Guidance de exercício Fiscal:

Conforme indicado no Fato Relevante de 08 de agosto de 2024, as projeções para 2024 foram atualizadas.

	2024
Volume (TKU bilhões)	$80 \leq \Delta \leq 82$
EBITDA Ajustado (R\$ milhões)	$7.600 \leq \Delta \leq 7.900$
Capex (R\$ milhões)	$5.400 \leq \Delta \leq 5.700$

Conforme indicado no Fato Relevante de 20 de fevereiro de 2025, as projeções para 2025 foram atualizadas.

	2025
Volume (TKU bilhões)	$82 \leq \Delta \leq 85$
EBITDA Ajustado (R\$ milhões)	$8.100 \leq \Delta \leq 8.700$
Capex (R\$ milhões)	$5.800 \leq \Delta \leq 6.500$

Projeção de Investimento para Construção do Projeto FMT – 1ª Fase
(jul/24 à dez/26)

Capex construtivo (R\$ bilhões, termos reais junho/2024)	$3,8 \leq \Delta \leq 4,3$

a) informar quais estão sendo substituídas por novas projeções incluídas neste Formulário de Referência e quais delas estão sendo repetidas neste Formulário de Referência

Em 17 de fevereiro de 2022, a Companhia divulgou as projeções operacionais e financeiras para o exercício social de 2022, mantendo-se vigente durante todo o exercício. Em 15 de fevereiro de 2023, os dados econômico-financeiros da Companhia referentes ao ano fiscal de 2022, foram arquivados, considerando encerrado o período das projeções correspondentes a esse exercício.

Em 3 de novembro de 2022, por meio de Fato Relevante, a Companhia divulgou estimativas de investimento e capacidade para o Projeto Expansão da Rumo no Mato Grosso, 1ª Fase, com execução entre os anos de 2023 e 2025. Essa projeção descontinuou projeções e estimativas acerca do Projeto anteriormente divulgadas em 5 de outubro de 2021.

Em 15 de fevereiro de 2023, por meio de Fato Relevante, a Companhia divulgou projeções operacionais e financeiras de curto prazo, para o exercício social de 2023. No dia 10 de agosto de 2023, por meio de Fato Relevante, foi anunciada a revisão das referidas projeções, atualizando os intervalos de volume, EBITDA e Capex e, portanto, revogando as projeções anteriormente divulgadas para 2023. Em 16 de abril de 2024, os dados econômico-financeiros da Companhia referentes ao ano fiscal de 2023, foram arquivados, considerando encerrado o período das projeções correspondentes a esse exercício.

Em 8 de fevereiro de 2024, a Companhia divulgou Fato Relevante com as projeções e estimativas de Volume, EBITDA e Capex para o exercício social de 2024. Na mesma ocasião, A Companhia: i) informou que as projeções de longo prazo para 2025, apresentadas em Fato Relevante em 12 de agosto de 2021, foram descontinuadas; ii) reafirmou as projeções para o Projeto de Extensão da Rumo no Mato Grosso – 1ª fase, divulgadas em 03 de novembro de 2022.

Em 14 de agosto de 2024, a Companhia atualizou as projeções operacionais de financeiras referentes ao exercício social de 2024 (Guidance), i) descontinuando as informações previamente divulgadas em 8 de fevereiro de 2024; ii) reafirmando as projeções para o Projeto de Extensão da Rumo no Mato Grosso – 1ª fase, divulgadas em 03 de novembro de 2022.

Em 20 de fevereiro de 2025, os dados econômico-financeiros da Companhia referentes ao ano fiscal de 2024, foram arquivados, considerando encerrado o período das projeções correspondentes a esse exercício.

Em 26 de agosto de 2024, a Rumo atualizou as projeções de investimentos referentes ao Projeto de Extensão da Rumo no Mato Grosso. Na ocasião, a Companhia substituiu integralmente as estimativas apresentadas no Fato Relevante de 3 de novembro de 2022.

Em 20 de fevereiro de 2025, a Companhia divulgou Fato Relevante com as projeções e estimativas de Volume, EBITDA e Capex para o exercício social de 2025. A Companhia reafirmou as projeções para o exercício social de 2024 e reafirmou as projeções para o Projeto de Extensão da Rumo no MT.

Neste Formulário de Referência, a Companhia apresenta as projeções para o ano fiscal de 2025. As projeções para o Projeto Expansão da Rumo no MT, conforme divulgadas no fato relevante de 26 de agosto de 2024, permanecem inalteradas

b) quanto às projeções relativas a períodos já transcorridos, comparar os dados projetados com o efetivo desempenho dos indicadores, indicando com clareza as razões que levaram a desvios nas projeções

<i>Guidance</i>	2024 (jan - dez)		2023 (jan - dez)		2022 (jan-dez)	
	<i>Guidance</i>	Realizado	<i>Guidance</i>	Realizado	<i>Guidance</i>	Realizado
EBITDA ¹ R\$ milhões	$7.600 \leq \Delta \leq 7.900$	7.713	$5.400 \leq \Delta \leq 5.700$	5.650	$4.450 \leq \Delta \leq 4.600$	4.534
CAPEX R\$ milhões	$5.400 \leq \Delta \leq 5.700$	5.523	$3.600 \leq \Delta \leq 3.800$	3.737	$2.700 \leq \Delta \leq 2.900$	2.718
Volume TKU bilhões	$80 \leq \Delta \leq 82$	79,8	$76 \leq \Delta \leq 78$	77,3	$74,5 \leq \Delta \leq 76$	74,9

¹Para melhor comparabilidade, o resultado de 2024 foi ajustado por efeitos não-recorrentes descritos no release de resultados da Companhia

c) quanto às projeções relativas a períodos ainda em curso, informar se as projeções permanecem válidas na data de entrega deste Formulário de Referência e, quando for o caso, explicar por que elas foram abandonadas ou substituídas

Em relação as projeções operacionais e financeiras referentes ao período de 2025:

A Companhia informou ao mercado em Fato Relevante no dia 8 de fevereiro de 2024 que as projeções de longo prazo (2025) apresentadas no Fato Relevante de 12 de agosto de 2021 estão descontinuadas. As estimativas apresentadas no mesmo fato relevante para o ano de 2024 demonstram a expectativa de entrega do EBITDA um ano antes do que inicialmente planejado.

Em 20 de fevereiro de 2025, a Companhia divulgou Fato Relevante com as projeções e estimativas de Volume, EBITDA e Capex para o exercício social de 2025

Em relação as projeções e estimativas para a 1ª Fase do Projeto da Ferrovia da Rumo no Mato Grosso:

A Companhia apresentou projeções e estimativas iniciais para a primeira fase do Projeto da Ferrovia do Mato Grosso em 3 de novembro de 2022. Em 26 de agosto de 2024, a Rumo descontinuou as projeções apresentadas anteriormente, pois atualizou as estimativas de investimento para a primeira fase desse projeto.

Em 20 de fevereiro de 2025, na ocasião do Fato Relevante referente as projeções do exercício social de 2025, a companhia reafirmou as estimativas referentes ao projeto divulgadas em 26 de agosto de 2024.

a) Emissor

A Companhia pode não obter êxito na execução do seu plano de negócios.

A execução do plano de negócios da Companhia é fundamentada em duas frentes principais: (i) aprimorar continuamente a eficiência e a qualidade dos serviços existente e (ii) implementar projetos estratégicos para expansão. Falhas na execução dessas iniciativas podem gerar impactos financeiros, operacionais e reputacionais significativos, comprometendo a sustentabilidade do negócio. Em cenários mais extremos, essas dificuldades podem levar a restrições financeiras severas. Os principais fatores que impactam a capacidade de execução da Companhia incluem, mas não se limitam a:

- **Dinâmica de Oferta e Demanda e Competitividade do Mercado:** A Companhia está exposta a flutuações nos mercados de *commodities* agrícolas, combustíveis e papel e celulose, que são cíclicos e influenciados pelos ciclos econômicos globais e pela dinâmica de consumo. A demanda por transporte ferroviário desses produtos pode ser afetada por fatores como redução de área plantada e/ou perda de produtividade agrícola, mudanças nos padrões de consumo, entre outros. Além disso, competitividade dos diferentes modais logísticos no Brasil são influenciados por fatores como custos operacionais, infraestrutura disponível e políticas públicas para o setor de transportes. Essas variáveis podem alterar a previsibilidade e estabilidade da demanda pelos serviços da Companhia, afetando sua receita e rentabilidade.
- **Condições Macroeconômicas e Impactos Financeiros:** A volatilidade das taxas de juros e índices inflacionários podem aumentar os custos de investimento e afetar a rentabilidade de novos projetos, além de influenciar a liquidez da Companhia - tais fatores podem reduzir o interesse de investidores e instituições financeiras na concessão de crédito.
- **Condições Regulatórias e Governamentais:** A Companhia depende da renovação de suas concessões ferroviárias e do cumprimento das exigências regulatórias aplicáveis para continuar suas atividades e executar seu plano de negócios. Caso não consiga cumprir as condições estabelecidas para a manutenção e/ou prorrogação/renovação de suas concessões ou tenha dificuldades em obter aprovações regulatórias, suas operações podem ser impactadas negativamente, resultando em restrições operacionais, multas e incertezas na continuidade de suas atividades.
- **Fatores Climáticos e Eventos de Segurança Pública:** Dada a natureza de suas operações, a Companhia está exposta a eventos climáticos extremos, como secas, inundações, deslizamentos e outros desastres naturais, que podem comprometer a infraestrutura ferroviária e a continuidade das atividades. Além disso, questões relacionadas à segurança pública, como vandalismos, furtos e greves, podem levar a interrupções operacionais e prejudicar a eficiência operacional e os resultados financeiros da Companhia.

Esses fatores, isoladamente ou combinados, podem impactar adversamente as operações, os resultados financeiros e na reputação da Companhia.

A competição com outros modais logísticos e desenvolvimento de soluções logísticas alternativas às soluções oferecidas pela Rumo pode afetar adversamente a competitividade, participação de mercado, operação e lucratividade da Companhia.

A Companhia opera em um setor competitivo, disputando mercado com modais como transporte rodoviário e hidroviário, além de outros operadores ferroviários e novas soluções logísticas que possam iniciar operações. A escolha do modal pelos clientes depende de fatores como custo total do transporte, eficiência operacional e infraestrutura disponível. A concorrência com outros modais logísticos e/ou o desenvolvimento de rotas e serviços podem impactar a participação de mercado da Companhia a sua capacidade precificação. Esses fatores, isoladamente ou combinados, podem afetar adversamente os resultados operacionais e posição financeira da Companhia.

Para mais informações sobre o ambiente concorrencial, consulte a letra “g” desta sessão do Formulário.

A Companhia possui um plano de investimentos em expansão para os próximos anos. Caso o montante desses investimentos seja superior ao estimado pela Companhia, o retorno desses projetos e as condições financeiras da Companhia poderão ser adversamente afetados.

A Companhia está desenvolvendo projetos de expansão de capacidade e de conformidade com as obrigações regulatórias para os próximos anos, adicionalmente à manutenção no curso normal de seus negócios. Dentre esses investimentos, destaca-se o atendimento ao Caderno de Obrigações da Malha Paulista, o Projeto de Extensão da Rumo no Mato Grosso e os investimentos no Porto de Santos, através da FIPS - Ferrovia Interna do Porto de Santos, e de novos projetos *greenfield* em terminais portuários.

Considerando que esses investimentos serão executados ao longo de um período extenso e de forma gradual, os mesmos estão sujeitos a mudanças de escopo e pressões inflacionárias nos períodos futuros. Além disso, fatores como limitações financeiras, desafios com financiamentos, realocações de recursos, capacidade do capital de giro ou outros imprevistos podem levar a alterações no cronograma inicialmente planejado. Portanto, caso as estimativas realizadas pela Companhia para esses projetos sejam revisadas, o retorno esperado dos projetos e as condições financeiras da Companhia poderão ser adversamente afetados.

A Operação Norte apresenta representatividade substancial no resultado consolidado da Companhia. Portanto, eventuais intercorrências que prejudiquem esse sistema podem afetar materialmente os resultados e a condição patrimonial da Companhia.

Nos exercícios sociais findos em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, o volume transportado em TKU pela Operação Norte representou 80%, 78% e

79% do volume transportado consolidado da Companhia, respectivamente. Considerando o EBITDA, métrica utilizada pela Administração para avaliação de seus segmentos operacionais, a representatividade da Operação Norte no resultado consolidado nos exercícios sociais findos em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022 foi de 88%, 84% e 89%, respectivamente.

Para além dos riscos inerentes à estrutura e operação da ferrovia, a Operação Norte possui característica de dependência de infraestruturas críticas, que por um lado geram o benefício de economia de escala para a Companhia, mas por outro lado, impõe à Companhia ao risco de dependência desses sistemas. Exemplos de infraestruturas críticas da Operação Norte são (i) o Porto de Santos, (ii) o Terminal de Transbordo de Rondonópolis, e (iii) o trecho ferroviário da Malha Paulista. Eventuais intercorrências nesse sistema, por fatores exógenos e/ou gerenciáveis pela Administração, podem afetar materialmente os resultados consolidados da Companhia e a sua condição patrimonial.

A Companhia possui passivos de empréstimos, financiamentos e instrumentos financeiros derivativos e pode estar exposta a restrições de liquidez no curto e médio prazo, o que pode afetar adversamente a sua condição financeira e resultados.

Para execução do seu plano de negócios, a Companhia contraiu empréstimos e financiamentos para o desenvolvimento de projetos ou para pagar obrigações financeiras da Companhia, e depende do acesso ao crédito para a manutenção de sua estrutura de capital. Portanto, eventuais restrições de liquidez nos mercados de crédito local e internacional, poderá afetar o resultado da Rumo e a sua capacidade de execução de seu plano de negócios, incluindo, mas não se limitando a: (i) exigência de que uma parcela substancial do fluxo de caixa de suas operações seja comprometida ao pagamento do principal e juros de dívidas, reduzindo, assim, o caixa disponível para financiar capital de giro, aquisições e investimentos; (ii) limitação à sua flexibilidade de planejar ou reagir a mudanças em seu negócio ou nos setores em que atua; (iii) restrição à sua capacidade de obter financiamentos, instrumentos financeiros derivativos, fianças bancárias, garantias, ou aumentar o custo de seu capital; ou (iv) posicionar a Companhia em uma desvantagem competitiva em comparação aos concorrentes com menor endividamento.

Além disso, potenciais mudanças na classificação de crédito de grau (*rating*) da Companhia e alterações no *rating* de crédito soberano do Brasil – ao qual o *rating* da Companhia é exposto, podem ter consequências adversas adicionais sobre a capacidade da Companhia de obter financiamentos ou sobre o seu custo de financiamento e, conseqüentemente, sobre seus resultados e sua condição financeira.

A atividade de transporte ferroviário é inerentemente perigosa. Se os procedimentos de gestão de segurança da Companhia se mostrarem insuficientes, podem ocorrer acidentes que podem causar efeitos adversos

para a Companhia.

O transporte ferroviário, devido a características inerentes do setor, envolve uma diversidade de situações inerentemente perigosas como falhas mecânicas, descarrilhamento e demais acidentes que podem causar interrupções do sistema ferroviário, pagamento de multas, danos a ativos da Companhia e possível perda do produto transportado, podendo acarretar perdas financeiras significativas. Para além dos acidentes ferroviários, a Companhia também está exposta a ocorrência de eventuais acidentes pessoais, envolvendo danos físicos acometidos aos funcionários e terceiros durante suas atividades na Companhia. Se as ações e procedimentos de gestão de segurança da Companhia forem insuficientes para impedir ou remediar tais acidentes, principalmente considerando fatores externos e/ou atos de terceiros, os efeitos podem expor colaboradores e comunidades próximas a riscos relevantes de danos a vida, danos em propriedades e danos ambientais, podendo afetar os resultados das operações, situação financeira e reputacional da Companhia.

A ferrovia é uma infraestrutura extensa e suscetível a atos criminosos. As condições de segurança pública, se não forem satisfatórias, podem apresentar impacto adverso às operações da Companhia.

Atos criminosos, com ou sem uso de violência, furto de cargas e/ou vandalismo, praticados contra composições ferroviárias impactam diretamente na produtividade da Companhia, além de acarretarem danos físicos aos seus ativos e operações, aos seus colaboradores e indenizações aos clientes. Apesar da suscetibilidade da ocorrência de vandalismos, furtos e roubos, que são já conhecidos no setor de logística e transportes no Brasil e no mundo, a intensificação destas ações e/ou o seu aumento quantitativo impactam nos resultados da Companhia. Adicionalmente, a Companhia está sujeita a uma deterioração do resultado, em decorrência de uma possível redução nos volumes transportados e de maiores gastos com manutenção, indenizações, segurança e penalidades contratuais sobre os volumes contratados e não performados (*take or pay*). Além destes riscos, atos de vandalismos podem dar ensejo a danos ambientais, como por exemplo a possibilidade de vazamento de produtos e combustíveis para o solo e recursos hídricos.

Caso a Companhia se depare com qualquer destes, ou de outros riscos relacionados, poderá não ser capaz de realizar o transporte e a logística em quantidades compatíveis com suas projeções e com suas obrigações perante seus clientes, o que pode vir a afetar de maneira adversa sua situação financeira, seus resultados operacionais e sua reputação.

A Companhia depende de sistemas de tecnologia da informação e qualquer falha ou ataque nesses sistemas pode afetar adversamente as atividades da Companhia.

A Companhia depende de sistemas de tecnologia da informação para funcionamento de suas operações, incluindo o armazenamento de dados e a

recuperação de informações críticas de negócios. Os sistemas de tecnologia da informação são vulneráveis a danos de várias fontes, tais como falhas de rede, desastres naturais, sabotagem, vandalismo, ataques terroristas, erros de *software*, mau funcionamento e intrusões físicas ou eletrônicas, *vírus* e atos humanos maliciosos, que podem resultar em fraude, roubo e/ou destruição de informações nos sistemas de tecnologia. Qualquer interrupção ou perda de sistemas de tecnologia da informação dos quais dependem aspectos críticos das operações da Companhia podem ter um efeito adverso em seus negócios, resultados de operações e condição financeira.

Além disso, a Companhia armazena informações confidenciais nos sistemas de tecnologia da informação da Companhia, incluindo informações relacionadas a seus produtos, fornecedores, funcionários e clientes. Se seus servidores ou servidores de terceiros nos quais os dados da Companhia estão armazenados forem atacados por uma invasão física ou eletrônica, vírus de computador ou qualquer outra ação humana maliciosa, as informações confidenciais da Companhia poderão ser roubadas, corrompidas, destruídas e de forma inadequada, para fins diferentes daqueles originalmente pretendidos pela Companhia. Qualquer violação de segurança envolvendo apropriação indevida, perda ou outra divulgação não autorizada ou uso de informações confidenciais dos fornecedores, clientes ou demais parceiros relacionados à Companhia, seja pela própria Companhia ou por terceiros, pode: (i) sujeitar a Companhia a sanções administrativas, civis e criminais; (ii) ter um impacto negativo na reputação a Companhia ou (iii) fazer a Companhia responder perante seus fornecedores, clientes, outros parceiros ou autoridades governamentais. Qualquer um desses eventos pode ter um impacto adverso nas atividades, condição financeira e resultados operacionais da Companhia.

A Companhia não está segurada contra todos os riscos que envolvem suas atividades e as coberturas de seguro da Companhia podem ser insuficientes para cobrir todas as perdas e/ou responsabilidades que podem ser incorridas em suas operações.

A Companhia não está segurada contra todos os riscos de interrupção de suas atividades e as coberturas de seguro da Companhia para cobrir perdas e responsabilidades incorridas em decorrência de interrupção de atividades podem ser insuficientes. Além disso, a Companhia não mantém cobertura para interrupções de atividades causadas por disputas trabalhistas em nenhuma de suas operações, dessa forma, caso os empregados da Companhia promovam paralisações, estas podem ter um efeito negativo substancial sobre a Companhia, seja pela paralisação da operação e/ou pela eventual necessidade de substituição imediata da mão de obra. Ademais, a Companhia não possui seguro de seus ativos contra danos ambientais, ataques cibernéticos, guerra, terrorismo, sabotagem, dentre outros. Portanto, danos e interrupção de atividades causados por esses motivos podem ter um efeito negativo substancial na condição financeira ou resultados operacionais da Companhia.

A Companhia está sujeita ao risco de não conseguir manter ou obter seguros conforme o tipo e montante necessário a preços razoáveis, sendo que seu negócio, sua condição financeira e seus resultados operacionais podem ser negativamente afetados. Em outras situações, mesmo tendo seguro e sendo ressarcida, os valores de indenização podem não ser suficientes para cobrir todas as perdas decorrentes do respectivo sinistro.

O insucesso de parcerias estratégicas e desinvestimentos pode impor obrigações financeiras adicionais e expor a Companhia a riscos de perdas não previstas, impactando sua rentabilidade.

A Companhia estabelece parcerias estratégicas, que podem decorrer ou não de processos de desinvestimento, incluindo *joint ventures*, associações, alianças e colaborações, com destaque para parcerias com seus clientes - podendo envolver a celebração de acordos de acionistas ou acordos operacionais.

O sucesso dessas parcerias depende, em grande parte, do cumprimento satisfatório das obrigações por parte da Companhia e de seus parceiros, bem como aprovações regulatórias. A inexecução delas por qualquer das partes pode comprometer a capacidade da Companhia de entregar os serviços contratados. Dessa forma, a Companhia está exposta aos riscos de não cumprimento dos acordos firmados, além de eventuais passivos, inclusive não contingenciados, assumidos no âmbito desses acordos, como riscos ambientais, litígios, questões de compliance e operacionais. Além disso, a Companhia pode ser obrigada a realizar investimentos adicionais ou fornecer serviços extra para garantir o cumprimento das obrigações, ou ainda, encerrar antecipadamente tais parcerias. O cumprimento dessas obrigações adicionais pode resultar em redução de lucros ou, em alguns casos, em perdas significativas relacionadas à parceria estratégica.

Os titulares das ações de nossa emissão poderão não receber dividendos.

O Artigo 38 do Estatuto Social da Companhia e a Lei de Sociedades por Ações determinam o pagamento de 25% do lucro líquido do exercício na forma de proventos (dividendos e/ou juros sobre capital próprio), ajustado nos termos do artigo 202 da mesma. De acordo com a legislação vigente, o Conselho de Administração da Companhia poderá propor para deliberação dos acionistas a não distribuição de dividendos em um determinado exercício se a distribuição de dividendos for desaconselhável ou incompatível com a situação financeira no momento e os acionistas escolham não distribuir dividendos. A Companhia pode não apurar lucro líquido em determinado exercício, resultando na não distribuição de dividendos relativos ao período.

Ainda, conforme determina o artigo 38 do Estatuto Social da Companhia, 5% (cinco por cento) do lucro líquido do exercício será destinado para constituição da reserva legal, 25% (vinte e cinco por cento) serão destinados aos dividendos mínimos obrigatórios legais, e até 75% (setenta e cinco por cento) será destinado para a reserva de lucros estatutária denominada “Reserva Especial”,

que terá por fim reforçar o capital de giro e financiar a manutenção e o desenvolvimento das atividades que compõem o objeto social da Companhia e/ou de suas Controladas.

Decisões desfavoráveis ou a impossibilidade de se realizar depósitos judiciais ou de se prestar ou oferecer garantias em processos judiciais, administrativos ou arbitrais podem causar efeitos adversos nos negócios da Companhia, na sua condição financeira e nos seus resultados operacionais.

A Companhia e/ou suas controladas são parte em diversos processos nas esferas judicial, administrativa e arbitral, incluindo, mas não se limitando a ações cíveis, indenizatórias, trabalhistas, fiscais, ambientais e regulatórias. Em 31 de dezembro de 2024, os valores envolvidos nos processos com risco de perda possível totalizavam R\$ 8.963 milhões, embora não tenha sido registrada qualquer provisão nas informações trimestrais da Companhia com relação a esses processos. A Companhia não pode garantir que tais processos tenham desfechos favoráveis, ou, que os valores devidos serão aqueles estabelecidos nos processos, ou, ainda, que as provisões dos processos, quando existentes serão suficientes. Decisões contrárias aos interesses da Companhia e de suas controladas (inclusive em processo das quais elas não são parte, mas cujas decisões são proferidas pelos tribunais com força vinculante) que eventualmente alcancem valores substanciais de pagamento, que afetem a imagem da Companhia ou impeçam a realização dos seus negócios conforme inicialmente planejados poderão causar um efeito relevante adverso nos negócios da Companhia e na sua condição financeira.

Adicionalmente, é possível que a Companhia não tenha recursos necessários para realizar depósitos judiciais ou prestar ou oferecer garantias em processos judiciais, arbitrais ou administrativos que discutam valores substanciais. A dificuldade na obtenção de recursos necessários para a realização destes depósitos ou de prestação ou oferecimento destas garantias não suspenderá a cobrança dos valores decorrentes de eventuais condenações e poderá ter um efeito adverso nos negócios, na condição financeira e nos resultados da Companhia.

Além disso, a Companhia não pode assegurar que a continuidade destas cobranças em razão da eventual incapacidade de realização destes depósitos ou da prestação ou do oferecimento destas garantias não gerará a formalização de penhora livre de seus bens, inclusive de seus ativos financeiros, penhora do seu faturamento, e até mesmo a dificuldade de obtenção de suas certidões de regularidade fiscal, o que pode ter um efeito adverso em suas operações e no desenvolvimento de seus negócios, inclusive impedindo a Companhia de participar de licitações e impactando os contratos da Companhia com a Administração Pública.

Para mais informações sobre os processos envolvendo a Companhia, suas controladas e seus administradores, veja os itens 4.4 a 4.7 deste Formulário de

Referência.

Decisões desfavoráveis em processos trabalhistas, Ministério do Trabalho e Emprego e/ou da Justiça do Trabalho podem causar efeitos adversos nos negócios da Companhia

A Companhia possui diversas ações de natureza trabalhista, movidas por seus empregados e ex-empregados onde discute a interpretação sobre os dispositivos legais e instrumentos normativos, com risco de materialização dos valores em casos de decisões desfavoráveis.

A Companhia poderá ser parte em procedimentos administrativos instaurados pelo Ministério Público do Trabalho, os quais podem resultar na celebração de Termos de Ajustamento de Conduta (TACs) ou no ajuizamento de Ações Civis Públicas (ACPs), impondo obrigações de fazer e/ou não fazer, além do eventual pagamento de indenizações por danos morais. Considerando que parcela relevante da força de trabalho utilizada pela Companhia é terceirizada, eventuais descumprimentos da legislação trabalhista por parte das empresas prestadoras de serviço, bem como deficiências na estrutura de governança de suprimentos da Companhia para identificar essas situações, podem resultar na atribuição de responsabilidade subsidiária à Companhia em ações trabalhistas movidas por tais colaboradores. Adicionalmente, na hipótese de serem identificados elementos característicos da relação de emprego, sobretudo de pessoalidade e a subordinação, entre os colaboradores terceirizados e a Companhia, a Justiça do Trabalho poderá reconhecer o vínculo empregatício direto e atribuir responsabilidade solidária à Companhia, juntamente com a prestadora de serviços, pelo cumprimento das obrigações trabalhistas. A eventual materialização de contingências relacionadas a colaboradores terceirizados pode impactar negativamente a situação financeira e os resultados da Companhia.

A Companhia e suas subsidiárias celebraram 13 TACs e um acordo que impõe obrigações, como certas condições a serem cumpridas no caso de atividades terceirizadas na Malha Paulista, na Malha Oeste e na Malha Sul, incluindo autorização para terceirização de atividades, normas e padrões de segurança e ambiente de trabalho emitidos pelo Ministério do Trabalho, jornada de trabalho, cota de contratação de empregados portadores de deficiência e a proibição quanto à contratação de menores, os quais, se descumpridos, poderão ensejar pagamento de multas judiciais e/ou administrativas e afetar a Companhia adversamente de forma relevante em relação ao seu aspecto financeiro, operacional e reputacional.

Para mais informações sobre os processos trabalhistas envolvendo a Companhia e suas controladas, veja os itens 4.4 ao 4.7 deste Formulário de Referência.

A Rumo Malha Paulista S.A., controlada da Companhia ("Malha Paulista"), foi fiscalizada pelo Ministério do Trabalho e Emprego ("MTE") em 2010, em ação que resultou na lavratura de autos de infração sob a alegação de que

trabalhadores encontrados no local seriam empregados da Companhia, em situação supostamente análoga à de escravidão. A Malha Paulista efetuou o pagamento integral das multas administrativas aplicadas e ajuizou ação anulatória para contestar a legalidade dos referidos autos de infração. Posteriormente, a Rumo celebrou acordo com a Advocacia-Geral da União (“AGU”), comprometendo-se ao pagamento de R\$ 3 milhões ao Fundo de Amparo ao Trabalhador (“FAT”), à implementação de um programa de monitoramento contínuo em direitos humanos e trabalhistas por dois anos, ao desenvolvimento de dois programas sociais, ao patrocínio de iniciativas de capacitação para trabalhadores em situação de vulnerabilidade, além do pagamento de indenizações individuais no montante total de R\$ 510 mil. O acordo foi homologado judicialmente, com decisão final transitada em julgado. Em caso de descumprimento das obrigações pactuadas, a Companhia poderá ser incluída no Cadastro de Empregadores do Ministério do Trabalho.

A Malha Paulista também é parte em uma ação civil pública em trâmite na Justiça do Trabalho, ajuizada pelo Ministério Público do Trabalho (“MPT”) em decorrência da fiscalização do MTE mencionada anteriormente. De acordo com o MPT, a Companhia firmou contrato de prestação de serviços com a Prumo Engenharia Ltda. (“Prumo Engenharia”), que, por sua vez, teria subcontratado a MS Teixeira Companhia Ltda. (“MS Teixeira”) para a execução das atividades contratadas. Segundo o MPT, a MS Teixeira mantinha trabalhadores em condições supostamente degradantes e análogas à escravidão. Nesse contexto, a Rumo celebrou acordo com o Ministério Público do Trabalho, comprometendo-se ao cumprimento de diversas obrigações relacionadas às condições de trabalho, além de efetuar o pagamento de indenização no valor de R\$ 20 milhões, destinados a entidades sociais. O acordo foi homologado judicialmente, com decisão final transitada em julgado.

A Companhia poderá estar sujeita a danos reputacionais, perdas financeiras e à desvalorização de suas ações no mercado em caso de descumprimento das cláusulas previstas nos acordos firmados com a Advocacia-Geral da União (AGU) e o Ministério Público do Trabalho (MPT), mencionados anteriormente. Adicionalmente, foi instaurado processo criminal contra determinados representantes, à época dos fatos, das empresas MS Teixeira & Companhia Ltda. (“MS Teixeira”) e Prumo Engenharia Ltda. (“Prumo Engenharia”), com base em denúncia apresentada pelo Ministério Público, visando à apuração do crime de redução de trabalhadores à condição análoga à de escravo. Ao final da instrução processual, foi proferida sentença condenando o proprietário e o gerente da MS Teixeira, bem como o então gerente da Prumo Engenharia. As condenações ainda estão sujeitas a recurso.

Ainda, entre 2006 e 2012, a Rumo Malha Paulista contratou a empresa COS Emergencial Intermediação e Agendamento Ltda. (“COS Emergencial”) para a terceirização de serviços de segurança patrimonial. Posteriormente, foi instaurado processo criminal contra determinados representantes da COS Emergencial, com base em denúncia do Ministério Público Federal, para

apuração do crime de redução de trabalhadores à condição análoga à de escravo. Atualmente, encontram-se pendentes de julgamento recursos de apelação contra a sentença que condenou a gerente administrativa, o proprietário da empresa e o responsável direto pela gestão dos trabalhadores. Durante a instrução processual, foi alegado que a Malha Paulista, por ser responsável pela fiscalização das terceirizadas, deveria ter identificado a suposta situação degradante.

Caso a Rumo Malha Paulista ou seus administradores venham a ser mencionados no âmbito desse processo, a Companhia poderá ter sua condição financeira, reputação e resultados adversamente impactados.

A volatilidade e incertezas nos preços dos combustíveis podem afetar o ambiente de negócios da Companhia.

Os preços dos combustíveis são voláteis e influenciados por inúmeros fatores, incluindo, mas não se limitando ao nível de demanda global por petróleo, ao fornecimento e capacidade de refino, a disponibilidade de transporte, ao preço e oferta de fontes alternativas de energia, condições climáticas adversas, desastres naturais, conflitos em regiões produtoras de petróleo e fatores políticos, como a política de preços adotada pelo governo brasileiro por meio da Petrobras.

Aumentos significativos nos preços dos combustíveis podem comprometer a obtenção de economias de custo esperadas pela Companhia, que estão atrelados a variáveis como o preço de insumos, incluindo combustíveis, e podem não se concretizar em determinados cenários de mercado.

Por outro lado, reduções expressivas nesses preços tendem a favorecer o modal rodoviário, cuja estrutura de custos é mais sensível às variações de combustível, o que pode reduzir a competitividade da Companhia e impactar sua participação de mercado.

A Companhia adota mecanismos de *hedge* de preço de combustível em seus contratos, como forma de mitigar parte da volatilidade. No entanto, a efetividade desses instrumentos depende de diversos fatores, incluindo o cenário econômico e as limitações contratuais, como a existência de tetos tarifários, o que pode restringir a capacidade de repasse de aumentos de custo e afetar negativamente o desempenho financeiro.

A Companhia pode captar capital adicional no futuro, por meio de parcerias estratégicas ou de emissão de valores mobiliários, o que poderá afetar o preço das ações da Companhia, bem como resultar em potencial diluição da participação dos acionistas em seu capital social.

A Companhia pode levantar fundos adicionais mediante a emissão pública ou privada de ações ou títulos conversíveis em ações. Tendo em vista que a natureza das operações da Companhia requer capital intensivo, a Companhia analisa constantemente alternativas e possibilidades de parcerias estratégicas, venda de ativos e captações adicionais por meio de operações de emissão

pública ou privada de ações e/ou valores mobiliários conversíveis ou permutáveis por ações de sua emissão. Qualquer parceria estratégica ou captação de recursos por meio da distribuição de ações e/ou valores mobiliários conversíveis ou permutáveis por ações pode resultar em alteração no preço de mercado das ações de emissão da Companhia e/ou na diluição da participação dos acionistas no seu capital social.

A Companhia possui cláusulas restritivas (*covenants*) em seus contratos financeiros. O não atendimento dessas cláusulas pode apresentar impacto material adverso.

A Companhia e suas controladas estão sujeitas a determinadas cláusulas contratuais restritivas, envolvendo o cumprimento de obrigações pecuniárias e não pecuniárias, bem como o atendimento a determinados indicadores financeiros. Adicionalmente, alguns dos empréstimos da Companhia junto a instituições financeiras privadas e/ou bancos de fomento exigem que tais contratos sejam garantidos por fianças bancárias, de modo que o descumprimento em manter tais garantias constitui um evento de inadimplimento e possível decretação de vencimento antecipado.

Dessa forma, caso a Companhia não seja capaz de (i) atender aos *covenants* financeiros e não financeiros estabelecidos com seus credores; e/ou (ii) renovar as garantias contratuais destes contratos, a Companhia estará sujeita à decretação do vencimento antecipado destas respectivas dívidas (*cross default*) e, o acesso da Companhia e de suas controladas a novas linhas de financiamento para execução de seu plano de investimentos poderá ser limitado, afetando adversamente os seus negócios e os resultados operacionais.

Ainda, além do *cross default*, parte dos contratos financeiros da Companhia possuem também cláusulas de *cross acceleration*, também conhecido como “vencimento antecipado cruzado”, que permitem a declaração de vencimento antecipado de determinados contratos caso ocorra um inadimplimento e/ou o vencimento antecipado de obrigação, pecuniária ou não, de outro contrato. Ou seja: decretado o vencimento antecipado de uma dívida pelo respectivo credor, todas as demais dívidas da Companhia também serão antecipadas.

Na eventualidade da ocorrência das hipóteses acima descritas, a Companhia terá sua condição financeira afetada material e adversamente, o que impactará nas suas atividades, resultados operacionais e reputação.

Para mais informações sobre os contratos de empréstimo e financiamento e os respectivos *covenants* e *waivers*, veja o item 2.1 deste Formulário de Referência.

A Companhia está sujeita a riscos associados ao descumprimento da Lei Geral de Proteção de Dados e pode ser prejudicada pela aplicação de multas e outros tipos de sanções

A Companhia está sujeita à Lei Geral de Proteção de Dados (Lei nº 13.709/2018 – LGPD), que regula o tratamento de dados pessoais no Brasil. No exercício de suas atividades, a Companhia lida com dados pessoais e sensíveis de

colaboradores e terceiros, estando exposta a riscos decorrentes de eventual descumprimento da legislação, incluindo sanções administrativas, como multas, suspensão de atividades e obrigações de eliminação de dados. A não conformidade também pode gerar responsabilização por danos materiais e morais, individuais ou coletivos, além da possibilidade de ações judiciais. Em caso de incidentes de segurança, a Companhia pode ainda estar sujeita a penalidades previstas no Código de Defesa do Consumidor e no Marco Civil da Internet, independentemente da atuação da ANPD. Apesar dos controles implementados, falhas de segurança ou acessos não autorizados podem gerar custos elevados, danos reputacionais e perda de confiança de acionistas e clientes, com potencial impacto adverso sobre a continuidade e os resultados da Companhia.

As políticas e procedimentos de anticorrupção da Companhia podem não impedir que a Administração da Companhia, colaboradores e terceiros parceiros e fornecedores se envolvam em situações caracterizadas como corrupção no Brasil ou em qualquer outra jurisdição e/ou se posicionem de forma que violem legislações e regulamentos que poderia expor a Companhia a sanções administrativas e judiciais.

A Companhia adota políticas e procedimentos anticorrupção com o objetivo de prevenir práticas ilegais e garantir a conformidade com as legislações nacionais e internacionais, como a Lei de Prevenção à Lavagem de Dinheiro - Lei nº 9.613/1998, Lei Anticorrupção – Lei nº 12.846/2013; Decreto Anticorrupção – Decreto Federal nº 11.129/2022, US Foreign Corrupt Practices Act (“FCPA”), UK Bribery Act e US Sarbanes-Oxley Act – SOX, e qualquer legislação ou regulamentação aplicável que implemente o OECD Convention on Combating Bribery of Foreign Public Officials in International Business Transaction e demais legislações relacionadas ao combate à corrupção e ao suborno. Entretanto, apesar dessas medidas, não há garantia de que as políticas e procedimentos internos, incluindo o processo de homologação de fornecedores, serão totalmente eficazes na prevenção de práticas ilegais, fraudes ou violações dessas leis por administradores, colaboradores, terceiros, parceiros e fornecedores da cadeia de valor da Companhia. A falha no cumprimento ou a ocorrência de práticas inadequadas pode expor a Companhia a riscos significativos, incluindo sanções administrativas e judiciais, danos reputacionais e prejuízos financeiros. Além disso, alegações, mesmo infundadas, de envolvimento da Companhia ou de seus representantes em práticas corruptas podem prejudicar sua imagem no mercado, afetando a confiança de investidores, parceiros comerciais e clientes. Assim, os riscos associados a essas situações podem resultar em consequências graves, como multas e dificuldades na obtenção de crédito. Adicionalmente, diversos contratos (financeiros e não financeiros – incluindo contratos de obras, operacionais, entre outros), celebrados pela Companhia contêm cláusulas que exigem o cumprimento da Lei Anticorrupção. Dessa forma, o descumprimento da Lei

Anticorrupção pela Companhia, por sociedades integrantes de seu grupo econômico ou por seus representantes pode caracterizar um evento de inadimplemento e, conseqüentemente, provocar o vencimento antecipado das dívidas e/ou a imputação de penalidades materialmente relevantes. Conseqüentemente, se a administração da Companhia, seus funcionários próprios ou terceiros, parceiros comerciais e fornecedores agindo em seu nome ou ainda que atuando de forma indireta, mas que possa trazer, de algum modo, conseqüências para a Companhia, seja nos países onde possui negócios, ou onde de qualquer outro modo poderia estar sujeita à legislação estrangeira, envolverem-se em qualquer alegação, investigação ou processo anticorrupção, criminal ou de improbidade administrativa em conexão com seus negócios no Brasil ou em qualquer outra jurisdição, os negócios da Companhia podem ser afetados adversamente de forma relevante tanto em relação ao seu aspecto financeiro, quanto em relação à sua imagem e reputação.

A Companhia enfrenta riscos relativos aos cadastros, autorizações, licenças e alvarás para instalação e operação das suas atividades.

As atividades da Companhia e suas controladas estão sujeitas a determinadas leis, regulamentações e exigências de licenças federais, estaduais e municipais, e, portanto, dependem da obtenção de diversos registros, cadastros, autorizações, licenças, permissões entre outros para o exercício de suas atividades. A Companhia não pode assegurar que atualmente possui, para o exercício de suas atividades, todas as licenças válidas para operar e/ou que obterá e/ou renovará estas licenças, ou que as obterá e/ou renovará sempre em prazos adequados, sendo certo que reconhece que a ausência de regularização poderá gerar óbices às ocupações atualmente exercidas e, por conseguinte, eventuais prejuízos financeiros advindos por multas, bem como procedimentos de realocação.

Acresça-se que outras licenças, permissões, ou outras autorizações prévias podem ser exigidas pelos órgãos públicos federais, estaduais e municipais para a realização de determinadas obras (citando-se de modo exemplificativo, licença prévia, licença de instalação, realização de consultas a comunidades tradicionais, autorização de departamentos de água para obras que influenciem no curso de águas, certidão de uso e ocupação do solo, autorizações prévias da ANTT), sem as quais a Companhia pode ficar impedida de dar início ou sequência no desenvolvimento de seus projetos e obras, o que pode afetar adversamente o desenvolvimento das atividades da Companhia. Há situações em que a Companhia opera mediante licenças e/ou autorizações prévias e que dependem do cumprimento de determinadas exigências para obter as definitivas. Ainda, a Companhia pode estar sujeita à regulação e controle de outras autoridades públicas e Agências Reguladoras, tais como, mas sem a tanto se limitar, a ANVISA, além daquelas hoje entendidas como sendo as competentes, uma vez que não se pode garantir que tais autoridades públicas não tenham um entendimento contrário ao da Companhia quanto à necessidade

de obtenção de outras licenças, alvarás, autorizações e demais cadastros adicionais aos que a Companhia entende atualmente necessário ao desenvolvimento das atividades.

A Companhia ainda pode estar sujeita a alterações legislativas, as quais não é possível prever, e que podem afetar adversamente suas atividades, tais como, mas sem a tanto se limitar, passando a exigir cumprimento de obrigações diversas das atualmente exigidas, impedindo prosseguimento de obras de expansão, modificando a relação tributária, exigindo novos procedimentos de atuação, dentre outros. Da mesma forma, alteração de entendimento jurisprudencial com relação à incidência ou não de tributos, forma de correção e de incidência de juros em condenações judiciais, responsabilidade ou não com relação ao cumprimento de determinadas obrigações podem afetar adversamente a Companhia.

Maiores informações a respeito dos riscos relacionados aos contratos com o Poder Público podem ser consultadas no item “h” desta seção, sobre que aborda os riscos regulatórios no setor.

A incapacidade ou falha em proteger a propriedade intelectual da Companhia ou a violação, pela Companhia, à propriedade intelectual de terceiros pode ter impactos negativos no resultado operacional da Companhia.

O sucesso da Companhia depende, em parte, de sua capacidade de proteger e preservar seus ativos passíveis de proteção por institutos de propriedade intelectual. A Companhia acredita que suas marcas são ativos valiosos e importantes para seu sucesso e que problemas relacionados a propriedade intelectual podem afetá-la significativamente, de forma adversa. Eventos como o indeferimento definitivo de seus pedidos de registro de marca perante o Instituto Nacional da Propriedade Industrial (“INPI”), o uso sem autorização ou outra apropriação indevida das marcas registradas da Companhia podem diminuir o valor das marcas da Companhia ou sua reputação, de modo que a Companhia poderá sofrer impacto negativo em seus resultados operacionais.

Caso a Companhia não logre êxito em obter os registros pendentes, bem como proteger adequadamente seus ativos intangíveis, tal evento poderá gerar impactos adversos relevantes nos negócios, situação financeira, resultados operacionais, fluxo de caixa, liquidez, reputação e/ou negócios futuros da Companhia. Adicionalmente, terceiros podem alegar que os produtos ou serviços prestados da Companhia violam seus direitos de propriedade intelectual. Qualquer disputa ou litígio relacionado a ativos de propriedade intelectual pode ser oneroso e demorado devido à incerteza de litígios sobre o assunto.

A Companhia possui bens e ativos vinculados à prestação do serviço público de transporte ferroviário que não são disponíveis para satisfazer suas obrigações em eventuais execuções ou para eventos de liquidação, o

que poderá afetar negativamente os negócios da Companhia.

Parte substancial dos ativos da Companhia está vinculada à prestação de serviços públicos. Esses bens não estarão disponíveis para liquidação em caso de falência da Companhia nem poderão ser objeto de penhora para garantir a execução de decisões judiciais. De acordo com a legislação em vigor e com os contratos de concessão e/ou arrendamentos dos quais a Companhia e/ou suas controladas e subsidiárias são parte, ao final do prazo do respectivo contrato de concessão e/ou de arrendamento ou no caso de extinção antecipada, os bens da Companhia vinculados à prestação dos serviços públicos de transporte ferroviário devem ser revertidos para o Poder Concedente livres e desembaraçados de quaisquer ônus e gravames, sendo impenhoráveis e indisponíveis para liquidação. Dessa forma, caso eventuais indenizações a serem pagas pelo Poder Concedente à Companhia por essas reversões sejam menores do que o valor de mercado dos ativos revertidos, tais restrições poderão diminuir significativamente os valores que os credores da Companhia receberiam em caso de liquidação.

Existência de ônus, tributos imobiliários em aberto e outros riscos envolvendo os imóveis ocupados pela Companhia que pode impactar negativamente a Companhia e seus negócios.

Alguns dos imóveis ocupados pela e/ou de propriedade da Companhia são objetos de ônus, tais como restrições de uso e garantias constituídas em favor de terceiros. A existência de ônus sobre tais imóveis ocupados pela e/ou de propriedade da Companhia poderá implicar em perda da propriedade, caso as obrigações garantidas não sejam cumpridas pelo proprietário e/ou pela Companhia, conforme o caso, e a garantia seja executada, podendo comprometer a continuidade da ocupação exercida.

Ademais, as áreas consideradas como reserva legal de alguns dos imóveis, normalmente equivalentes a 20% da área de superfície, não podem ser utilizadas para exploração de atividades econômicas e possuem o seu uso restrito, estando o proprietário e/ou o ocupante, a depender do caso, obrigado a proteger a vegetação ali localizada. A Companhia é, ainda, proprietária de um imóvel no Município de Sumaré, no Estado de São Paulo, em que há registro de servidão de passagem. Nesses casos, os proprietários, possuidores e terceiros adquirentes devem respeitar as restrições impostas ao imóvel quando da instituição da servidão de passagem.

Por fim, a não regularidade da situação cadastral de imóveis da Companhia perante Prefeituras locais, bem como a existência de débitos tributários relacionados a esses imóveis, pode afetar a utilização e ocupação desses imóveis pela Companhia, uma vez que débitos tributários imobiliários possuem natureza *propter rem*, ou seja, recaem sobre o próprio bem. Eventual perda de imóveis oriunda de decisão de execução fiscal poderá afetar a ocupação e utilização dos respectivos imóveis pela Companhia o que, por sua vez, poderá afetar de forma adversa e relevante as atividades e operações da Companhia.

A Companhia pode não ser capaz de integrar as operações de outras companhias que venham a ser adquiridas por ela ou de alcançar os benefícios esperados decorrentes de potenciais aquisições.

Aquisições, especialmente aquelas que envolvam empreendimentos de grande porte, podem apresentar desafios, tanto de gestão, quanto operacionais, como dificuldades na integração de operações e pessoal. Qualquer falha em novos negócios ou na administração de quaisquer alianças novas pode afetar negativamente a Companhia. Aquisições também podem expor a Companhia ao risco de responsabilidade de sucessor em relação a ações ajuizadas anteriormente envolvendo uma empresa adquirida, ou obrigações contingentes incorridas antes da aquisição. O processo de auditoria conduzido em relação à aquisição e quaisquer garantias contratuais ou eventuais indenizações que a Companhia receber dos vendedores das empresas adquiridas podem não ser suficientes para proteger a Companhia ou compensá-la por obrigações efetivas. Obrigações decorrentes da aquisição de outra companhia, como obrigações trabalhistas ou ambientais, podem afetar negativamente a reputação e o desempenho operacional e financeiro da Companhia.

A Companhia não pode prever o resultado de uma investigação sobre a conduta dos ex-funcionários da ALL

Durante o ano de 2016, a Rumo tomou conhecimento de certas reportagens de imprensa alegando que pagamentos indevidos a funcionários públicos foram feitos por ex-funcionários da ALL (durante a gestão da antiga administração e antes da mudança do controle da Rumo, que ocorreu em 2015) em conexão com um investimento do Fundo de Investimento do Fundo de Garantia do Tempo De Serviço, ou FI-FGTS, na controlada Brado Logística e na ALL. Como resultado dessas alegações, a Rumo contratou assessores externos para conduzir uma investigação interna. Após a conclusão da investigação, foi encaminhado um relatório ao Ministério Público. Concluída a investigação, em julho de 2016, A Companhia apresentou voluntariamente um relatório ao Ministério Público, esclarecendo que os fatos apurados se referem ao período anterior à nossa fusão com a ALL. A Companhia foi notificada de que as informações referentes a este relatório de investigação foram acrescentadas aos autos de procedimento investigatório criminal instaurado pelo Ministério Público Federal para apurar esses e outros fatos. Até agora, este procedimento investigativo continua.

Em junho de 2021 a Rumo tomou conhecimento de algumas reportagens na imprensa alegando que um ex-presidente da ALL (durante a gestão da antiga administração e antes da mudança do controle para a Rumo, que ocorreu em 2015) estava envolvido em pagamentos suspeitos feitos em 2013 relacionados a empresas ligadas a um político. Imediatamente a Rumo fez uma investigação e informou as autoridades legais. Esses pagamentos também foram informados em 2016 às autoridades legais conforme informado acima. Neste momento, não

é possível prever o resultado da investigação criminal, as consequências de quaisquer apurações ou quaisquer medidas que possam ser tomadas pelas autoridades locais, as quais podem ter um efeito material adverso sobre a Rumo. Assim como a Rumo não pode prever o resultado do inquérito, as consequências de quaisquer constatações ou quaisquer medidas que possam ser tomadas pelas autoridades locais, qualquer uma das quais pode ter um efeito adverso significativo e reputacional sobre a Rumo e/ou sobre sua controlada Brado Logística.

b) Seus acionistas, em especial os acionistas controladores

Os interesses dos acionistas controladores da Companhia podem ser conflitantes com os interesses dos seus demais acionistas.

A Cosan S.A. (sucessora da Cosan Logística S.A.) ("Cosan"), detém 30,3% do capital social da Companhia e compõe seu bloco de controle, juntamente com a Sra. Julia Dora Antonia Koranyi Arduini, possuindo, em conjunto, aproximadamente 34,2% de capital social da Companhia.

Os acionistas controladores têm o poder de, entre outros, nomear a maioria dos membros do conselho de administração da Companhia e determinar o resultado de determinadas deliberações que exigem aprovação dos acionistas, inclusive no que diz respeito a questões relacionadas a transações com partes relacionadas, reestruturações societárias, alienação de ativos, parcerias, bem como estabelecer cronogramas, condições e montantes de quaisquer pagamentos de dividendos futuros. Além disso, os acionistas controladores da Companhia podem vir a ter interesse em realizar aquisições, alienações de ativos ou parcerias, buscar financiamento ou entrar em transações similares que possam entrar em conflito com os interesses da Companhia ou de outros acionistas.

c) suas controladas e coligadas

Os riscos das controladas são substancialmente os mesmos apontados pelo emissor.

d) seus administradores

Decisões desfavoráveis em processos criminais envolvendo membros da administração da Companhia podem causar impactos relevantes relevantes

O Sr. Rubens Ometto Silveira Mello, Presidente do Conselho de Administração da Companhia, é réu em processos criminais, na qualidade de diretor executivo de outras empresas, referente a sonegação fiscal em decorrência do suposto recolhimento irregular de ICMS. Na hipótese de decisão condenatória transitada em julgado, o Sr. Mello poderá ser impedido de ocupar cargos executivos na Companhia e, a reputação da Companhia poderá ser materialmente impactada. Para mais informações sobre as ações contra Conselheiros e Administradores da Companhia, vide os itens 4.4 ao 4.7 deste Formulário de Referência.

A manutenção de executivos e profissionais qualificados é essencial para os negócios da Companhia, seu resultado operacional e o seu crescimento.

A estratégia de negócio da Companhia depende em grande parte do desempenho de sua administração na execução de suas atribuições. A eventual perda, por qualquer motivo, dos principais executivos da Companhia e a incapacidade da Companhia de atrair, integrar e manter profissionais qualificados podem causar um efeito prejudicial sobre os seus negócios e resultados operacionais. A Companhia depende de seu acionista controlador, dos membros da Administração e de certos membros do Conselho de Administração, especialmente em relação ao planejamento e à implementação da sua estratégia de negócio e de suas operações. Se algum desses membros da Administração deixar a Companhia, por qualquer motivo, seus negócios e seu desempenho financeiro poderão ser impactados.

e) seus fornecedores

Dependência de fornecedores e aumentos significativos nos custos de serviços e/ou insumos necessários às atividades da Companhia podem afetar adversamente seus resultados operacionais e investimentos.

A Companhia está exposta ao ciclo inflacionário da cadeia de suprimentos local e global. Eventual desorganização das cadeias de suprimento, incluindo fatores como conflitos e casos de força maior podem contribuir ainda mais para o aumento da inflação global. Adicionalmente, a Companhia também concorre com outros setores pela disponibilidade de serviços e insumos nas regiões em que opera. A Companhia não pode garantir a disponibilidade de insumos e serviços e nem prever quando os preços dos insumos e serviços sofrerão reajustes. Desta forma, os custos e investimentos podem ser influenciados negativamente por um cenário de inflação crescente, que pode reduzir a rentabilidade da Companhia, caso não consiga repassar esses custos. Os investimentos também podem ser afetados, de maneira que maiores gastos podem reduzir o retorno de projetos, uma vez que os custos de matéria prima, serviços e até mesmo do capital podem aumentar. Assim como para suas atividades operacionais, a alta dos preços em geral no setor também poderá ter efeitos nos investimentos planejados e compromissados pela Companhia, seja perante seus investidores, seja perante o Poder Concedente. Neste sentido, imprevistos na execução e/ou o aumento constante e significativo nos preços poderá impactar adversamente os custos dos investimentos da Companhia para além do previsto inicialmente.

Além disso, a Companhia é suscetível ao desempenho de terceiros no curso normal de suas atividades e a quantidade de terceiros disponíveis qualificados para tais serviços. Falhas oriundas da prestação de serviço de terceiros podem impactar a produtividade dos sistemas logísticos que a Companhia opera. Além

disso, a escassez de fornecedores qualificados para suprir as necessidades planejadas pode gerar impactos adversos significativos nos resultados e na condição financeira da Companhia uma vez que implica um risco de vulnerabilidade em relação ao aumento de preços e à disponibilidade de recursos.

f) seus clientes

A Companhia possui uma concentração de principais clientes responsáveis por uma parcela significativa de suas receitas.

Os principais clientes da Companhia são as empresas de exportação que participam do mercado de *commodities* agrícolas, tais como Cargill, Bunge, ADM, Amaggi, COFCO, Louis Dreyfus, Raízen, entre outros. Nos períodos findos em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, os seis principais clientes da Companhia representaram, em conjunto, 51,1%, 50,2% e 45,8%, respectivamente, da receita líquida consolidada da Rumo.

Neste sentido, qualquer oscilação relevante destes clientes pode ter um efeito adverso relevante sobre os negócios, condição financeira e resultados operacionais da Companhia.

A Companhia está exposta a riscos de crédito e outros riscos de contrapartes de seus clientes no curso normal dos seus negócios, bem como em operar sem a ter todas as formalidades contratuais.

A Companhia está exposta a riscos de crédito e outros riscos relacionados a contrapartes no curso normal de suas operações, bem como a riscos decorrentes da ausência de formalização contratual adequada. No curso regular de suas atividades, a Companhia concede prazos, ainda que reduzidos, de pagamento a seus clientes, o que implica exposição limitada a risco de crédito relacionado a capital de giro. Ainda assim, considerando que os clientes possuem distintos perfis de risco e níveis de solvência, poderá haver inadimplementos ou atrasos no cumprimento das obrigações de pagamento previstas nos contratos e demais instrumentos celebrados. Adicionalmente, a Companhia pode, em determinadas situações, prestar serviços ou iniciar operações sem que todos os instrumentos contratuais estejam formalizados. Nesses casos, pode enfrentar dificuldades para cobrar penalidades contratuais a que teria direito — como cláusulas de take-or-pay — em caso de descumprimento por parte do cliente. O inadimplemento, especialmente por parte de clientes relevantes, inclusive no que se refere a penalidades e indenizações, pode impactar adversamente a condição financeira, os resultados operacionais e os fluxos de caixa da Companhia.

g) setores da economia nos quais o emissor atue

A Companhia opera em uma indústria competitiva e suas operações podem ser impactadas adversamente no caso de aumento significativo da

oferta de capacidade por parte de concorrentes.

Mudanças na dinâmica da oferta de capacidade por parte de concorrentes pode impactar no ambiente competitivo do setor gerando impacto sobre a participação de mercado e resultado da Companhia. A concorrência na indústria de serviços de transportes é intensa e compreende, mas não se limita, a:

- A concorrência com diferentes tipos de transporte, como os modais rodoviários, hidroviários e outras empresas atuantes no setor ferroviário;
- A concorrência com opções alternativas de exportação de produtos agrícolas através de outros portos (particularmente na região norte do Brasil) em detrimento dos portos de Santos (São Paulo), Paranaguá (Paraná) e São Francisco do Sul (Santa Catarina);
- A dependência da qualidade operacional e capacidade dos terminais;
- O limite estabelecido pelo teto tarifário arbitrado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (“ANTT”);
- A exploração do transporte ferroviário por terceiros e/ou novos projetos ferroviários em áreas primárias de atuação da Companhia, especialmente diante da promulgação da Lei das Ferrovias que passou a permitir a exploração de ferrovia por meio de autorização; e
- Possibilidade de surgimento de rotas alternativas de logística ou rotas/modais subsidiados, incluindo a possibilidade de investimentos cruzados em processos de renovação de ferrovias, conforme permitido pela Lei 13.448/2017.

Quaisquer atenuantes que influenciem a redução dos custos de transporte rodoviário, como tarifas de pedágio mais baratas ou oscilação no preço de combustíveis, podem afetar a competitividade e por consequência o resultado da Companhia, especialmente em épocas com baixos índices de crescimento da economia ou baixa da demanda da produção agrícola - o que pode limitar a capacidade da Companhia de manter ou aumentar suas tarifas, de manter suas margens operacionais ou de sustentar um crescimento significativo para seu negócio.

Para além, os fluxos do comércio são afetados significativamente pelas políticas e regulamentações dos Governos Federal, Estadual e Municipal brasileiros, bem como estrangeiros. As políticas do Governo que afetam a atividade econômica, tais como tarifas, tributos, subsídios e restrições às importações e exportações de mercadorias agrícolas e *commodities* podem influenciar na dinâmica da indústria e no volume e tipo de importações e exportações. Futuras políticas governamentais do Brasil e de outros países podem afetar negativamente o fornecimento, a demanda e os preços dos serviços de logística da Companhia, ou restringir sua capacidade de fazer negócios em seus mercados atuais e potenciais, podendo afetar, assim, o desempenho financeiro da Companhia.

Mudanças nas leis tributárias podem aumentar a carga tributária da Companhia e, consequentemente, afetar adversamente a sua lucratividade.

O Governo Federal e autoridades fiscais nas jurisdições em que a Companhia opera promovem regularmente alterações na legislação tributária e outros regimes de apuração aos quais a Companhia, suas subsidiárias e entidades controladas e seus clientes estão sujeitos, podendo afetar adversamente a lucratividade da Companhia. Tais alterações incluem possíveis mudanças nas alíquotas de impostos, alterações nas formas de apuração, alterações nas legislações de benefícios fiscais, incentivos fiscais e regimes especiais dos quais, não somente a Companhia usufrui, mas diversos contribuintes e, ocasionalmente, promulgação de impostos temporários, cujos recursos são destinados a finalidades governamentais designadas. Além disso, decretação do estado de calamidade pode resultar em impactos socioeconômicos de longo alcance, incluindo uma possível queda da arrecadação no país e uma elevação da demanda por gastos públicos em setores fundamentais. Nesse cenário, os Governos Federal, Estadual e Municipal poderão promover alterações legislativas para impor, ainda que temporariamente, tratamento tributário mais oneroso às atividades da Companhia, podendo tais medidas afetar adversamente seus negócios e resultados operacionais. Além disso, a interpretação das leis tributárias por tribunais e autoridades tributárias está em constante evolução. Os efeitos de quaisquer outras alterações que resultem da promulgação de reformas tributárias adicionais, tais como a que criou um único Imposto sobre Operações com Bens e Serviços (“IBS”) que incidiria sobre o consumo e da Contribuição Social sobre Operações com Bens e Serviços (“CBS”), ou na maneira como as leis tributárias atuais são aplicadas estão sendo analisados pela Companhia, mas ainda pendem de regulamentação pelos órgãos responsáveis, razão pela qual ainda não podem ser quantificados e não há garantias de que essas reformas ou mudanças não tenham um efeito adverso sobre os seus negócios .

A Companhia e/ou suas controladas estão sujeitas a fiscalizações pelas autoridades fiscais nas Esferas Federal, Estadual e Municipal.

Existem diversas questões fiscais objeto de preocupação das autoridades brasileiras que, portanto, fiscalizam regularmente as empresas, tais quais controle de estoque, reestruturação societária e planejamento tributário, entre outros. Os processos judiciais e administrativos relacionados a assuntos fiscais, podem afetar a Companhia. Como resultado de tais fiscalizações, as posições fiscais da Companhia e/ou suas controladas podem ser questionadas pelas autoridades fiscais. A ANTT, no âmbito dos contratos de concessões das ferrovias do grupo, também empreende fiscalizações operacionais e econômico-financeiras, com a finalidade de verificar a aderência do cumprimento das obrigações contratuais e regulamentares do setor regulado. A Companhia e/ou suas controladas não podem garantir que os provisionamentos para tais processos serão suficientes, que não haverá identificação de exposição fiscal adicional, e que não será necessária constituição de reservas adicionais para qualquer exposição fiscal. Qualquer aumento no montante da tributação como

resultado das contestações às posições fiscais da Companhia e/ou suas controladas podem afetar adversamente os negócios, resultados operacionais e a condição financeira da Companhia e/ou suas controladas.

h) regulação dos setores em que o emissor atue

A Companhia pode não ser capaz de cumprir os termos dos contratos de concessão, subconcessão, arrendamento e autorização o que pode acarretar multas, outras penalidades e, a depender da gravidade do descumprimento, na perda das respectivas concessões, subconcessões, arrendamentos e autorizações. Eventuais multas ou a perda do direito de exploração podem afetar diretamente negócios e resultados da Companhia

As concessões ferroviárias brasileiras estão sujeitas à fiscalização da ANTT a respeito do cumprimento das obrigações previstas nos contratos de concessão. Os descumprimentos encontrados são objeto de processos administrativos próprios para avaliação de aplicação de penalidades. Caso os descumprimentos sejam reiterados e considerados graves, é possível a instauração de procedimento próprio para aplicação da penalidade máxima nos contratos administrativos, que é a caducidade. Este procedimento, no entanto, ainda abre possibilidade de negociação de cronograma de atividades para saneamento das falhas antes da decisão final. Em qualquer das circunstâncias em que a Companhia venha a perder o direito de exploração de suas concessões, subconcessão e autorização, os ativos vinculados à concessão deverão ser revertidos ao Poder Concedente. Na hipótese de o Poder Público decidir pela encampação ou declarar a caducidade dos contratos de concessão celebrados com a concessionária, não é possível assegurar que o valor de eventual indenização será suficiente para compensar o investimento realizado, a taxa de retorno implícita e a perda de lucro futuro relativo aos ativos ainda não totalmente amortizados.

A extinção antecipada da concessão também não desobrigaria em relação à responsabilidade pelos danos e prejuízos causados a terceiros em decorrência da prestação do serviço concedido e poderia ainda não desobrigar em relação aos direitos e obrigações assumidas perante credores, nem com relação a eventuais danos ambientais e remediações que tenham ocorrido durante a vigência da prestação dos serviços. No caso de rescisão em virtude de risco de prestação inadequada dos serviços, ou de descumprimento das normas legais, regulamentares e contratuais, que resultarem na declaração da caducidade da concessão, o valor efetivo de compensação a ser pago pelo Poder Concedente pode ser reduzido de maneira significativa por meio da imposição de multas ou outras penalidades. Neste sentido, ainda que sujeito a procedimentos administrativos complexos, em que será assegurado à concessionária o direito a ampla defesa e contraditório, a Companhia está sujeita a interpretações do Poder Concedente a respeito da execução dos seus contratos de concessão, subconcessão e autorização ferroviárias e pode estar sujeita a perda das concessões, subconcessão e autorização ferroviárias da Companhia e/ou de

suas controladas e subsidiárias, com impacto negativo substancial no negócio da Companhia.

No que se refere à concessão da Malha Paulista, controlada da Companhia:

A Malha Paulista, controlada da Companhia, teve seu contrato de concessão originalmente celebrado em 1998, com vigência até 2028. Em setembro de 2015, foi protocolado pedido de prorrogação antecipada da concessão junto à ANTT, culminando, em maio de 2020, na assinatura do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, que prevê a extensão do prazo contratual até 2058, mediante o cumprimento de diversas obrigações por parte da concessionária.

Entre as condicionantes previstas no Aditivo, destacam-se investimentos obrigatórios cujo cumprimento vem sendo acompanhado pelo Tribunal de Contas da União e por outros órgãos de controle. Em 2022, a Malha Paulista solicitou a readequação de parte dessas obrigações, o que levou à instauração de procedimento de solução consensual com o Ministério dos Transportes, a ANTT e o TCU, resultando em ajustes nos prazos e formatos de cumprimento. Apesar dos avanços, permanece o risco de descumprimento parcial ou total das obrigações estabelecidas no Aditivo e em seus anexos, o que pode comprometer a efetiva prorrogação da concessão ou mesmo levar à decretação de sua caducidade. Adicionalmente, eventual inadimplemento pode acarretar sanções regulatórias e judiciais, com impactos relevantes nos resultados operacionais e financeiros da Companhia, além de afetar sua reputação e imagem institucional. No que se refere ao contrato de subconcessão da Malha Central, controlada da companhia:

Celebrado em julho de 2019 com vigência improrrogável até julho de 2049, o contrato de subconcessão determinou, dentre outras obrigações, um cronograma de investimentos obrigatórios a serem realizados pela Malha Central. O comprometimento de parte do cronograma de investimentos previsto no contrato está sob avaliação da ANTT, especialmente, na medida que a Malha Central já apresentou esclarecimentos e pedidos de readequações de prazos, pleitos estes que permanecem sob a avaliação da Agência.

Neste sentido, a Companhia pode não conseguir cumprir com todas as obrigações impostas pelo Poder Público no Contrato de Subconcessão e, por consequência, sofrer sanções que acarretarão significativos impactos nos resultados da Companhia, afetar sua capacidade de pagamento e cumprimento de obrigações financeiras, bem impactar e expor a imagem da Companhia.

As concessões de terminais portuários que a Companhia possui participação estão sujeitas a vencimento, limitação na renovação e vencimento antecipado pelo Poder Concedente.

A Companhia detém participações de 30% na Rhall Terminais Ltda. (30% em 2023), 20% na Termag S.A. (20% em 2023), 10% na TGG S.A. (10% em 2023) e 20% na CLI Sul S.A., nas quais a Administração entende haver influência significativa, considerando: (i) os percentuais de participação societária; (ii) a presença de representante da Companhia nos conselhos de administração das

coligadas; e/ou (iii) a relevância dos serviços de logística prestados pela Companhia a essas sociedades.

Além disso, a Companhia possui investimentos de 50% no Terminal XXXIX de Santos S.A., 50% no Terminal Alvorada S.A. e 50% no Terminal Multimodal de Grãos e Fertilizantes S.A., bem como é associada à Associação para Gestão da Ferrovia Interna do Porto de Santos ("AG-FIPS"), os quais estão sujeitos a estruturas de governança que conferem controle compartilhado entre os investidores ou associados.

Os ativos portuários nos quais a Companhia possui participação serão revertidos ao Poder Concedente ao término do arrendamento. Essa reversão poderá envolver indenização por investimentos realizados em ativos que ainda não tenham sido totalmente amortizados ou depreciados, os quais foram feitos para garantir a continuidade do serviço. A apuração dos valores devidos será baseada em critérios técnicos, observando-se as normas aplicáveis ao setor. O pagamento dessa indenização, no entanto, dependerá da decisão do Poder Concedente, respeitado o contraditório e ampla defesa. Em caso de prejuízo, a Concessionária poderá pleitear, de forma administrativa e/ou judicial, a continuidade do contrato até a amortização integral dos investimentos ou o ressarcimento dos valores considerados devidos.

Eventos como esses podem impactar de forma significativa os terminais portuários nos quais a Companhia possui participação, afetando, consequentemente, sua condição financeira e resultados operacionais. A Companhia não pode estimar o impacto de novas regulamentações que possam ser aplicadas às operações portuárias no Brasil. Além disso, os terminais podem não cumprir as obrigações contratuais de arrendamento, o que pode acarretar multas e, após violações repetidas, rescisão antecipada dos contratos.

Se os terminais da Companhia não cumprirem as normas regulatórias ou suas obrigações contratuais, os arrendamentos podem ser rescindidos antecipadamente, conforme a Lei nº 8.987/1995 ("Lei de Concessões"), que se aplica subsidiariamente aos arrendamentos portuários.

A Companhia pode não obter êxito em sua estratégia de prorrogação do contrato de concessão da Malha Sul atualmente sob avaliação da ANTT.

O contrato de concessão da Rumo Malha Sul, controlada da Companhia, tem prazo de vencimento previsto para fevereiro de 2027. A Companhia já protocolou pedido formal de prorrogação antecipada do prazo desse contrato de concessão. Foi publicada em 24/12/2020 a Resolução PPI nº 147, que opinou favoravelmente ao processo de prorrogação antecipada, sendo que em 09/02/2021, foi publicado pela Presidência da República, o Decreto nº 10.624, que qualificou o processo para fins de prorrogação, sendo estas etapas obrigatórias nos termos da Lei 13.448/2017.

Neste íterim, foi sancionada a Lei nº 13.448/2017, decorrente da conversão da Medida Provisória nº 752/2016, que estabelece as diretrizes gerais para prorrogação, inclusive antecipada e a relicitação dos contratos de parceria

definidos nos termos da Lei nº 13.334/2016, nos setores rodoviários, ferroviário e aeroportuário da Administração Pública Federal. Nos termos da nova lei, a relicitação será promovida pelo Poder Concedente caso haja interesse do concessionário em aderir esse procedimento, inclusive, sob o argumento dos concessionários se mostrem incapazes de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente. Já no caso da prorrogação antecipada contratual, os concessionários de ferrovias devem comprovar a prestação de serviço adequado (cumprimento das metas de produção e de segurança ou das metas de segurança definidas no contrato, nos termos estabelecidos pelo artigo 6º, §, §, §2º, inciso II, da Lei nº 13.448/2017). Também, o eventual termo aditivo deverá conter o respectivo cronograma dos investimentos obrigatórios previstos e incorporar mecanismos que desestimulem eventuais inexecuções ou atrasos de obrigações, como o desconto anual de reequilíbrio e o pagamento de adicional de outorga.

A Companhia não pode garantir que o processo de prorrogação antecipada da Malha Sul será bem-sucedido e ocorrerá no período estimado pela Companhia. Ademais, a Companhia poderá estar sujeita a adversas condições precedentes à prorrogação ou a prorrogação poderá ocorrer em condições menos favoráveis do que aquelas atualmente em vigor. A Companhia também poderá enfrentar concorrência significativa de terceiros caso o Poder Concedente decida licitar as suas concessões vincendas. Caso não ocorra a prorrogação antecipada da concessão, será necessário apurar, ao término do contrato, os passivos e ativos da via e demais bens vinculados à prestação do serviço público, para posterior a justificação de contas entre a Concessionária e o Poder Concedente.

A Companhia pode não conseguir cumprir os compromissos assumidos no contrato de adesão que prevê a construção, operação e exploração, em regime privado e sob autorização, de ferrovia estadual entre Rondonópolis/MT e Cuiabá/MT – Lucas do Rio Verde/MT e pode ser onerada caso não os cumpra.

O Contrato de Adesão nº 021/2021/00/00 — SINFRA, celebrado em 20 de setembro de 2021 entre a Companhia e a Secretaria do Estado de Infraestrutura e Logística do Mato Grosso, prevê todas as condições para a construção, operação, exploração e conservação, pela Companhia, do sistema ferroviário compreendido entre Rondonópolis/MT e Cuiabá/MT e Lucas do Rio Verde/MT, nos termos da Lei Complementar nº 685/2021 e do Decreto nº 881/2021, pelo prazo de 45 anos. O Contrato de Adesão determinou, dentre outras obrigações, a responsabilidade da Companhia por promover os investimentos (às suas exclusivas expensas e conforme cronograma determinado), a construção, a operação, a exploração e a conservação dos trechos ferroviários, ramais, tecnologia operacional, sistemas integrados, estruturas e terminais em sua área de influência e que sejam necessários ao atendimento das demandas de transporte ferroviário.

No entanto, por se tratar de um projeto de grande magnitude e complexidade, o

qual passará por diversos municípios do Estado do Mato Grosso, a construção da ferrovia autorizada poderá enfrentar adversidades, em razão de diversos fatores alheios ao seu controle, tais como, mas sem a tanto se limitar, oscilação na precificação dos principais insumos para construção; oscilação no valor da terra nua, objeto de desapropriação e servidão; impactos fundiários, ambientais, sociais, de povos originários e demais conflitos urbanos, além de riscos geológicos que podem, de alguma forma, exigir a readequação de projetos executivos; ingerência no controle de prazos para emissão de licenças e autorizações necessárias para o desenvolvimento do projeto; riscos de atraso na liberação de áreas para desenvolvimento dos estudos e do projeto; alterações legislativas; dentre outros fatores que podem, de alguma forma, afetar o custo e/ou prazo para desenvolvimento e conclusão do projeto.

Neste sentido, a Companhia pode não conseguir cumprir com todas as obrigações e investimentos impostos pela Secretaria do Estado de Infraestrutura e Logística do Mato Grosso no Contrato de Adesão ou enfrentar dificuldades no processo de execução e, por consequência, perder o direito de exploração do trecho e sofrer sanções que acarretarão em impactos nos resultados da Companhia, afetar sua capacidade de pagamento e cumprimento de obrigações financeiras, bem como impactar e expor a imagem da Companhia, além de perder o direito de exploração decorrente deste contrato.

O andamento e eventuais decisões desfavoráveis no âmbito de processos administrativos instaurados pela ANTT para a Malha Sul e Malha Oeste poderão afetar adversamente os resultados financeiros e operacionais da Companhia, bem como a sua imagem.

Em setembro de 2017, a Companhia foi notificada da existência de investigações preliminares iniciadas pela Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas da ANTT, com o objetivo de verificar o suposto descumprimento das obrigações previstas nos contratos de concessão da Malha Sul e da Malha Oeste. Em 21 de fevereiro de 2018 foi instaurado procedimento administrativo em face da Malha Sul, para detalhamento das conclusões havidas no processo anterior, tendo sido imposta à Malha Sul o cumprimento de obrigações que estão em andamento. Em 21 de janeiro de 2020, a ANTT determinou a instauração de procedimento administrativo ordinário, para apuração de eventual descumprimento, por parte da Malha Oeste, de medidas corretivas e correspondentes prazos estabelecidos anteriormente, bem como designar comissão que será responsável pela condução do procedimento administrativo. Na hipótese de a ANTT entender que as obrigações estabelecidas não foram atendidas, a ANTT adotará as providências necessárias à instauração do processo administrativo ordinário, de que trata o artigo 38, §2º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Paralelamente, em 21 de julho de 2020, conforme Fato Relevante divulgado na mesma data, a Malha Oeste, controlada da Companhia, protocolou, junto à ANTT, pedido de adesão a processo de relicitação referente ao objeto do Contrato de Concessão celebrado

com a União, nos termos da Lei nº 13.448 de 5 de junho de 2017 e regulamentada pelo Decreto nº 9.957 de 07 de agosto de 2019.

Ainda no âmbito do processo de relicitação da Malha Oeste, por meio da Resolução CPPI nº 146, de 24 de dezembro de 2020, o Conselho do Programa de Parceria de Investimentos opinou de forma favorável ao processo de relicitação, sendo que em 19 de fevereiro de 2021, por meio do Decreto nº 10.633, a Presidência da República qualificou o processo de relicitação, sendo estas duas etapas obrigatórias nos termos da Lei 13.448/2017. Em razão do referido procedimento administrativo e exigência legal, a Malha Oeste teve seu contrato de concessão aditado em 19 de maio de 2021 (“Aditivo”), com o objetivo de estabelecer as condições de prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas e as obrigações assumidas pelas partes por ocasião da qualificação da Malha Oeste para fins de relicitação. Em 19 de maio de 2023 foi celebrado novo aditivo, o qual prorrogou por vinte e quatro meses o prazo para celebração de acordo entre as partes com o objetivo de colocar fim aos processos judiciais e administrativos decorrentes da concessão e arrendamento bem como para conclusão do levantamento da base de ativos e passivos da Concessão.

Não obstante o indicado acima, a Companhia esclarece que, em razão da qualificação da relicitação da Malha Oeste no PPI, houve a suspensão do processo administrativo que visa imputar a caducidade da concessão. Em dezembro de 2023 foi publicada Portaria 1.160, criando Grupo de Trabalho para apresentação de proposta de solução consensual referente à concessão da Malha Oeste. Em março de 2024 houve prorrogação, por 90 dias, das atividades do Grupo de Trabalho acima descrito. Com a evolução do tema, a ANTT propôs que a avaliação do modelo a ser seguido para a Malha Oeste fosse submetido ao procedimento de Solução Consensual junto ao TCU, que foi aprovado e instaurado em janeiro de 2025, com previsão de encerramento em meados de 2025. O insucesso do processo de relicitação ou o seu descumprimento poderá acarretar a retomada do processo administrativo sobre caducidade, atualmente suspenso. Os procedimentos regulatórios necessários ao processo de relicitação que visem discutir potenciais descumprimentos ou buscar soluções amigáveis poderão não ser exitosos e, ainda, afetar adversamente os seus resultados e a Companhia poderá estar sujeita a aplicação de penalidades pelos entes regulatórios competentes, bem como danos à sua imagem.

Para mais informações sobre tais processos, veja os itens 4.4 deste Formulário de Referência.

As tarifas ferroviárias brasileiras e os serviços acessórios estão sujeitas aos limites máximos e regulamentação específica estabelecidos pela Agência Reguladora, que impactam a precificação.

De acordo com a regulamentação vigente e com os contratos de concessão federal celebrados pela Companhia e/ou por suas controladas e subsidiárias, as tarifas de referência dos serviços de frete ferroviário, assim como os serviços acessórios, estão sujeitas a limites máximos de preço, os quais são atualizados

com base em índices oficiais de inflação. Em relação aos serviços acessórios, caso a agência reguladora identifique indícios de prática abusiva, tais indícios poderão ser encaminhados ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) para as providências cabíveis. Além disso, os contratos preveem a possibilidade de revisão das tarifas em caso de alteração permanente e justificada nas condições de mercado e/ou nos custos da operação, que comprometa o equilíbrio econômico-financeiro da concessão. Revisões também podem ser determinadas periodicamente pelo poder concedente, em especial a cada cinco anos, conforme previsão contratual e legal. Os mecanismos de recomposição do equilíbrio estão definidos nos contratos e na legislação, devendo ser acionados pela parte afetada, mediante apresentação da devida comprovação econômico-financeira.

A ANTT poderá, a seu critério, promover revisões metodológicas nos critérios de definição das tarifas de referência, o que pode implicar a aplicação de novas tabelas tarifárias. Tais alterações podem impactar negativamente a receita da Companhia, e não há garantia de que as tarifas futuras serão suficientes para assegurar a manutenção de operações lucrativas.

Adicionalmente, eventuais defasagens entre os mecanismos de correção dos tetos tarifários e o comportamento dos custos reais da operação podem comprometer a viabilidade econômica de determinados fluxos de transporte ferroviário, bem como a prestação de serviços acessórios específicos.

Riscos Ambientais Decorrentes da Obtenção e Cumprimento das Licenças e Autorizações Necessárias para as Atividades da Companhia

A Companhia é obrigada a obter licenças ambientais específicas para suas atividades consideradas potencialmente poluidoras. Essas licenças podem impor exigências técnicas, como a compra de equipamentos para controle de poluição ou modificações operacionais para reduzir os impactos ambientais. O não cumprimento das condições estabelecidas em leis, decretos, licenças e permissões pode resultar em penalidades financeiras significativas, sanções criminais, revogação de licenças e a proibição de determinadas atividades.

Além disso, a Companhia está em processo de obtenção ou renovação de diversas licenças e autorizações, incluindo as ambientais e imobiliárias, necessárias para a continuidade de suas operações. A incapacidade de obter ou renovar essas licenças pode afetar negativamente seus negócios, condições financeiras e resultados operacionais.

As operações da Companhia e de suas subsidiárias envolvem riscos ambientais substanciais, como riscos de poluição ou contaminação (transporte e o uso de combustíveis e materiais inflamáveis, além de produtos derivados de petróleo) e diversos outros tipos de riscos, como perda de biodiversidade nos ecossistemas de transpasse, ruídos e vibrações decorrentes de atividades/operação, incêndios, impactos socioambientais, geração de resíduos, incremento de emissões na atmosfera (contribuição para mudanças climáticas), entre outros.

Esses riscos, especialmente os relacionados à poluição gradual, não estão totalmente cobertos por apólices de seguro. A Companhia está sujeita a uma série de leis e regulamentações ambientais federais, estaduais e municipais, o que a sujeita a possíveis reparações civis, sanções criminais, além de penalidades acessórias, que podem implicar na paralisação de suas atividades, por descumprimento das normas ambientais.

A Companhia já tem incorrido e continuará a incorrer em custos para atender às exigências legais ambientais. No entanto, não é possível prever a magnitude desses gastos no futuro. Além disso, incidentes como derramamentos, descargas de resíduos em suas instalações e/ou riscos decorrentes de acidentes ou eventos naturais extremos, como incêndios, alagamentos e desbarrancamentos, também podem gerar danos ambientais, cujos custos de reparação podem ser elevados e difíceis de calcular. Em caso de acidentes ferroviários, a Companhia poderá ser responsabilizada pela contaminação resultante, além de ter que pagar multas e responder a processos judiciais, o que pode impactar seus resultados financeiros e sua imagem.

A Companhia e suas subsidiárias também estão envolvidas em processos administrativos e judiciais relacionados ao não cumprimento da legislação ambiental. Esses processos podem resultar em multas, rescisões contratuais, suspensão de atividades ou outros impactos adversos. A Companhia possui Programas de Recuperação de Áreas Degradadas (PRADs), Termos de Compromisso (TC) e Termos de Ajustamento de Conduta (TACs) em andamento, os quais podem resultar em sanções adicionais. As infrações ambientais podem ainda levar a ações civis e criminais contra a Companhia e suas controladas, o que pode afetar sua imagem, operações e desempenho financeiro.

Para mais informações sobre os processos ambientais nos quais a Companhia está envolvida, consulte o item 4.3 deste Formulário de Referência.

i) países estrangeiros onde o emissor atue

Mudanças na legislação, especialmente tributária, de Luxemburgo podem impactar negativamente os resultados da Companhia.

A Rumo Luxembourg, subsidiária integral da Companhia e responsável pelo acesso a recursos no mercado internacional de dívida, pode ter sua capacidade de pagamento afetada em decorrência de mudanças na legislação tributária vigente, tanto no Brasil como em Luxemburgo.

Mudanças na legislação, especialmente tributária, de Luxemburgo podem gerar significativos impactos nos resultados da Companhia, afetar sua capacidade de pagamento e cumprimento de obrigações financeiras decorrentes das dívidas assumidas sob essa legislação, bem como impactar e expor a imagem da Companhia.

Controladas da Companhia podem ter sua falência decretada na hipótese de descumprimento dos procedimentos do concurso preventivo atualmente em curso perante o poder judiciário da Argentina.

Em 5 de junho de 2013, através da Resolução 469/2013 expedida pelo Ministerio del Interior y Transporte da Argentina, foram rescindidos os contratos de concessão celebrados entre o Governo da Argentina e ALL Argentina. Diante deste cenário, a ALL Argentina, ALL Central e ALL Meso, empresas sobre as quais a Companhia detém direitos econômicos, apresentou, em 27 de agosto de 2013, pedido de “concurso preventivo” perante o Poder Judiciário da Argentina, disciplinado pela Lei Argentina nº 24.522 de Concursos y Quiebras (“LQC”). O concurso preventivo é, na Argentina, processo semelhante ao da recuperação judicial no Brasil, e tem por objetivo organizar os passivos das empresas argentinas e o pagamento dos seus respectivos credores, de modo a permitir uma transição para o efetivo encerramento das suas atividades naquele país.

O processo de concurso foi formalmente instaurado em 5 de setembro de 2013. Em 3 de abril de 2014 foram emitidos pelo juízo competente os relatórios sobre a validade e o alcance das reivindicações feitas pelos credores, nos termos do artigo 36 da LQC. Em 14 de abril de 2014 foi apresentada pela ALL Argentina, ALL Central e ALL Meso ao juízo competente uma proposta para pagamento dos credores que foram declarados admitidos nos termos do artigo 41 da LQC. Em 19 de novembro de 2014, foi homologado o acordo proposto pela ALL Argentina, ALL Central e ALL Meso. Por meio deste acordo, 50% dos créditos habilitados serão pagos, em três parcelas, com vencimentos em 20 de dezembro de 2016, 2017 e 2018, a uma taxa de juros de 8% a.a. Os créditos reconhecidos por meio de decisão judicial definitiva superveniente continuarão sendo habilitados e liquidados no âmbito do juízo do “concurso preventivo”, seguindo os critérios e de descontos anteriormente estabelecidos, ou seja, (i) créditos quirografários: desconto de 50% e juros de 8% ao ano, a partir de 19.11.2014. (ii) créditos privilegiados — sem desconto e juros pela taxa do Banco de La Nacion Argentina (BNA). Para mais informações sobre tais processos, veja os itens 4.3 deste Formulário de Referência.

Em caso de não cumprimento do acordo celebrado no âmbito do concurso preventivo, a ALL Argentina, ALL Central e ALL Meso poderão ter sua falência decretada, acarretando impactos negativos para a imagem da Companhia.

j) questões sociais

Em continuidade ao fator de risco *“A ferrovia é uma infraestrutura extensa e suscetível a atos criminosos. As condições de segurança pública, se não forem satisfatórias, podem apresentar impacto adverso às operações da Companhia.”*, dentre os fatores de riscos sociais que permeiam os negócios da Companhia, destacam-se o potencial impacto negativo das operações em comunidades locais e comunidades tradicionais, bem como riscos operacionais aos quais os colaboradores da Rumo encontram-se sujeitos no exercer de suas funções.

Atualmente a operação da Companhia é suscetível às interferências das populações lindeiras nas suas atividades, especialmente para os atos criminosos, com ou sem uso de violência, furto de cargas e/ou vandalismo, praticados contra composições ferroviárias impactam diretamente na produtividade da Companhia, além de acarretarem danos aos seus ativos, aos seus colaboradores e indenizações aos clientes. Sob outro aspecto, a questão cultural de [des]respeito às regras brasileiras de trânsito da população também é recorrente os casos de abalroamentos de veículos com a composições ferroviárias, que ensejam também impacto na produtividade da Companhia, além de acarretarem danos aos seus ativos, e a segurança ferroviária e dos nossos colaboradores.

Como consequência destes fatos, a Companhia pode enfrentar restrições de capacidade e redução de produtividade devido à quantidade de “horas perdidas” e, caso a Companhia se depare com qualquer destes, ou de outros riscos relacionados, poderá não ser capaz de realizar o transporte e a logística em quantidades compatíveis com suas projeções e/ou com suas obrigações perante seus clientes, o que pode vir a afetar de maneira adversa sua situação financeira, seus resultados operacionais e sua reputação. Os aspectos decorrentes da operação ferroviária que, em especial, podem impactar negativamente as comunidades locais são prejuízos à mobilidade urbana, as buzinas dos trens e serviços de roçada na faixa de domínio. Para facilitar a comunicação com a comunidade, a Rumo dispõe de um canal de relacionamento: 0800 701 2255, dedicado ao atendimento das solicitações da comunidade, o qual possui atendimento 24 horas, 7 dias por semana.

No que concerne aos riscos operacionais na forma de acidentes de trabalho, todos os trabalhadores, de todas as unidades da Rumo são abrangidos pelo Sistema de Saúde e Segurança do Trabalho. Além disso, dispõe do Programa Rumo Zero Acidente, contemplando procedimentos e ferramentas para reduzir continuamente os riscos dentro da Companhia. A Rumo implementa e mantém ações para bloqueio de riscos em suas atividades, disponibilizando diversos recursos ou eliminando os riscos existentes. Ainda, a invasão da faixa de domínio ferroviária representa uma exposição social significativa, afetando diretamente a segurança e o bem-estar das comunidades que ocupam essas áreas irregularmente. A proximidade com a linha férrea expõe tais ocupantes ao risco de acidentes. A ocupação também pode acirrar conflitos sociais, uma vez que a necessidade de reintegração de posse, pela garantia da segurança da população e da operação, bem como dos bens objeto da concessão, gera tensões entre os moradores, autoridades e Cia., impactando a estabilidade das famílias e exigindo a atuação de políticas públicas que conciliem direitos, segurança e desenvolvimento territorial e econômico sustentável.

k) questões ambientais

Entre os fatores de risco ambientais associados às atividades da Companhia, que se comprometem com as obrigações do processo de licenciamento

ambiental nas fases prévias, destacam-se os impactos negativos sobre áreas protegidas, prejuízos à conservação da biodiversidade, além da potencial geração de resíduos e contaminações. Os riscos relacionados à redução da biodiversidade podem ocorrer tanto na fase de instalação e construção quanto na fase de operação dos empreendimentos, sendo essencial a adoção das melhores práticas ferroviárias para mitigá-los. A seguir, são apresentados os principais riscos ambientais nas duas fases:

Fase de Instalação e Construção

- Supressão de vegetação: Desmatamento e perda de habitat para a fauna e flora durante as obras de implantação e melhoria da ferrovia.
- Fragmentação de habitat: A instalação de cortes, aterros e a superestrutura ferroviária pode criar barreiras físicas que dificultam o deslocamento da fauna, resultando em redução do fluxo gênico e maior risco de extinção de espécies mais vulneráveis.
- Alteração de cursos d'água: Interferência em rios, córregos e áreas úmidas, impactando ecossistemas aquáticos e terrestres.
- Risco de atropelamento: A movimentação de máquinas e veículos pesados durante a construção pode afetar a fauna local.
- Poluição do solo e da água: Vazamento de combustíveis, óleos e outros resíduos, impactando o solo e os corpos d'água.
- Ruído e vibração: Distúrbios causados por atividades de construção podem afetar a fauna terrestre e aquática, alterando seu comportamento e habitat.

Fase de Operação

- Atropelamento de fauna silvestre, incluindo espécies ameaçadas de extinção : Impacto direto sobre animais que tentam atravessar ou se deslocam sobre os trilhos.
- Efeito barreira: Dificuldade de movimentação de espécies, reduzindo a conectividade entre habitats e fragmentando ecossistemas.
- Alteração de comportamento: Ruído, vibração e luzes artificiais podem interferir no comportamento da fauna, prejudicando sua alimentação, reprodução e migração.
- Risco de incêndios: A operação ferroviária e a manutenção dos trilhos podem gerar fontes de ignição, resultando em incêndios e queimadas.
- Contaminação ambiental: Vazamentos de carga, óleo e outros poluentes podem afetar solo e água, impactando os ecossistemas.
- Introdução de espécies invasoras: O transporte de materiais pode favorecer a disseminação de espécies exóticas e invasoras em ambientes sensíveis.
- Supressão de vegetação: A manutenção da infraestrutura ferroviária e de obras de arte (como pontes e viadutos) pode exigir a remoção de vegetação, impactando áreas naturais e espécies nativas.
- Risco de atos criminosos: O vandalismo de composições pode resultar no derramamento de carga, com riscos ambientais, apesar das ações de recolha e limpeza do material.

Além disso, pode haver impactos indiretos das atividades ferroviárias, como o

estímulo ao desmatamento nas áreas de influência da ferrovia e alterações no uso do solo.

A Companhia pode ser condenada por danos ambientais causados às comunidades localizadas no entorno das áreas de concessão.

A legislação brasileira prevê a tríplice responsabilização ambiental, ou seja, a possibilidade de que um mesmo fato seja apurado nas esferas civil, penal e administrativa, conforme artigo 225, parágrafo 3º, da Constituição Federal de 1988. O não cumprimento dessas leis e regulamentações (incluindo a não obtenção ou manutenção das licenças ambientais relevantes, bem como o descumprimento das condicionantes técnicas impostas no processo de licenciamento ambiental) pode sujeitar o infrator a multas administrativas (de até R\$ 50 milhões), interrupção compulsória de atividades e sanções criminais, além da obrigação de sanar os danos e pagar indenizações ambientais à coletividade e a terceiros. Ademais, a legislação ambiental brasileira adota um sistema de responsabilidade civil objetiva, individual e solidária, para danos ambientais, o que torna o causador da poluição responsável pela reparação do dano ambiental, independentemente de culpa ou dolo, e pode tornar a Companhia, isolada e solidariamente, responsável pelas obrigações de seus fornecedores ou clientes, por exemplo.

A Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 (“Lei de Crimes Ambientais”) prevê, em seu artigo 4º, a possibilidade da desconsideração da personalidade jurídica sempre que sua personalidade for obstáculo ao ressarcimento de prejuízos causados ao meio ambiente. Nessa situação, os sócios passam a ser pessoalmente responsáveis pela reparação do dano ao meio ambiente. As atividades da Companhia podem afetar espaços territoriais especialmente protegidos, bem como territórios de comunidades tradicionais; demandando, portanto, a obtenção de anuências, licenças e aprovações de órgãos ambientais e intervenientes. Para a mitigação e/ou compensação dos impactos causados a esses espaços e territórios, são exigidas adoção de medidas cabíveis. Se constatada a insuficiência patrimonial da pessoa jurídica para reparar ou compensar os prejuízos ambientais por ela causados, poderá expor a Companhia aos riscos de responsabilização ambiental indicados acima.

Para informações sobre os processos ambientais nas quais a Companhia é parte, veja o item 4.4 deste Formulário de Referência.

O meio ambiente no Brasil é classificado em quatro aspectos, meio ambiente natural, meio ambiente cultural, meio ambiente, artificial e meio ambiente laboral. Esta classificação doutrinária foi reconhecida pelo Supremo Tribunal Federal. Em razão desta classificação, prevista na Constituição Federal, a empresa, que tem sua operação em espaços urbanos e rurais e grande número de empregados, deve pautar suas atividades sempre observando a legislação aplicada à proteção das cidades, dos recursos naturais, dos bens materiais e não matérias de valor histórico e da saúde de seus empregados.

Em especial atenção ao meio ambiente laboral, a Companhia deve sempre

observar regras ambientais e de segurança do trabalho, sob pena de ser responsabilizada nas três esferas de modo que poderá afetar negativamente os negócios, resultados e reputação da Companhia. Para informações sobre a Política Ambiental da Companhia e as ações relacionadas à responsabilidade social da Companhia, veja itens 7.5 e 7.8, respectivamente, deste Formulário de Referência.

I) questões climáticas, incluindo riscos físicos e de transição

A Companhia reconhece que as mudanças climáticas representam um fator de risco relevante, com potencial de impactar suas operações de forma direta e indireta. Tais riscos se manifestam tanto no nível físico, por meio de eventos extremos ou mudanças graduais no clima que afetam a infraestrutura ferroviária, quanto no nível de transição, decorrentes das transformações regulatórias, tecnológicas e de mercado que buscam mitigar os efeitos das mudanças climáticas.

Com o objetivo de aprimorar sua compreensão e gestão desses riscos, a Rumo conduziu, em linha com as melhores práticas de mercado e referências científicas, um processo de modelagem climática. Esse estudo abrangeu a totalidade das cinco malhas ferroviárias sob concessão da Companhia, bem como os terminais portuários nos estados de São Paulo (Santos), Paraná (Paranaguá), Santa Catarina (São Francisco do Sul) e Rio Grande do Sul (Rio Grande).

Entre os principais riscos físicos mapeados, destacam-se:

- Calor extremo: Temperaturas elevadas podem causar deformações nos trilhos (flambagem), aumentando o risco de descarrilamentos, interrupções na circulação de trens e danos ao material rodante.
- Chuvas intensas e deslizamentos de terra: A elevação no volume e intensidade das chuvas pode causar deslizamentos, comprometendo vias permanentes, sistemas de sinalização e demais ativos da ferrovia, com reflexos operacionais e financeiros relevantes.
- Inundações pluviais e fluviais: Áreas alagadas podem inviabilizar temporariamente a circulação ferroviária e, em cenários mais extremos, gerar prejuízos estruturais de difícil recuperação.
- Ciclones tropicais: Eventos desse tipo podem afetar diretamente trechos da malha e áreas portuárias, gerando atrasos logísticos, riscos à segurança e danos à infraestrutura.
- Incêndios florestais: As altas temperaturas e períodos de seca aumentam a incidência de incêndios, que podem atingir a faixa de domínio ferroviária, danificando ativos e exigindo paralisações operacionais.

Entre os principais riscos de transição mapeados, destacam-se, mas não se limitam a:

- Mudanças regulatórias: O avanço de políticas públicas voltadas à mitigação das mudanças climáticas, como a precificação de carbono, a criação de limites obrigatórios de emissões ou a exigência de relatórios climáticos mais

robustos, pode gerar obrigações adicionais à Companhia, com impactos financeiros e operacionais.

- **Evolução tecnológica:** A necessidade de reduzir a pegada de carbono pode demandar investimentos em tecnologias mais limpas, como soluções logísticas de baixa emissão, eletrificação parcial de processos ou eficiência energética, que envolvem custos de adaptação e
- **Reputação e exigências de stakeholders:** A crescente atenção de investidores, clientes e sociedade civil à atuação ambiental das empresas pode gerar pressão adicional sobre a Companhia, com riscos reputacionais em caso de percepção negativa quanto ao seu desempenho climático.

Esses riscos — tanto físicos quanto de transição — podem demandar mudanças nos padrões operacionais, novos investimentos e medidas de adaptação que não estão plenamente precificadas. A Companhia não é capaz de estimar com precisão o impacto financeiro dessas exigências futuras, tampouco garantir que conseguirá atender integralmente às demandas regulatórias e de mercado à medida que elas evoluírem.

m) outras questões não compreendidas nos itens anteriores

Os principais riscos em que a Companhia está exposta foram detalhados nos itens anteriores.

A Companhia pode não obter êxito na execução do seu plano de negócios.

A execução do plano de negócios da Companhia é fundamentada em duas frentes principais: (i) aprimorar continuamente a eficiência e a qualidade dos serviços existente e (ii) implementar projetos estratégicos para expansão. Falhas na execução dessas iniciativas podem gerar impactos financeiros, operacionais e reputacionais significativos, comprometendo a sustentabilidade do negócio. Em cenários mais extremos, essas dificuldades podem levar a restrições financeiras severas. Os principais fatores que impactam a capacidade de execução da Companhia incluem, mas não se limitam a:

- **Dinâmica de Oferta e Demanda e Competitividade do Mercado:** A Companhia está exposta a flutuações nos mercados de commodities agrícolas, combustíveis e papel e celulose, que são cíclicos e influenciados pelos ciclos econômicos globais e pela dinâmica de consumo. A demanda por transporte ferroviário desses produtos pode ser afetada por fatores como redução de área plantada e/ou perda de produtividade agrícola, mudanças nos padrões de consumo, entre outros. Além disso, competitividade dos diferentes modais logísticos no Brasil são influenciados por fatores como custos operacionais, infraestrutura disponível e políticas públicas para o setor de transportes. Essas variáveis podem alterar a previsibilidade e estabilidade da demanda pelos serviços da Companhia, afetando sua receita e rentabilidade.
- **Condições Macroeconômicas e Impactos Financeiros:** A volatilidade das taxas de juros e índices inflacionários podem aumentar os custos de investimento e afetar a rentabilidade de novos projetos, além de influenciar a liquidez da Companhia - tais fatores podem reduzir o interesse de investidores e instituições financeiras na concessão de crédito.
- **Condições Regulatórias e Governamentais:** A Companhia depende da renovação de suas concessões ferroviárias e do cumprimento das exigências regulatórias aplicáveis para continuar suas atividades e executar seu plano de negócios. Caso não consiga cumprir as condições estabelecidas para a manutenção e/ou prorrogação/renovação de suas concessões ou tenha dificuldades em obter aprovações regulatórias, suas operações podem ser impactadas negativamente, resultando em restrições operacionais, multas e incertezas na continuidade de suas atividades.
- **Fatores Climáticos e Eventos de Segurança Pública:** Dada a natureza de suas operações, a Companhia está exposta a eventos climáticos extremos, como secas, inundações, deslizamentos e outros desastres naturais, que podem comprometer a infraestrutura ferroviária e a continuidade das atividades. Além disso, questões relacionadas à segurança pública, como vandalismos, furtos e greves, podem levar a interrupções operacionais e prejudicar a eficiência operacional e os resultados financeiros da Companhia. Esses fatores, isoladamente ou combinados, podem impactar adversamente as operações, os resultados financeiros e na reputação da Companhia.

A competição com outros modais logísticos e desenvolvimento de soluções logísticas alternativas às soluções oferecidas pela Rumo pode afetar

adversamente a competitividade, participação de mercado, operação e lucratividade da Companhia.

A Companhia opera em um setor competitivo, disputando mercado com modais como transporte rodoviário e hidroviário, além de outros operadores ferroviários e novas soluções logísticas que possam iniciar operações. A escolha do modal pelos clientes depende de fatores como custo total do transporte, eficiência operacional e infraestrutura disponível. A concorrência com outros modais logísticos e/ou o desenvolvimento de rotas e serviços podem impactar a participação de mercado da Companhia a sua capacidade precificação. Esses fatores, isoladamente ou combinados, podem afetar adversamente os resultados operacionais e posição financeira da Companhia.

A Companhia possui um plano de investimentos em expansão para os próximos anos. Caso o montante desses investimentos seja superior ao estimado pela Companhia, o retorno desses projetos e as condições financeiras da Companhia poderão ser adversamente afetados.

A Companhia está desenvolvendo projetos de expansão de capacidade e de conformidade com as obrigações regulatórias para os próximos anos, adicionalmente à manutenção no curso normal de seus negócios. Dentre esses investimentos, destaca-se o atendimento ao Caderno de Obrigações da Malha Paulista, o Projeto de Extensão da Rumo no Mato Grosso e os investimentos no Porto de Santos, através da FIPS - Ferrovia Interna do Porto de Santos, e de novos projetos *greenfield* em terminais portuários.

Considerando que esses investimentos serão executados ao longo de um período extenso e de forma gradual, os mesmos estão sujeitos a mudanças de escopo e pressões inflacionárias nos períodos futuros. Além disso, fatores como limitações financeiras, desafios com financiamentos, realocações de recursos, capacidade do capital de giro ou outros imprevistos podem levar a alterações no cronograma inicialmente planejado. Portanto, caso as estimativas realizadas pela Companhia para esses projetos sejam revisadas, o retorno esperado dos projetos e as condições financeiras da Companhia poderão ser adversamente afetados.

A Companhia pode não ser capaz de cumprir os termos dos contratos de concessão, subconcessão, arrendamento e autorização o que pode acarretar multas, outras penalidades e, a depender da gravidade do descumprimento, na perda das respectivas concessões, subconcessões, arrendamentos e autorizações. Eventuais multas ou a perda do direito de exploração podem afetar diretamente negócios e resultados da Companhia

As concessões ferroviárias brasileiras estão sujeitas à fiscalização da ANTT a respeito do cumprimento das obrigações previstas nos contratos de concessão. Os descumprimentos encontrados são objeto de processos administrativos próprios para avaliação de aplicação de penalidades. Caso os descumprimentos sejam reiterados e considerados graves, é possível a instauração de

procedimento próprio para aplicação da penalidade máxima nos contratos administrativos, que é a caducidade. Este procedimento, no entanto, ainda abre possibilidade de negociação de cronograma de atividades para saneamento das falhas antes da decisão final. Em qualquer das circunstâncias em que a Companhia venha a perder o direito de exploração de suas concessões, subconcessão e autorização, os ativos vinculados à concessão deverão ser revertidos ao Poder Concedente. Na hipótese de o Poder Público decidir pela encampação ou declarar a caducidade dos contratos de concessão celebrados com a concessionária, não é possível assegurar que o valor de eventual indenização será suficiente para compensar o investimento realizado, a taxa de retorno implícita e a perda de lucro futuro relativo aos ativos ainda não totalmente amortizados.

A extinção antecipada da concessão também não desobrigaria em relação à responsabilidade pelos danos e prejuízos causados a terceiros em decorrência da prestação do serviço concedido e poderia ainda não desobrigar em relação aos direitos e obrigações assumidas perante credores, nem com relação a eventuais danos ambientais e remediações que tenham ocorrido durante a vigência da prestação dos serviços. No caso de rescisão em virtude de risco de prestação inadequada dos serviços, ou de descumprimento das normas legais, regulamentares e contratuais, que resultarem na declaração da caducidade da concessão, o valor efetivo de compensação a ser pago pelo Poder Concedente pode ser reduzido de maneira significativa por meio da imposição de multas ou outras penalidades. Neste sentido, ainda que sujeito a procedimentos administrativos complexos, em que será assegurado à concessionária o direito a ampla defesa e contraditório, a Companhia está sujeita a interpretações do Poder Concedente a respeito da execução dos seus contratos de concessão, subconcessão e autorização ferroviárias e pode estar sujeita a perda das concessões, subconcessão e autorização ferroviárias da Companhia e/ou de suas controladas e subsidiárias, com impacto negativo substancial no negócio da Companhia.

No que se refere à concessão da Malha Paulista, controlada da Companhia:

A Malha Paulista, controlada da Companhia, teve seu contrato de concessão originalmente celebrado em 1998, com vigência até 2028. Em setembro de 2015, foi protocolado pedido de prorrogação antecipada da concessão junto à ANTT, culminando, em maio de 2020, na assinatura do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, que prevê a extensão do prazo contratual até 2058, mediante o cumprimento de diversas obrigações por parte da concessionária.

Entre as condicionantes previstas no Aditivo, destacam-se investimentos obrigatórios cujo cumprimento vem sendo acompanhado pelo Tribunal de Contas da União e por outros órgãos de controle. Em 2022, a Malha Paulista solicitou a readequação de parte dessas obrigações, o que levou à instauração de procedimento de solução consensual com o Ministério dos Transportes, a ANTT e o TCU, resultando em ajustes nos prazos e formatos de cumprimento. Apesar dos avanços, permanece o risco de descumprimento parcial ou total das

obrigações estabelecidas no Aditivo e em seus anexos, o que pode comprometer a efetiva prorrogação da concessão ou mesmo levar à decretação de sua caducidade. Adicionalmente, eventual inadimplemento pode acarretar sanções regulatórias e judiciais, com impactos relevantes nos resultados operacionais e financeiros da Companhia, além de afetar sua reputação e imagem institucional. No que se refere ao contrato de subconcessão da Malha Central, controlada da companhia:

Celebrado em julho de 2019 com vigência improrrogável até julho de 2049, o contrato de subconcessão determinou, dentre outras obrigações, um cronograma de investimentos obrigatórios a serem realizados pela Malha Central. O comprometimento de parte do cronograma de investimentos previsto no contrato está sob avaliação da ANTT, especialmente, na medida que a Malha Central já apresentou esclarecimentos e pedidos de readequações de prazos, pleitos estes que permanecem sob a avaliação da Agência.

Neste sentido, a Companhia pode não conseguir cumprir com todas as obrigações impostas pelo Poder Público no Contrato de Subconcessão e, por consequência, sofrer sanções que acarretarão significativos impactos nos resultados da Companhia, afetar sua capacidade de pagamento e cumprimento de obrigações financeiras, bem impactar e expor a imagem da Companhia.

questões climáticas, incluindo riscos físicos e de transição

A Companhia reconhece que as mudanças climáticas representam um fator de risco relevante, com potencial de impactar suas operações de forma direta e indireta. Tais riscos se manifestam tanto no nível físico, por meio de eventos extremos ou mudanças graduais no clima que afetam a infraestrutura ferroviária, quanto no nível de transição, decorrentes das transformações regulatórias, tecnológicas e de mercado que buscam mitigar os efeitos das mudanças climáticas.

Com o objetivo de aprimorar sua compreensão e gestão desses riscos, a Rumo conduziu, em linha com as melhores práticas de mercado e referências científicas, um processo de modelagem climática. Esse estudo abrangeu a totalidade das cinco malhas ferroviárias sob concessão da Companhia, bem como os terminais portuários nos estados de São Paulo (Santos), Paraná (Paranaguá), Santa Catarina (São Francisco do Sul) e Rio Grande do Sul (Rio Grande).

Entre os principais riscos físicos mapeados, destacam-se:

- **Calor extremo:** Temperaturas elevadas podem causar deformações nos trilhos (flambagem), aumentando o risco de descarrilamentos, interrupções na circulação de trens e danos ao material rodante.
- **Chuvas intensas e deslizamentos de terra:** A elevação no volume e intensidade das chuvas pode causar deslizamentos, comprometendo vias permanentes, sistemas de sinalização e demais ativos da ferrovia, com reflexos operacionais e financeiros relevantes.

- Inundações pluviais e fluviais: Áreas alagadas podem inviabilizar temporariamente a circulação ferroviária e, em cenários mais extremos, gerar prejuízos estruturais de difícil recuperação.
- Ciclones tropicais: Eventos desse tipo podem afetar diretamente trechos da malha e áreas portuárias, gerando atrasos logísticos, riscos à segurança e danos à infraestrutura.
- Incêndios florestais: As altas temperaturas e períodos de seca aumentam a incidência de incêndios, que podem atingir a faixa de domínio ferroviária, danificando ativos e exigindo paralisações operacionais.

Entre os principais riscos de transição mapeados, destacam-se, mas não se limitam a:

- Mudanças regulatórias: O avanço de políticas públicas voltadas à mitigação das mudanças climáticas, como a precificação de carbono, a criação de limites obrigatórios de emissões ou a exigência de relatórios climáticos mais robustos, pode gerar obrigações adicionais à Companhia, com impactos financeiros e operacionais.
- Evolução tecnológica: A necessidade de reduzir a pegada de carbono pode demandar investimentos em tecnologias mais limpas, como soluções logísticas de baixa emissão, eletrificação parcial de processos ou eficiência energética, que envolvem custos de adaptação e
- Reputação e exigências de stakeholders: A crescente atenção de investidores, clientes e sociedade civil à atuação ambiental das empresas pode gerar pressão adicional sobre a Companhia, com riscos reputacionais em caso de percepção negativa quanto ao seu desempenho climático.

Esses riscos — tanto físicos quanto de transição — podem demandar mudanças nos padrões operacionais, novos investimentos e medidas de adaptação que não estão plenamente precificadas. A Companhia não é capaz de estimar com precisão o impacto financeiro dessas exigências futuras, tampouco garantir que conseguirá atender integralmente às demandas regulatórias e de mercado à medida que elas evoluírem.

Riscos relacionados à inflação

No passado, o Brasil sofreu com taxas de inflação extremamente altas e, conseqüentemente, adotou políticas monetárias que resultaram em uma das maiores taxas reais de juros do mundo.

De acordo com o IGP-M, índice geral de preços do mercado, O índice de inflação no Brasil foi de 6,54% em 31 de dezembro de 2024, -3,18% em 31 de dezembro de 2023, ante 5,46% no mesmo período em 2022.

Além disso, de acordo com o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), publicado pelo IBGE, as taxas de inflação no Brasil eram 4,83% em 31 de dezembro de 2024, 4,62% em 31 de dezembro de 2023 e 5,78% em 31 de dezembro de 2022. Enquanto isso a Selic fechou em 12,25% em 31 de dezembro de 2024, 11,75% em 31 de dezembro de 2023 e 13,75% em 31 de dezembro de 2022. As medidas adotadas pelo governo brasileiro para combatê-la, principalmente por meio do Banco Central, tiveram e podem voltar a ter efeitos consideráveis sobre a economia brasileira e sobre os negócios da Companhia. O Brasil pode passar por variações relevantes da taxa de inflação no futuro. Pressões inflacionárias podem levar à intervenção do Governo Federal sobre a economia, incluindo a implementação de políticas governamentais que podem ter um efeito adverso para a Companhia e seus clientes. Além disso, a Companhia tem contratos de arrendamento mercantil cujas correções de valores previstas estão diretamente relacionadas a índices de inflação, os quais poderão ser negativamente impactados caso o Governo Federal não seja capaz de conter os avanços da inflação.

Riscos relacionados à taxa de câmbio

Em consequência de pressões inflacionárias e ajustes de política econômica, a moeda brasileira historicamente apresenta elevada volatilidade em relação ao dólar norte-americano e outras moedas estrangeiras. No passado, o Governo Federal implementou vários planos econômicos e utilizou diversas políticas cambiais, incluindo desvalorizações repentinas, minidesvalorizações periódicas (durante as quais a frequência dos reajustes variava entre diária e mensal), sistemas de câmbio flutuante, banda cambial, controles cambiais e mercados cambiais duplos. De tempos em tempos, há oscilações significativas na taxa de câmbio entre a moeda brasileira, de um lado, e o dólar norte-americano e outras moedas, de outro. Em 31 de dezembro de 2024 a taxa de câmbio era de R\$ 6,1917 por dólar norte-americano, equivalente a uma desvalorização de 27,9% do Real em comparação com a taxa de câmbio registrada em 31 de dezembro de 2023. Em 31 de dezembro de 2023 a taxa de câmbio era de R\$ 4,8413 por dólar norte-americano, equivalente a uma valorização de 7,2% do Real em comparação com a taxa de câmbio registrada em 31 de dezembro de 2022.

A seguir, tem-se a evolução da taxa de câmbio entre 31 de dezembro de 2019 e 31 de dezembro de 2024.

31/12/2020	31/12/2021	30/12/2022	31/12/2023	31/12/2024
5,1967	5,5805	5,2177	4,8413	6,1917

Desvalorizações do real em relação ao dólar norte-americano podem criar mais pressões inflacionárias no Brasil, acarretar aumentos das taxas de juros, limitar o acesso da Companhia a mercados financeiros estrangeiros e provocar a adoção de políticas recessivas pelo Governo Federal. Por outro lado, a apreciação do real em relação ao dólar norte-americano pode levar a uma deterioração da conta corrente e do balanço de pagamentos do Brasil e provocar uma redução das exportações do país. Qualquer um dos acontecimentos acima pode prejudicar a economia brasileira, como um todo.

Ademais, a exposição da Companhia à variações cambiais é principalmente oriunda de empréstimos e financiamentos em moeda estrangeira, mitigada por instrumentos financeiros derivativos para fins de hedge. Em 31 de dezembro de 2024, a rubrica de empréstimos, financiamento e debêntures em moeda estrangeira da Companhia, protegida por instrumentos derivativos, era de R\$ 5.113,8 milhões, enquanto que em 31 de dezembro de 2023 e 2022 tal rubrica representava, respectivamente, R\$ 4.781,7 e R\$ 4.388,6 milhões. A Companhia é contraparte em transações de instrumentos financeiros derivativos com montante total de R\$ 5.157,3 milhões em 31 de dezembro de 2024, R\$ 4.822,0 milhões em 31 de dezembro de 2023 e R\$ 4.437,8 milhões em 31 de dezembro de 2022. Em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022 a Companhia e suas controladas apresentavam a seguinte exposição líquida à variação cambial em ativos e passivos denominados em dólares americanos e em euros (R\$ mil):

	2024	2023	2022
Caixa e equivalentes de caixa	3.001	3.746	1.540
Contas a receber de clientes	0	7.678	-
Fornecedores	-74.257	-979	-97.259
Empréstimos, financiamentos e debêntures	-5.113.840	-4.781.727	-4.388.589
Instrumentos financeiros derivativos (<i>Notional</i>)	5.157.289	4.822.012	4.437.823
Passivo de Arrendamento¹	-102.364	-78.162	-94.716
Exposição cambial (líquida)	-130.171	-27.432	-141.201

¹Refere-se a contratos de arrendamentos operacionais com exposição cambial, registrados a partir de 1º de janeiro de 2019 de acordo com o reconhecimento inicial da norma CPC06 / IFRS 16 – Arrendamentos.

Análise de sensibilidade sobre as mudanças nas taxas de câmbio

Com base nos instrumentos financeiros denominados em dólares norte-americanos e euros, levantados em 31 de dezembro de 2024, no cenário provável a Companhia sensibilizou o efeito positivo ou negativo no resultado antes dos impostos, decorrente de um fortalecimento (enfraquecimento) razoavelmente possível do Real em relação às moedas estrangeiras no cenário provável, e para aumentos e diminuições de 25% e 50%, como segue:

Instrumento	Fator de risco	Provável	25%	50%	-25%	-50%
Caixa e equivalentes de caixa	Flutuação do câmbio	-59	676	1.412	-795	-1.530
Fornecedores	Flutuação do câmbio	1.467	-16.731	-34.929	19.664	37.862
Derivativos de taxa de câmbio (nocional)	Flutuação do câmbio	101.342	1.253.125	-2.506.249	1.253.125	2.506.249
Empréstimos, financiamentos e debêntures	Flutuação do câmbio	-102.200	1.262.670	2.528.096	-1.264.048	2.528.096
Passivo de arrendamento	Flutuação do câmbio	2.022	-23.064	-48.150	27.107	52.193
Impactos no resultado do período		2.572	-29.574	-59.820	35.053	66.678

O cenário provável utiliza o dólar e euro projetados por consultoria especializada para 31 de dezembro de 2024. Cenários estressados foram definidos aplicando variações (positivas e negativas) de 25% e de 50% nas taxas de câmbio usadas no cenário provável.

Análise de Sensibilidade das Taxas de Câmbio

	Câmbio	Provável	25%	50%	-25%	-50%
Dólar em 31/12/2024	6,1923	6,0700	7,5875	9,1050	4,5525	3,0350
Euro em 31/12/2024	6,4363	6,2521	7,8151	9,3782	4,6891	3,1261

Risco de Taxa de Juros

As medidas do Governo Federal para controle da inflação frequentemente têm incluído a manutenção de política monetária restritiva com altas taxas de juros, limitando assim a disponibilidade de crédito e reduzindo o crescimento econômico. Como consequência a taxa média ajustada dos financiamentos diários apurados no Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (Selic) em dezembro de 2024, 2023 e 2022 foi de 12,25%, 11,75% e 13,75% ao ano, respectivamente, conforme estabelecido pelo Comitê de Política Monetária (“COPOM”). As taxas de juros brasileiras permaneceram altas e qualquer aumento poderia afetar negativamente o lucro e o resultado das operações da Companhia, aumentando o custo associado ao financiamento de suas atividades.

A alta das taxas de juros poderá impactar o custo dos empréstimos e financiamentos da Companhia e, consequentemente, o custo da dívida líquida (despesa juros [–] rendimento de aplicações), podendo resultar em aumento de suas despesas financeiras, tendo em vista que ela possui predominantemente instrumentos (dívidas e derivativos) pós-fixados que oscilam conforme esses indexadores. Ademais, essa alta nas taxas impactaria eventuais novas contratações de empréstimos e financiamentos pela Companhia. Esse aumento, por sua vez, poderá afetar adversamente a capacidade de pagamento de

obrigações assumidas pela Companhia, na medida em que pode reduzir sua disponibilidade de caixa. Descasamentos entre índices contratados em ativos versus passivos e/ou altas volatilidades nas taxas de juros, ocasionam perdas financeiras para a Companhia.

O endividamento é uma métrica usada para medir o quanto uma empresa possui de compromissos financeiros em curto, médio e longo prazo no seu patrimônio e o quanto ela depende do capital de terceiros e é calculada como a soma dos empréstimos, financiamentos, debêntures circulantes e não circulantes e dos instrumentos financeiros derivativos passivos circulantes e não circulantes. A dívida líquida mede nossa liquidez e é calculada como a soma de empréstimos, financiamentos e debêntures circulantes e não circulantes e de instrumentos financeiros derivativos passivo circulante e não circulante, menos caixa e equivalentes de caixa, títulos e valores mobiliários, caixa restrito vinculado a empréstimos e instrumentos financeiros derivativos ativo circulante e não circulante.

Em 31 de dezembro de 2024, o endividamento da Companhia é composto por operações atreladas à taxa de juros associadas ao CDI (i), TJLP (ii), IPCA (iii), pré-fixada em dólares (iv), Euribor (v) ou SOFR (vi). O total é respectivamente apresentado a seguir: R\$ 251,3 milhões, R\$ 1.861,7 milhões, R\$ 11.896,4 milhões, R\$ 5.050,0 milhões, R\$ 38,5 milhões e R\$ 25,3 milhões.

Em 31 de dezembro de 2023, o endividamento da Companhia é composto por operações pré-fixadas em reais (i), atreladas à taxa de juros associadas ao CDI (ii), TJLP (iii), IPCA (iv), pré-fixada em dólares (v), Euribor (vi) ou SOFR (vii). O total é respectivamente apresentado a seguir: R\$ 128,5 milhões, R\$ 1.734,9 milhões, R\$ 2.210,4 milhões, R\$ 10.109,3 milhões, R\$ 4.245,3 milhões, R\$ 48,8 milhões e R\$ 487,5 milhões.

Em 31 de dezembro de 2022, o endividamento da Companhia é composto por operações pré-fixadas em reais (i), atreladas à taxa de juros associadas ao CDI (ii), TJLP (iii), IPCA (iv), pré-fixada em dólares (v) ou Euribor (vi). O total é respectivamente apresentado a seguir: R\$ 281,3 milhões, R\$ 2.081,0 milhões, R\$ 2.221,9 milhões, R\$ 7.785,3 milhões, R\$ 4.320,1 milhões e R\$ 68,5 milhões.

Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia e suas subsidiárias possuíam instrumentos financeiros sobre os quais incidem taxas de juros, em grande parte variáveis, o que expõe o resultado financeiro aos riscos de flutuação das taxas de juros. A análise de sensibilidade a seguir demonstra no cenário provável o impacto anual projetado nas despesas com juros dos empréstimos e financiamentos e na remuneração das aplicações financeiras (antes dos impostos), mantidas as demais variáveis, no cenário provável e com aumentos e diminuições de 25% e 50% nas taxas de juros:

Exposição taxa de juros	Provável	25%	50%	-25%	-50%
Aplicações financeiras	1.081.578	1.351.973	1.622.368	811.184	540.789
Títulos e valores mobiliários	115.974	144.967	173.961	86.980	57.987
Caixa restrito	16.690	20.863	25.035	12.518	8.345
Empréstimos, financiamentos e debêntures	-790.270	-978.699	-1.167.128	-601.841	-413.413
Derivativos de taxa de juros e câmbio	-1.654.413	-2.086.090	-2.481.620	-1.240.810	-827.207
Passivo de arrendamento	-419.695	-420.026	-420.359	-419.366	-419.038
Arrendamento e concessão parcelados	-173.652	-214.221	-254.790	-133.084	-92.515
Outros passivos financeiros	-55.341	-67.448	-79.555	-42.234	-31.127
Impactos no resultado do exercício	-1.879.129	-2.248,7	-2.582.088	-1.527.653	-1.176.179

Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia e suas controladas eram parte em processos judiciais e administrativos de natureza tributária, cível, regulatória, ambiental e trabalhista, os quais envolvem um montante atualizado total de R\$ 1.061.737 milhões, considerando as contingências com probabilidade de perda provável e possível.

A Companhia constituiu uma provisão contábil no valor de R\$ 1.098.418 milhões, para processos avaliados com chance de perda provável. As provisões da Companhia são registradas conforme os regramentos contábeis, com base na análise individual de cada contingência por seus advogados internos e externos.

Para os fins deste item 4.4, foram considerados como processos individualmente relevantes processos em que a Companhia e/ou suas controladas, figuram no polo passivo e que (i) tenham valor individual igual ou superior a R\$ 30 milhões; e (ii) individualmente possam vir a impactar negativamente a imagem da Companhia.

A seguir estão descritos os principais processos judiciais e administrativos individualmente relevantes em que a Companhia e/ou suas controladas figuravam no polo passivo em 31 de dezembro de 2024, segregados conforme sua natureza.

Contingências Cíveis, Regulatórias e Ambientais

Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia e suas controladas figuravam como parte em diversos processos judiciais e administrativos de natureza cível, regulatória e ambiental, os quais totalizavam o valor de R\$ 4.897.199 milhões considerando as contingências com probabilidade de perda provável e possível. Desses processos, considerando as avaliações dos advogados internos e externos, a Companhia tem provisionado o valor de R\$ 585.830 milhões para as contingências prováveis.

Contingências Judiciais Cíveis

Processo nº 0004435-28.2014.4.03.6104	
a. juízo	2ª Vara Federal de Santos/SP
b. instância	1ª Instância
c. data de instauração	29/05/2014
d. partes no processo	Ministério Público Federal - Procuradoria De Santos X Rumo S.A., Rumo Malha Paulista S.A., Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, União Federal e Municípios de Santos, São Vicente, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém, Peruíbe, Itariri, Pedro de Toledo, Miracatu, Juquiá, Registro, Jacupiranga e Cajati

e. valores, bens ou direitos envolvidos	Além de pedido de condenação ao pagamento de R\$ 57.171.000,00 (valor histórico equivalente a 1% da receita aproximada nos últimos 4 anos), que atualizado para dez/2023 representa R\$ 236.386.758,38 há também obrigações de difícil estimativa quanto ao valor, pois eventual desfecho desfavorável terá por consequência obrigações para recuperar e manter em atividade trecho. Cajati – Samaritá, retirando todos os ocupantes irregulares e passagens de nível clandestinas. A estimativa do valor total envolvido é de R\$ 236.386.758,38, cujo prognóstico de perda está dividido conforme descrito no item (g) abaixo.

f. principais fatos	Ação Civil Pública ajuizada pelo MPF em face da ALL, Iphan, ANTT, Ibama e Municípios. Contra a ALL, alegou-se o descumprimento de obrigações previstas no contrato de concessão, dentre eles: abandono completo da via férrea do trecho Cajati – Samaritá (reativação). Em 14.11.14 foi proferida decisão deferindo parcialmente o pedido da tutela antecipada formulado pelo MPF, mas enquanto não tivermos as autorizações municipais para realização das obras, estas não poderão ser executadas. Em 19.5.15 foi protocolada petição pela RUMO informando a impossibilidade de regularizar as pendências ambientais do trecho em 90 dias e requerendo a juntada do projeto de recuperação da via férrea. Em 26.5.15 foi protocolada petição pelo IBAMA informando que o prazo de 30 dias concedido é insuficiente para cumprimento da decisão. Em 27.5.18 foi proferida decisão reconhecendo a complexidade da reativação do trecho ferroviário e que “os atos já praticados estão dentro dos prazos estabelecidos” e intimando o MPF a se manifestar sobre a petição protocolada pelo IBAMA. MPF pediu a designação de audiência de conciliação que foi marcada. Após petição da UNIÃO pugnando pelo cancelamento da audiência de conciliação, em 7.6.16 foi proferida decisão determinando a exclusão da União e dos Municípios de Santos, São Vicente, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém, Peruíbe, Itariri, Pedro de Toledo, Miracatu, Juquiá, Registro, Jacupiranga e Cajati, diante do reconhecimento da ilegitimidade passiva destes. Foi interposto pela Rumo Agravo de Instrumento nº. 5000654-18.2016.4.03.0000 O processo chegou a ser suspenso aguardando definição neste recurso, em razão da antecipação dos efeitos da tutela recursal para o fim de suspender os efeitos da decisão que havia excluído do polo passivo da demanda a União e demais municípios. Após nova audiência de conciliação marcada para o dia 5.12.18, a Rumo foi intimada para dar cumprimento à decisão liminar. Após a última manifestação da Rumo, demonstrando que cumpriu todas as exigências do Ibama que lhe competiam. O agravo de instrumento nº. 5000654-18.2016.4.03.0000 interposto pela Rumo foi provido em 24/10/2019 para determinar que a União e os municípios retornem ao polo passivo da ação civil pública. A União e o Município de Cajati opuseram embargos de declaração contra o acórdão, os quais pendem de julgamento. Em 12/03/2020, o processo foi suspenso até o trânsito em julgado do acórdão relativo ao Agravo de Instrumento nº 5000654-18.2016.4.03.0000. Em 14/04/2020, o MPF apresentou petição informando o descumprimento da liminar, a qual não foi apreciada até o momento. Em 16/06/2020 foi certificado o trânsito em julgado do AREsp nº 1.581.484, relativo ao Agravo de Instrumento nº 0004546-54.2015.4.03.0000, no qual foi mantida a decisão que deferiu parcialmente a tutela antecipada. Com a renovação antecipada do contrato de concessão em maio de 2020 houve a previsão de devolução deste trecho ferroviário, com apresentação subsequente de petição com a alegação de perda superveniente de objeto da demanda, sendo certo que a devolução do trecho depende de procedimento administrativo junto aos órgãos governamentais. Intimada as partes a apresentarem as provas que pretendem produzir. Apresentada manifestação reiterando a renovação antecipada, informando não ter novas provas a produzir.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Processo aguarda sentença e apreciação da petição que informou que com a renovação antecipada do contrato de concessão em maio de 2020 houve a previsão de devolução deste trecho ferroviário, com a alegação de perda superveniente de objeto da demanda, sendo certo que a devolução do trecho depende de procedimento administrativo junto aos Órgãos Governamentais. Em 24.12.24 foi juntada aos autos da ACP manifestação da União

	Federal informando que (i) a área técnica do Ministério dos Transportes solicitou à ANTT informações sobre a situação atual do levantamento da Base de Passivos do trecho Samaritá-Cajati, e que (ii) em resposta, a ANTT informou que até o momento não foi possível precisar o cronograma ou prazo para a conclusão dos procedimentos relativos ao levantamento da referida base. Em 3.1.25 foi juntada petição da União aos autos do AREsp n. 2.796.382 interpondo agravo interno em face da decisão que não conheceu do seu agravo em recurso especial em face da decisão que não conheceu do seu agravo em recurso especial.
h. estágio do processo	Ainda sem sentença
i. chance de perda	Quanto às obrigações de fazer, Possível. Quanto à obrigação de pagar, considerando que o pleito é feito a título de danos morais coletivos e que houve aditamento contratual para devolução do trecho, a companhia, por meio de seus advogados entende como possível o valor de R\$ 5.909.669,96 e como remoto R\$ 230.477.089,42
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido estimado em R\$ 210.676.284,74
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Além do pedido de condenação ao pagamento de R\$ 57.171.000,00 (equivalente a 1% da receita aproximada de 4 anos) – que atualizado representa R\$ 236.386.758,38, há também pedido de imposição de obrigações de difícil estimativa quanto ao valor, pois eventual desfecho desfavorável terá por consequência obrigações para recuperar e manter em atividade trecho Cajati – Samaritá, retirando todos os ocupantes irregulares e passagens de nível clandestinas.

Processo nº 0006710-91.2004.8.26.0100 (583.00.2004.006710-7)

a. juízo	19ª Vara Cível do Foro Central de São Paulo
b. instância	Instância Superior
c. data de instauração	26/01/2004
d. partes no processo	Pound S.A. x Rumo S.A. (atual denominação da ALL – América Latina Logística S.A.) e outros
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 149.568.259,97 - Subconcessão da Ferrovia Paraná S/A para o trecho Guarapuava-Cascavel, alegação de conflito de interesses por parte da ALL como acionista da Ferrovia Paraná S/A

f. principais fatos	Pound S.A. e Rumo S.A. (então ALL – América Latina Logística S.A.) foram acionistas da Ferroviária Paraná S.A. (empresa que exercia a subconcessão do trecho ferroviário que liga Guarapuava a Cascavel). Durante o período que antecedeu a falência da Ferrovia Paraná S.A., as empresas controladoras travaram uma série de discussões judiciais imputando-se, reciprocamente, inadimplemento de obrigações e responsabilidade por má- administração. Na presente ação, a Pound pretende obter indenização pelos prejuízos decorrentes da suposta má gestão da Rumo S.A. (então ALL América Latina Logística S.A.) à frente da administração da Ferrovia Paraná S.A. no período de agosto de 2003 a março de 2005. Em 06/12/13, foi proferida sentença de improcedência. O Juiz considerou que os administradores indicados pela Rumo S.A. (então ALL América Latina Logística S.A.) não chegaram a praticar quaisquer atos prejudiciais à Ferrovia Paraná S.A. A Pound apelou da sentença. Em 04/03/2020, a 1ª Câmara de Direito Empresarial do TJSP negou provimento ao recurso de apelação da Pound. Foram opostos embargos de declaração pela Pound, que restaram rejeitados. Interposto recurso para a instância superior o qual foi inadmitido na origem. Interposto Agravo em Recurso Especial pela Pound.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Ação julgada improcedente, sendo mantida pelo TJSP.
h. estágio do processo	Aguarda-se admissibilidade do Agravo em Recurso Especial pela Pound.
i. chance de perda	Remoto
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido estimado em R\$ 149.568.259,97
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro, no montante acima descrito.

Processo nº 3004439-97.2013.8.26.0082	
a. juízo	1ª Vara Cível de Boituva/SP
b. instância	1ª Instância
c. data de instauração	26/09/2013
d. partes no processo	Luiz Lopes da Silva Filho X Rumo S.A. (na época dos fatos, ALL América Latina Logística S.A.)
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 107.058.976,46
	Trata-se de Ação popular proposta com o objetivo de investigar suposto abandono de vagões ao redor da Estação Ferroviária de Iperó. O Autor requereu a condenação da Rumo S.A. por danos materiais e morais coletivos, no montante histórico de R\$ 23.700.000,00. Houve, também, pedido de liminar, deferida para o fim de obrigar a Rumo S.A. (ALL América Latina Logística S.A.)

f. principais fatos	(por si ou por suas empresas coligadas, controladas ou de alguma forma vinculadas) a se abster de depositar quaisquer novos dejetos de sucata, detritos, vagões imprestáveis, material inservível ou qualquer outro ativo ferroviário dentro dos limites territoriais do município de Iperó, sob pena de multadiária no valor de R\$ 30.000,00 até o limite R\$ 10.000.000,00. A Rumo S.A. (ALL América Latina Logística S.A.) contestou o feito e ainda não foi proferida sentença. Esse processo permaneceu suspenso por um período em razão de acordo entabulado nos autos de ação ajuizada pelo Município de Iperó e distribuída poucos dias antes da ação popular (em 03/09/2013, processo nº 3004449- 44.2013.8.26.0082). Como os fatos discutidos na ação ajuizada pelo Município de Iperó são os mesmos da ação popular ajuizada por Luiz Lopes da Silva Filho, o acordo celebrado naquele processo e que deu causa à sua extinção suspendeu os andamentos da presente ação popular. Após manifestação das partes o juiz converteu o julgamento em diligência para que a CETESB informe a situação ambiental do local. Aguarda-se manifestação da CETESB. Em razão de atrasos nas obras pelas quais a Rumo S.A. se responsabilizou por meio do acordo firmado com o Município de Iperó, foi iniciado o cumprimento de sentença nº 0003883- 10.2017.8.26.0082, atualmente em andamento. Após juntada de laudo da CETESB, foi juntada manifestação pela Rumo. Ação Popular Julgada em fev/2023, condenando a RUMO a abster-se de voltar a usar o entorno da Estação de Iperó como depósito de vagões abandonados e de qualquer outro tipo de sucata ou material ferroviário inservível, bem como em Danos Materiais e Morais fixados em R\$ 9,2 MM. Interposto recurso de apelação e autos remetidos ao Tribunal de Justiça.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Proferida sentença de parcial procedência condenando a RUMO a abster-se de voltar a usar o entorno da Estação de Iperó como depósito de vagões abandonados e de qualquer outro tipo de sucata ou material ferroviário inservível, bem como em Danos Materiais e Morais fixados em R\$ 9,2 MM.
h. estágio do processo	Aguardando julgamento do recurso de apelação..
i. chance de perda	Remoto (57,5%) e Possível (42,5%) com relação ao valor. Possível correlação à obrigação de fazer.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido estimado em R\$ 107.058.976,46
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Em caso de perda, a Rumo será condenada em obrigações de fazer e deverá arcar com custos para construção de passagem de nível de pedestres, reforma de passagem de nível superior, recuperação do prédio da antiga oficina de solda; e eventual pagamento de danos.

Processo nº 0000076-33.2014.4.03.6137

a. juízo	2ª Vara Federal de Araçatuba
b. instância	1ª instância
c. data de instauração	22/05/2014
d. partes no processo	Município de Mirandópolis x Rumo Malha Oeste S.A., Rumo S.A. e outros
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 42.732.554,78

f. principais fatos	Trata-se de Ação Civil Pública ajuizada para tratar de questões sobre manutenção de via permanente/linhas férreas, limitação de ruído, restrição de velocidade, limitação de vagões nas composições e não obstrução de passagens em nível no Município de Mirandópolis. Foi realizado, também, pedido de indenização por danos morais coletivos no valor de, no mínimo, R\$ 10.000.000,00. Foi prolatada sentença, por meio da qual a Rumo S.A. foi condenada a: (i) solucionar os problemas de drenagem da via férrea, contaminação do lastro elastro enterrado; (ii) substituir todos os trilhos que estejam desgastados e lascados, além de adequar sua fixação quando soltos e frouxos; (iii) substituir os dormentes inservíveis; (iv) adequar as juntas dos trilhos que estiverem soltas ou frouxas e com falta de parafusos e providenciar a inserção de perfis; (v) realizar constante serviço de capinagem e limpeza do mato/vegetação paralelas aos trilhos, na área de operação, dentro do perímetro urbano e no rural próximo às passagens de nível, além de realizar todas as obras necessárias no sentido de viabilizar a eficácia do contrato de concessão. O pedido de indenização por danos morais foi julgado improcedente. Determinou-se em sentença prazo de um ano para cumprimento, sob pena de multa de R\$ 10 mil por dia. Foram interpostos recursos de apelação, cujo provimento foi negado. Foram opostos Embargos de Declaração pela Rumo não acolhidos. Interpostos Recurso Especial pela Rumo, ANTT, improvidos. Ato contínuo, foram interpostos os respectivos Agravos a fim de remeter os autos ao Tribunais Superiores. Com a improcedência do Agravo em Recurso Especial, foi interposto Agravo Interno e embargos de declaração, sendo esses últimos rejeitados. Atualmente, aguarda-se julgamento do agravo interno interposto contra a decisão que não acolheu os declaratórios. A ANTT juntou documentação comprovando cumprir com a obrigação de fiscalizar as obrigações da Rumo, todavia restou negativo por comprovar que a Concessionária não cumpriu com as devidas medidas necessárias. Apresentada resposta pela Rumo demonstrando o cumprimento de parte das obrigações e a impossibilidade de cumprimento das demais obrigações. Apresentada alternativa de cumprimento para obrigação não possível de cumprimento.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença parcialmente procedente condenando a Rumo a: (i) solucionar os problemas de drenagem da via férrea, contaminação do lastro e lastro enterrado; (ii) substituir todos os trilhos que estejam desgastados e lascados, além de adequar sua fixação quando soltos e frouxos; (iii) substituir os dormentes inservíveis; (iv) adequar as juntas dos trilhos que estiverem soltas ou frouxas e com falta de parafusos e providenciar a inserção de perfis; (v) realizar constante serviço de capinagem e limpeza do mato/vegetação paralelas aos trilhos, na área de operação, dentro do perímetro urbano e no rural próximo às passagens de nível, além de realizar todas as obras necessárias no sentido de viabilizar a eficácia do contrato de concessão. O pedido de indenização por danos morais foi julgado improcedente. Demais recursos improvidos, Atualmente, aguarda-se julgamento do agravo interno interposto contra a decisão que não acolheu os declaratórios
h. estágio do processo	Aguarda-se apreciação da demonstração do cumprimento de parte das obrigações e impossibilidade de cumprimento das restantes, com apresentação de alternativas.
i. chance de perda	Possível (92,05%) e provável (7,95%) com relação ao valor. Provável com relação à obrigação de fazer.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido estimado em R\$ 42.732.554,78
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Considerando que o caso envolve obrigação de fazer, entendemos que o valor envolvido é ilíquido, não sendo possível estimar o valor para o cumprimento da obrigação.

Processo nº 0018095-12.2000.4.02.5101

a. juízo 16ª Vara Federal do Rio de Janeiro

b. instância	2ª instância
c. data de instauração	30/06/2000
d. partes no processo	Rumo Malha Oeste S.A. X União Federal
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 2.145.124.828,91
f. principais fatos	Trata-se de Ação Declaratória interposta por Rumo Malha Oeste S.A., na qual discute o desequilíbrio econômico financeiro dos Contratos de Concessão e Arrendamento firmados com a extinta Rede Ferroviária Federal S.A., sucedida pela União Federal, requerendo a suspensão do pagamento das parcelas de arrendamento, tendo em vista que, após a concessão, houve uma desregulamentação para o transporte de petróleo, o qual deixou de ser, obrigatoriamente, transportado através do modal ferroviário, sendo incluído o modal rodoviário no mesmo patamar. Com essa inclusão do modal rodoviário, houve uma queda do volume transportado e, conseqüentemente, da receita da Rumo Malha Oeste, acarretando um desequilíbrio econômico-financeiro na relação contratual existente entre a concessionária e o poder concedente. Em 19 de dezembro de 2014 foi prolatada sentença que julgou a ação procedente reconhecendo o desequilíbrio econômico e financeiro dos Contratos de Concessão e Arrendamento, determinando-se, conseqüentemente, a apuração dos prejuízos sofridos pela Malha Oeste em fase de liquidação de sentença. Em paralelo, a União ajuizou contra a Malha Oeste as Ações de Execução nºs 2003.51.01.012047-5 e 2006.51.01.021200-0 das parcelas decorrentes do arrendamento e que estão suspensas até julgamento final da Ação Declaratória supracitada. O pagamento correspondente ao valor de todas as parcelas dos Contratos de Concessão e Arrendamento vencidas até o momento encontra-se garantido por meio de seguro garantia judicial. Seguem os dados de todas as ações relacionadas à discussão do desequilíbrio econômico-financeiro: (i) Ação Cautelar nº 0011143-17.2000.4.02.5101 (2000.51.01.011143-6); (ii) Ação Declaratória nº 0018095-12-2000.4.02.5101 (2000.51.01.018095-1); (iii) Execução nº 0012047-32.2003.4.02.5101 (2003.510.101.2047-5); e (iv) Execução nº 0021200-84.2006.4.02.5101 (2006.51.01.021200-0), todas em trâmite perante a 16ª Vara Federal do Rio de Janeiro. As ações de execução estão suspensas em razão da conexidade com a ação declaratória, cujos valores estão garantidos, como um todo na ação declaratória. Aguarda-se julgamento dos recursos de apelação de ambas as partes. Foi atribuído efeito suspensivo à apelação da União no que tange à liberação da Concessionária prestar seguro garantia com relação às parcelas vincendas. A Concessionária vem, trimestralmente, prestando seguro garantia. Em paralelo, iniciada liquidação de sentença. Foi celebrado aditivo ao contrato de concessão e houve a suspensão por decisão conjunta das partes deste processo em razão da celebração de aditivo contratual para fins de relicitação. Em referido aditivo, constou a obrigação das partes de celebrar acordo sobre os créditos e débitos de parte a parte. Protocolado no dia 25/09/2024 petição pleiteando a renovação da suspensão do feito para negociação de acordo. No dia 22.10.2024 foi proferida decisão deferindo o pedido de suspensão do feito pelo prazo de 90 dias.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Ação julgada procedente reconhecendo o desequilíbrio econômico e financeiro dos Contratos de Concessão e Arrendamento, determinando-se, conseqüentemente, a apuração dos prejuízos sofridos pela Malha Oeste em fase de liquidação de sentença.
h. estágio do processo	Processo suspenso em razão de decisão conjunta entre as partes

	em razão do pedido de relicitação apresentado pela Rumo. Atualmente, aguarda-se negociação junto ao Ministério dos Transportes, ANTT e DNIT
i. chance de perda	Possível. Apesar da chance de perda ser possível, encontra-se provisionado o valor em discussão, por se tratar de parcelas dos contratos de arrendamento e concessão não pagas. Vide notas explicativas sobre parcelas de arrendamento e concessão em litígio.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido estimado em R\$ 2.145.124.828,91
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Em caso de perda haverá impacto financeiro. A Companhia será obrigada a pagar as parcelas do contrato de arrendamento e concessão, com correção e juros, dando-se prosseguimento às execuções que se encontram atualmente suspensas por força de decisão judicial, havendo a possibilidade de ajuizamento de novas execuções pela União para cobrar as parcelas que não são objeto das execuções atualmente suspensas. O valor das parcelas não pagas encontram-se garantidas em juízo por seguro garantia judicial.

Processo nº 0003486-40.2010.403.6105

a. juízo	3ª Vara Federal de Campinas
b. instância	2ª Instância
c. data de instauração	22/02/2010
d. partes no processo	Gespart Comércio e Participações LTDA x Rumo Malha Paulista S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 105.459.854,40
f. principais fatos	Gespart Comércio e Participações LTDA. Ingressou com execução em face da Rumo Malha Paulista S.A. pretendendo receber valores decorrentes de debêntures emitidas pela extinta Cia Mogiana de Estradas de Ferro. Afirma que, com a incorporação pela Ferrovia Paulista S.A., foi publicado edital para resgate das debêntures, mas o valor do crédito não estaria disponível. Foi apresentado embargos à execução (0010534- 50.2010.403.6105) e exceção de pré-executividade, tendo sido proferida decisão que reconheceu a ilegitimidade da Rumo Malha Paulista S.A. nos embargos, ante a ausência de sucessão, bem como, em paralelo, foi reconhecida a prescrição nos autos da execução. Foi interposta apelação ainda não apreciada. Autos foram digitalizados. Aguarda-se reenvio dos autos para conclusão do relator, Des. Peixoto Junior. Em 09 de Setembro de 2019 houve remessa para digitalização ao Pje. Em 24 de outubro de 2019 houve remessa dos autos físicos para o Gabinete do Des. Fed. Peixoto Junior, retornando a Central de Digitalização do TJ na mesma data.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Reconhecida a ilegitimidade da Rumo Malha Paulista S.A. nos embargos, ante a ausência de sucessão, bem como, em paralelo, foi reconhecida a prescrição nos autos da execução
h. estágio do processo	Aguarda-se julgamento de recurso de Apelação
i. chance de perda	Remota
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido estimado em R\$ 105.459.854,40
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro, no montante acima descrito.

Processo nº 0012707-26.2003.4.02.5101 (2003.51.01.012707-0)	
a. juízo	10ª Vara Federal do Rio de Janeiro
b. instância	1ª Instância
c. data de instauração	28/05/2003
d. partes no processo	União Federal X Rumo Malha Paulista S.A. (ALL América Latina Logística)
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 393.761.683,89
f. principais fatos	Trata-se de Ação de indenização para condenar a Rumo Malha Paulista pelos danos sofridos e que vierem a ser apurados em perícia, ou mesmo em liquidação de sentença, decorrentes da desativação do subsistema de rede aérea de tração elétrica, subsistema de subestação e cabines seccionadoras e subsistema de linhas de transmissão de 88kv. Foi prolatada sentença de procedência, a qual foi anulada ante a ausência de produção de prova pericial. Dessa forma, os autos foram reencaminhados para a primeira instância, onde foi realizada prova pericial e as partes se manifestaram sobre o laudo. Foram apresentados esclarecimentos periciais. As partes se manifestaram sobre os esclarecimentos e a União requereu a substituição do perito, tendo havido resposta por parte da Rumo e manifestação do perito. Aguarda-se prolação da sentença. Ação Julgada Improcedente. Aguardando julgamento do Recurso de Apelação da União. Foi dado parcial provimento à apelação e remessa necessária, "para julgar procedentes em parte os pedidos, apenas para reconhecer a existência de prejuízo objeto do pedido principal, referente à diferença entre os valores de bens antes das desativações e o de sucata alienada em leilão, a ser apurada em liquidação de sentença
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Ação Julgada Improcedente. Foi dado parcial provimento à apelação e remessa necessária, "para julgar procedentes em parte os pedidos, apenas para reconhecer a existência de prejuízo objeto do pedido principal, referente à diferença entre os valores de bens antes das desativações e o de sucata alienada em leilão, a ser apurada em liquidação de sentença.
h. estágio do processo	Foi dado parcial provimento à apelação e remessa necessária, "para julgar procedentes em parte os pedidos, apenas para reconhecer a existência de prejuízo objeto do pedido principal, referente à diferença entre os valores de bens antes das desativações e o de sucata alienada em leilão, a ser apurada em liquidação de sentença. Aguardando julgamento do recurso da Rumo.
i. chance de perda	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido estimado em R\$ 393.761.683,89
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro, no montante acima descrito.

Processo nº 0002585-51.2010.403.6112	
a. juízo	1ª Vara Federal de Presidente Prudente
b. instância	1ª Instância
c. data de instauração	

	17/11/2010
d. partes no processo	Ministério Público Federal X Rumo Malha Sul S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 146.569.293,58
f. principais fatos	Trata-se, inicialmente, de execução de Termo de Ajustamento de Conduta ("TAC") ajuizada pelo Ministério Público Federal, fundada no alegado descumprimento das obrigações contraídas pela Rumo Malha Sul no TAC firmado nos autos do inquérito civil nº 01/2001. Essa execução foi extinta com a celebração de novo acordo entre as partes em 7 de junho de 2011. Em 17 de maio de 2015, o Ministério Público Federal ajuizou nova execução fundada no alegado descumprimento, pela Rumo Malha Sul, das obrigações assumidas no referido acordo judicial de 7 de junho de 2011 e requerendo: (a) o pagamento de multa diária; (b) o cumprimento da obrigação de fazer de restabelecimento e manutenção, no prazo de 60 dias, do trecho compreendido entre Presidente Epitácio e Presidente Prudente; (c) a reativação, em 90 dias, do trecho Epitácio x Rubião Jr; (d) o pleno atendimento dos interessados no transporte ferroviário; (e) a operação contínua e efetiva de locomotivas suficientes para atender satisfatória e adequadamente a demanda regional; (f) a disposição de vagões necessários para suprir a demanda existente, possibilitando a utilização do Porto de Paranaguá e do Porto de Santos; (g) a manutenção de constantes negociações com clientes e estipulação de preços razoáveis e aptos à captação de clientela; (h) a obrigatoriedade de transportar as cargas declaradas pelas empresas Sacxlog, Centro Sul Serviços Marítimos, Granol e Cargill, sem o prejuízo de atender a outros eventuais interessados e (i) a reativação do transporte de combustíveis, grãos e similares no trecho Presidente Prudente- Rubião Jr. Além disso, o Ministério Público Federal pediu que o Juiz também fixasse, nos autos, multa de R\$1 milhão por cliente não atendido e majorasse a multa diária de R\$30 mil para R\$50 mil por obrigação descumprida. Em 30 de abril de 2015, foi proferida decisão acolhendo parcialmente os pedidos do Ministério Público Federal. Foram acolhidos todos os pedidos relativos às obrigações de fazer e foi acolhido o pedido de majoração da multa diária para R\$50 mil por obrigação descumprida pela Rumo Malha Sul, decisão contra a qual foi interposto agravo de instrumento (processo nº 0011012- 64.2015.4.03.0000) e no qual foi concedida a antecipação parcial dos efeitos da tutela recursal pretendida pela Rumo Malha Sul apenas para o fim de impedir a majoração da multa diária de R\$30 mil para R\$ 50 mil. Em 21 de maio de 2015, a Rumo Malha Sul apresentou sua impugnação à execução e seguro- garantia para suspensão do cumprimento de sentença.
	Além disso, a Rumo Malha Sul ajuizou ação anulatória (autos 0003384- 21.2015.403.6112) visando a anulação do acordo judicial celebrado em 7 de junho de 2011, em decorrência de erro na interpretação do seu alcance. Em 28 de outubro de 2015, foi proferido despacho informando que a análise da relação entre a demanda nº 0002585- 51.2010.4.03.6112 e a demanda nº 0003384- 21.2015.403.6112 será realizada após os autos desse processo serem devolvidos pelo MPF. Assim, ainda não foi apreciado o pedido da atual Rumo Malha Sul de suspensão da execução do acordo judicial em virtude (i) do seguro- garantia apresentado para assegurar o montante em execução e (ii) da prejudicialidade externa à ação anulatória. Foi determinada a produção de prova pericial, todavia, o MM. Juízo arbitrou honorários em R\$ 2,5 milhões (14/12/2017). Houve interposição de agravo de instrumento, sendo acolhido para que as partes apresentem laudos técnicos e, somente após isso, é que será verificada a necessidade de produção de prova pericial. Foi apresentado laudo técnico pela RUMO, abrindo-se prazo para manifestação pela ANTT e Ministério Público. A ANTT optou por não apresentar laudo próprio.

	ANTT apresentou manifestação sobre o nosso parecer técnico. Apresentada manifestação respondendo os pontos levantados pela ANTT e reiterando o pedido de extinção do cumprimento de sentença, devido à inexistência de descumprimento do acordo e, subsidiariamente, realização de prova pericial econômica. Apresentada resposta ao relatório apresentado pela ANTT. Juiz entendeu que a prova pericial seria desnecessária, intimando a Cia a juntar um parecer, ou outros documentos, que a Cia entenda pertinente. Processo suspenso por acordo entre as partes para tratativas negociais. Proferido o anexo despacho determinando a intimação das partes para se manifestarem diante do decurso do prazo de suspensão, ainda sem intimação das partes.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Execução do TAC suspensa por acordo entre as partes
h. estágio do processo	Execução do TAC suspensa por acordo entre as partes
i. chance de perda	Possível (50%) Provável (50%)
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido estimado em R\$ 146.569.293,58
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Em caso de perda, poderá ser demandada a reativar o trecho, cujo montante não é possível precisar, pois ilíquido, bem como a pagar multa diária.

Processo nº 0023238-74.2003.4.02.5101	
a. juízo	18ª Vara Federal do Rio de Janeiro
b. instância	1ª Instância
c. data de instauração	13/10/2003
d. partes no processo	União Federal X Rumo Malha Sul S.A. (ALL – América Latina Logística do Brasil S.A.)
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Ilíquido. Em caso de decisão desfavorável, a Rumo Malha Sul S.A. terá que reformar linhas férreas e equipamentos nos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná. O valor envolvido nessas reformas é de difícil valoração nesse momento, já que sequer foi delimitado quais os trechos efetivamente serão objeto de perícia.

f. principais fatos	A Rede Ferroviária Federal S.A. ajuizou ação visando condenação da Rumo Malha Sul a restaurar todos os bens arrendados vinculados aos trechos mencionados na inicial, além de condenação em indenização por supostos danos sofridos. Foi concedida tutela antecipada para que a Rumo Malha Sul cumpra com a obrigação de reparar o trecho, sob pena de multa diária de R\$ 50.000,00, que foi afastada pelo STF no julgamento da Suspensão de Tutela Antecipada-513. Após o encerramento da fase postulatória, foi determinada a realização de perícia. Em 2023, o encargo foi aceito pela Global Swot e, após discussão entre as partes sobre o escopo da perícia, as partes requereram a suspensão da ação pelo prazo de 1 ano, tendo em vista a inserção da matéria relativa à Malha Sul na Agenda Regulatória 2023-2024, o que foi deferido pelo juiz em 22/02/2024.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Aguarda-se produção de prova pericial e posterior prolação da sentença.
h. estágio do processo	Aguarda-se produção de prova pericial e posterior prolação da sentença.
i.chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Possível reforma de linhas férreas e equipamentos nos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Considerando que o objeto envolvido na ação envolve obrigação de fazer, consistente na eventual recuperação de trechos ferroviários, não é possível, no atual momento do processo, apurar qual seria o custo de tal obrigação.

Processo nº 1010500-58.2019.8.11.0003

a. juízo	2ª Vara Especializada da Fazenda Pública de Rondonópolis / MT
b. instância	1ª Instância
c. data de instauração	18/09/2019
d. partes no processo	Maria Mirtes Evangelista Da Cunha X Rumo S.A., Rumo Malha Paulista S.A, e outros (117 réus no total)
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Valor estimado atualizado: R\$ 235.559.867,80 Em caso de decisão desfavorável, serão considerados nulos os títulos aquisitivos dos imóveis objeto da demanda, havendo, por via de consequência,direito de regresso em razão da evicção.
	Trata-se de demanda na qual a RUMO, bem como a BRADO, UNIÃO e outros figuram como réus, na qual se alega que teria havido falsificação de documentos para a alienação da Fazenda Burity. Houve concessão de tutela antecipada para inscrição nas matrículas dos imóveis. Posteriormente foi obtido efeito suspensivo por meio de agravo de instrumento. Houve contestação pela Rumo e Brado. Referida Ação Declaratória envolve 11 matrículas de imóveis de propriedade da Rumo e Brado. Da Rumo: (i) Matrícula nº 99.499 (83.894 m²); (ii) Matrícula nº 99.501 (160.353 m²) (iii)

f. principais fatos	Matrícula nº 99.502 (166.919 m²); (iv) Matrícula nº 99.522 (21.963 m²); (v) Matrícula nº 99.524 (499.778 m²); (vi) Matrícula nº 99.525 (42.830 m²); (vii) Matrícula nº 99.520 (161.166 m²); (viii) Matrícula nº 99.516 (30.955 m²); e da Brado: (ix) Matrícula nº 99.517 (141.754 m²); (x) Matrícula nº 110.948 (140.000 m² - 14 ha). Em 29/05/2020, foi deferido parcialmente o pedido liminar de anotação da existência da ação na matrícula dos imóveis, bem como determinada a citação dos réus. A BRADO e a RUMO interpuseram agravo de instrumento contra a decisão que deferiu parcialmente o pedido liminar e requereram a reconsideração da decisão perante o Juízo de primeiro grau. Agravo de Instrumento provido para revogar o deferimento do pedido liminar. Ação julgada extinta reconhecendo a prescrição. Os Embargos de Declaração opostos pela Autora foram rejeitados. Em 25/06/2024, a Autora interpôs recurso de apelação, alegando (i) a imprescritibilidade da ação; (ii) que o vício de nulidade absoluta não se convalida no tempo. Em 02/09/2024, foi proferida decisão acolhendo em parte os embargos de declaração da CONCESSIONÁRIA ROTA DO OESTE S.A. As Rés apresentaram contrarrazões de apelação. Em 15/10/2024, os autos foram para conclusão.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Ação julgada extinta reconhecendo a prescrição.
h. estágio do processo	Aguarda-se julgamento de apelação da autora.
i. chance de perda	Remoto.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido estimado em R\$ 271.004.357,33.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Em caso de perda, haverá declaração de nulidade das matrículas, cujo valor estimado é o acima descrito.

Processo nº 5007876-61.2018.4.04.7009 (anterior 0000508-23.2017.8.16.0100)	
a. juízo	Vara da Fazenda Pública de Jaguariaíva - PR
b. instância	1ª Instância – Justiça Federal
c. data de instauração	17/04/2017
d. partes no processo	Autor: Município de Jaguariaíva Réu: Rumo Malha Sul S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Ilíquido. Pendente de perícia para prever custos com retirada de vagões.
	Trata-se de ação ajuizada pelo Município de Jaguariaíva alegando que a Rumo Malha Sul S.A. teria estacionado centenas de vagões ferroviários antigos em parte da linha, numa extensão de 19 (dezenove) quilômetros, e que em razão de restos de materiais transportados e o decurso do tempo haveria riscos ao meio ambiente, pois o trajeto é constituído de rios, mananciais e diversas nascentes, que acabam por desembocar no rio Diamante, um dos afluentes do rio Capivari, que é fonte de abastecimento e corta a cidade, sendo eminente o risco de contaminação da água. No período de um ano a quantidade de vagões vem aumentando e a Rumo não possui Licença Ambiental para usar o espaço como pátio de sucata ou depósito de vagões. A prefeitura requereu a retirada dos

f. principais fatos	vagões do local, sob pena de aplicação de multa diária. Declarada incompetência da justiça Estadual, autos enviados à Justiça Federal. Em Maio/2019 o juiz autorizo o recorte de vagões para venda como sucata, assegurando os vagões declinados pela OSCIP. A RUMO confeccionou cronograma e deu início aos cortes, conforme cronograma apresentado. Rumo está apresentando relatório mensal sobre a produtividade no corte dos vagões. Rumo mantém o cumprimento do Cronograma, com apresentação dos relatórios mensais. O processo permanece suspenso até a finalização da doação dos bens junto aos autos nº 5008325-48.2020.4.04.7009.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Aguarda-se prolação de Sentença.
h. estágio do processo	Em cumprimento do cronograma de corte dos vagões.
i. chance de perda	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Possível remoção do material rodante ou realizar a desincorporação dos bens, com pagamento ao DNIT pela desincorporação bens.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Em caso de perda a Concessionária deverá remover o material rodante ou realizar a desincorporação dos bens, com pagamento ao DNIT pela desincorporação dos bens.

Processo nº 0000508-98.2005.4.02.5101

a. juízo	1ª Vara Federal do Rio de Janeiro
b. instância	Instância Superior
c. data de instauração	18.01.2005
d. partes no processo	Autor: União Federal Réu: Rumo Malha Paulista S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 47.674.884,16
f. principais fatos	Ação proposta pela União Federal na qual a autora pretende obter indenização no valor de R\$ 3.184.084,68, referente a prejuízos causados pela Rumo Malha Paulista aos bens que integravam contrato de arrendamento firmado com a União. Alega a União que as composições de passageiros paradas no município de Jundiaí, de responsabilidade da Rumo Malha Paulista, e transferidas ao pátio Boa Vista sofreram dilapidação, sendo deteriorada por completo, algo que compromete sua utilização. Foi prolatada sentença de procedência. Recurso de apelação não provido. Recurso especial e extraordinário não admitidos. ADDREsp e agravo interno não providos. Aguardando julgamento. Em paralelo, a Cia encontrou documentos indicando que parte dos vagões foram devolvidos e está buscando documentação sobre os demais vagões, o que tornaria todo valor inexigível. Em 11.10.24 foi proferida decisão negando seguimento ao recurso extraordinário da Rumo. Em 11.11.24 foi interposto agravo interno pela Rumo. Em 14.2.25 foi certificada a inclusão em pauta do agravo interno interposto pela Rumo na sessão de julgamento virtual com início em 6.3.25 e término em 12.3.25.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença julgou procedente os pedidos, tendo sido desprovido o recurso de apelação e demais recursos.
h. estágio do processo	Aguarda-se julgamento do Agravo Interno da Rumo

i. chance de perda	Provável
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido estimado em R\$ 47.674.884,16
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro, no montante acima descrito.

Processo nº 1006864-61.2017.4.01.3400

a. juízo	3ª Vara Federal de Brasília
b. instância	1ª Instância
c. data de instauração	07.07.2017
d. partes no processo	Autor: Rumo Malha Sul S.A. Réu: União Federal
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 95.430.211,90 (ativo)
f. principais fatos	Ação ajuizada pela Rumo visando o reconhecimento do direito à manutenção do econômico-financeiro dos contratos e condenar a União ao ressarcimento de todos os valores incorridos e imputados à Rumo, relacionadas à (i) obrigações trabalhistas de responsabilidade exclusiva da União, enquanto sucessora da RFFSA; (ii) obrigações e demais despesas acessórias decorrentes da ação ajuizada pela REFER, incluindo-se, sem a tanto se limitar, custas, despesas com a condução da demanda, honorários advocatícios; (iii) obrigações decorrentes da questão indígena. sentença de parcial procedência reconhecendo o direito da Rumo de cobrar da União, na qualidade de sucessora da extinta RFFSA, o reembolso dos valores pagos por condenação/acordos trabalhistas relativos a empregados da RFFSA, quanto ao período trabalhado anterior à assinatura do contrato de concessão, limitados, também, até a data de prolação da sentença, sendo deferido o pedido de compensação de tais valores com as parcelas pagas pela Rumo à União, e acolhido o pedido para, independentemente da caução ofertada, autorizar a imediata compensação das próximas parcelas do contrato de arrendamento/concessão entre as partes, com o valor total de R\$ 50.598.876,14, débito trabalhista reconhecido no processo nº 0013300-22.1994.5.04.0028, em trâmite perante a 28ª Vara Trabalhista de Porto Alegre, RS. Interposto embargos de declaração pela RUMO e posteriormente apelação e Apelação pela União. Apresentado pedido de efeito suspensivo à tutela antecipada concedida na sentença, pela União, que foi rejeitado.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença julgou parcialmente procedente
h. estágio do processo	Aguarda-se julgamento dos recursos de apelação interpostos pelas partes
i. chance de perda	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Pedido de compensação dos valores trabalhistas e reequilíbrio econômico-financeiro referente a itens pagos de débitos referente a RFFSA..

k. análise do impacto em caso de perda do processo	Ação de contingência ativa. Eventual perda teria impacto negativo ante a compensação trabalhista deferida.

Processo nº 5002567-46.2010.4.04.7201

a. juízo	2ª Vara Federal de Joinville
b. instância	Instância Superior
c. data de instauração	12/06/2002
d. partes no processo	Autor: Ministério Público Federal Réu: Rumo Malha Sul S.A.; Município de Joinville; e, União Federal
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 9.430.006,17
f. principais fatos	ACP ajuizada pelo Ministério Público Federal em face de Rumo Malha Sul S.A, Município de Joinville/SC e a União Federal, pretendendo, em síntese: i) a instalação de equipamentos de sinalização e outras medidas de segurança nos cruzamentos do Município não são previstas na lei, nos regulamentos, nem no contrato de concessão; ii) e o não acionamento das buzinas dos trens nos limites urbanos do Município, tendo em vista o sossego da população local. A r. sentença julgou parcialmente procedentes os pedidos, condenando os Réus a instalarem sinalização nos cruzamentos da linha férrea, tal como dispunha a norma nº 4.702 da extinta Rede Ferroviária Federal, sob pena de multa. O MPF e a Rumo interpuseram recursos de apelação, sendo que o E. TRF4 deu provimento ao apelo do parquet, para impor, também, a limitação do som produzido pelo acionamento das buzinas dos trens, ainda que em contrariedade às normas técnicas que regulam a prestação do serviço ferroviário. O apelo da ALL foi desprovido. Opostos Embargos de Declaração pela Rumo, os quais restaram rejeitados. Interposto Recurso Especial pela Rumo e demais réus, admitido pelo Tribunal Regional Federal da Quarta Região. Recurso distribuído para a Segunda Turma do STJ em Abril de 2016. Negado provimento ao recurso especial da Rumo. Interposto agravo interno. Negado provimento ao Agravo Interno. O STF negou provimento aos recursos da Rumo e do Município de Joinville. Rumo opôs embargos de Declaração. Aguarda-se ainda o julgamento do agravo interno interposto pela União.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença julgou procedente o pedido de instalação de equipamentos de sinalização e outras medidas de segurança.
h. estágio do processo	Aguarda-se Cumprimento de Sentença e julgamento dos recursos das partes
i. chance de perda	65% provável 35% possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Instalação de equipamentos de sinalização e outras medidas de segurança.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro, no montante acima descrito e impacto na operação, além da instalação dos equipamentos de sinalização e medidas de segurança.

Processo nº 0002538-04.2010.8.26.0066	
a. juízo	3ª Vara Cível de Barretos
b. instância	1ª Instância
c. data de instauração	04/03/2010
d. partes no processo	Autor: Cooperativa dos Cafeicultores e Citricultores de São Paulo Coopercitrus Réu: Rumo Malha Paulista S/A
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Saldo remanescente de R\$ 10.183.769,94
f. principais fatos	Ação indenizatória por descumprimento do contrato de prestação de serviço de transbordo de cargas a granel firmado entre as partes. Em função de descumprimento do contrato pela Rumo, a COOPERCITRUS pediu a condenação da Rumo ao pagamento de (a) indenização pela não construção de armazém, no valor de R\$ 1.050.000,00 (obrigação prevista no contrato e não cumprida), (b) multa contratual pelos transbordos contratados e não realizados, no valor de 3.191.267,26, e (c) multa rescisória de 20%, no valor de R\$ 1.802.851,51. Transitada em julgado a demanda e iniciada a liquidação de sentença. Aguarda-se decisão judicial sobre o laudo pericial e dos assistentes técnicos que foram apresentados. Homologado laudo pericial. Iniciado Cumprimento de Sentença, foi realizado o pagamento do valor incontroverso e apresentada impugnação, garantida por Seguro Garantia, do valor controverso.. Houve rejeição da impugnação. Foi interposto recurso de agravo de instrumento, em razão da existência de anatocismo.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Transitada em julgado a demanda e iniciada a liquidação de sentença.
h. estágio do processo	Aguarda-se julgamento do agravo de instrumento contra a decisão que rejeitou a impugnação da parcela controversa.
i.chance de perda	Possível em relação ao saldo remanescente
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido estimado em R\$ 10.183.769,94 referente ao saldo remanescente controvertido em discussão.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro, no montante acima descrito.

Processo nº 5010877-36.2013.404.7201	
a. juízo	6ª Vara Cível de Joinville
b. instância	1ª Instância
c. data de instauração	04/04/2013
d. partes no processo	Autor: Ministério Público Federal Réu: Rumo Malha Sul S/A
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 46.700.328,29
f. principais fatos	ACP que objetiva a proteção da vida e da integridade física e psíquica da população e a preservação do meio ambiente, em face dos riscos decorrentes do transporte ferroviário de cargas que cruzam diariamente o município de São Francisco do Sul, com destino ao porto.

	Autos em fase de instrução pericial e discussão de soluções entre as partes.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Aguarda-se prolação de Sentença.
h. estágio do processo	Aguarda-se prolação de sentença e discussão de soluções entre as partes.
i.chance de perda	Provável (R\$ 3.194.302,45), Remoto: (R\$ 43.506.025,83)
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido estimado em R\$ 46.700.328,29
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro, no montante acima descrito.

Processo nº 0003985-69.2015.8.26.0157

a. juízo	1ª Vara de Cubatão
b. instância	2ª Instância
c. data de instauração	12/06/2015
d. partes no processo	Autor: Gabriel Melone de Oliveira Réu: Rumo Malha Paulista S/A
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 40.997.042,27
f. principais fatos	Ação Indenizatória decorrente de atropelamento, na qual se pede danos materiais e morais. A sentença julgou improcedente a demanda. Em apelação, a decisão foi mantida. Houve interposição de recurso especial pela parte adversa, não conhecida, sendo interposto agravo em recurso especial.. Proferida decisão que conheceu de Agravo em Recurso Especial para não conhecer o Recurso Especial da parte autora. Foi certificado o trânsito em julgado em 19.2.2024. Encerrado.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Ação julgada improcedente, sendo mantida pelo TJSP e demais decisões Foi certificado o trânsito em julgado em 19.2.2024. Encerrado..
h. estágio do processo	Foi certificado o trânsito em julgado em 19.2.2024. Encerrado.
i.chance de perda	Possível (R\$ 754.345,57), Remoto: (R\$ 40.242.696,70)
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido estimado em R\$ 40.997.042,27.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro, no montante acima descrito.

Processo nº 0005686-28.2005.8.16.0017

a. juízo	3ª Vara da Comarca de Maringa/PR
b. instância	1ª Instância
c. data de instauração	03/05/2005
d. partes no processo	Abel Januario Barbosa E Outros X Rumo Malha Sul S/A

e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 40.922.882,76
f. principais fatos	Ação ajuizada em face da ALL, do IAP – Instituto Ambiental do Paraná e do Município de Maringá, sob a alegação de que a ALL opera no pátio de manobras localizado no Jardim Guararapes sem licenças e que o engate e desengate dos vagões ocasiona um choque acarretando tremores suficientes para causar estilhaços nos vidros, rachaduras nas paredes, além da poluição sonora. Requer: i. Danos materiais de R\$ 30.000,00, para cada autor; ii. Danos morais de 300 a 500 salários mínimos (não especifica se para cada autor ou todos); iii. Transferência das atividades para um local adequado. Apresentada a licença de operação nº 559/2006 concedida pelo IBAMA. Nomeados os peritos engenheiro civil ADOLFO COCHIA JUNIOR e o engenheiro florestal ANDRE NOGUEIRA BOZZA e processo segue em fase de instrução pericial.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Aguarda-se prolação de sentença
h. estágio do processo	Instrução pericial
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido estimado em R\$ 40.922.882,76
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro, no montante acima descrito.

Ação Ordinária n.º 5000423-79.2018.4.04.7214	
a. juízo	1ª Vara Federal de Mafra/SC
b. instância	2ª Instância – Justiça Federal
c. data de instauração	01/03/2018
d. partes no processo	Autores: Ministério Público Federal, ANTT e DNIT Réus: Rumo S.A
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 61.423.432,29

f. principais fatos	ACP visando a condenação da Companhia a ressarcir ao DNIT o valor de R\$ 24.401.829,95 (vinte e quatro milhões, quatrocentos e um mil, oitocentos e vinte e nove reais e noventa e cinco centavos) a serem atualizados pela cotação do dólar americano a partir da data da avaliação (14 de novembro de 2017), pela destruição dos 329 vagões relacionados no relatório de Avaliação Técnica de Bens elaborado pela Comissão Especial de Classificação e Avaliação de Bens Ferroviários. Postula-se que se conceda à Companhia um prazo de 1 (um) ano para providenciar a regularização patrimonial por meio da celebração de termo aditivo ao contrato de arrendamento que contenha e execute proposta de substituição desses 329 vagões sucateados e, ultrapassado esse prazo de um ano sem efetiva regularização patrimonial dos 329 vagões destruídos de que trata esta ação civil pública por meio de substituição espontânea, converta-se a obrigação em perdas e danos, condenando-se a Companhia a ressarcir o DNIT do valor dos vagões. A tutela de urgência foi deferida, determinando que a Rumo se abstenha de utilizar a área do perímetro urbano de Mafra como depósito de vagões ou locomotivas em estado de abandono, fixando prazo de 30 dias, sob pena de multa diária, para a retirada dos bens, exceto em caso de manutenção para fins operacionais, mediante comprovação pela Rumo. Interposição de Agravo de Instrumento em 2ª Instância pela Rumo, o qual obteve antecipação da tutela recursal, aumentando para 120 dias o prazo para a retirada dos bens. Em 1ª Instância, foi determinada a realização de audiência de conciliação. Após conversões, as partes conciliaram que a proposta de acordo será elaborada após a constatação in loco dos vagões de trem. O levantamento dos vagões foi apresentado nos autos, situação na qual a Rumo informou que a grande maioria dos vagões era do DNIT, de modo que a retirada dos vagões de titularidade da Rumo, que estavam intercalados aos demais, deveria ser submetida ao cronograma DNIT para remoção e corte dos vagões. O MPF apresentou o Relatório Técnico de Vistoria do Instituto do Meio Ambiente de Santa Catarina.
	O Agravo de Instrumento interposto foi julgado com parcial provimento, mantendo a decisão proferida em sede de antecipação de tutela recursal. Foram opostos Embargos de Declaração pela Rumo, para fins de prequestionamento. Em 1ª Instância, o DNIT informou anuência com o procedimento indicado pela Rumo, bem como a possibilidade de realização de leilão após a formalização de acordo. A ANTT manifestou-se sem objeções às constatações do relatório do órgão ambiental. A Rumo apresentou proposta de acordo formulada com base em entendimentos com o DNIT. O MPF rejeitou o acordo. Foi proferida decisão determinando a expedição de constatação acerca do descumprimento da decisão liminar, bem como a ciência das partes para evitarem o corte ou qualquer espécie de descaracterização do vagão de identificação. A manifestação do MPF foi impugnada pela Rumo. Foi proferida decisão ressaltando que a multa diária imposta na decisão que deferiu a tutela de urgência encontra-se fluindo desde setembro/2018, determinando o julgamento antecipado da lide e intimando a parte autora a apresentar alegações finais. Opostos Embargos de Declaração pela Rumo. O MPF apresentou impugnação aos Embargos. As Alegações Finais do MPF e da União Federal foram apresentadas. ANTT aprovou o pedido de desvinculação. Apresentada petição requerendo manifestação da ANTT sobre o pedido de desvinculação do material rodante. Sentença confirmou a liminar, impondo a Rumo que se abstenha de utilizar a linha férrea em Mafra para depósito de vagões, e impondo que a Rumo regularize os bens em 18 meses. Interposto Recurso de

	Apelação pela RUMO, com pedido de Tutela Antecipatória Antecedente no TRF4 para concessão de efeito suspensivo em relação a multa. Negado pedido de Tutela Antecipatória. Interposto Agravo Interno. RUMO apresentou cronograma para corte dos vagões objeto do pedido de desvinculação da ANTT, bem como pedido de autorização para corte integral dos vagões localizados na região. Cronograma parcialmente acolhido, deferindo o prazo de 20 meses para encerramento dos cortes. Cortes iniciados e cronograma em cumprimento. Em 21/10/2024, a RUMO se manifestou nos autos, requerendo a juntada de ata notarial comprovando o cumprimento da liminar, a fim de que o incidente fosse extinto. Em 11/12/2024, o MPF apresentou parecer no qual reconhecia o cumprimento das obrigações da concessionária. Em 12/12/2024, foi proferida sentença de extinção, com resolução do mérito, do cumprimento provisório de sentença, com fulcro no art. 924, II, do CPC, eis que reconhecido o cumprimento das obrigações exequendas.
g. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível
h. análise do impacto em caso de perda	Impacto Financeiro no valor acima descrito
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Proferida Sentença julgando parcialmente procedente os pedidos impondo à Rumo que se abstenha de utilizar a linha férrea em Mafra para depósito de vagões, e impondo que a Rumo regularize os bens em 18 meses. Em 12/12/2024, foi proferida sentença de extinção, com resolução do mérito, do cumprimento provisório de sentença, com fulcro no art. 924, II, do CPC, eis que reconhecido o cumprimento das obrigações exequendas
h. estágio do processo	Em 12/12/2024, foi proferida sentença de extinção, com resolução do mérito, do cumprimento provisório de sentença, com fulcro no art. 924, II, do CPC, eis que reconhecido o cumprimento das obrigações exequendas
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido estimado em R\$ 61.423.432,29
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto Financeiro no valor acima descrito

Processo nº 5002468-89.2018.4.04.7203	
a. juízo	1ª Vara Federal de Joaçaba - SC
b. instância	1ª Instância – Justiça Federal
c. data de instauração	15/08/2018
d. partes no processo	Autor: Ministério Público Federal Réu: Rumo Malha Sul S.A. e IBAMA
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 242.329,20

f. principais fatos	ACP ajuizada em face do IBAMA e da Rumo Malha Sul a fim de compelir o IBAMA a apresentar análise conclusiva acerca do processo de licenciamento ambiental, requerido pela Rumo para reativação do trecho ferroviário pertencente à linha Mafra- Marcelino Ramos, bem como para compelir a Rumo Malha Sul a adotar imediatamente as medidas necessárias para preservação da qualidade e utilidade dos bens ferroviários remanescentes. Realizada audiência conciliatória, em 04/12/2018, na qual foi determinada abertura de prazo de 20 dias para que o IBAMA junte cópia da documentação administrativa do licenciamento e troca de ofícios com a ANTT. Após, será aberto prazo de 20 dias à Rumo Malha Sul e, ao final, prazo de 20 dias para oMPF manifestar-se.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Julgada procedente ação para (i) condenar a Rumo Malha Sul S.A na obrigação de fazer consistente na adoção das medidas necessárias para preservação da qualidade e utilidade dos bens ferroviários remanescentes no trecho Pinheiro Preto - Capinzal; e (ii) determinar ao IBAMA que proceda à análise definitiva do processo administrativo de licenciamento ambiental nº 02017.003534/2000-4, no prazo de 06 (seis) meses a contar da entrega efetiva da documentação pela ré Rumo Malha Sul, qual seja, 07/06/2019.
h. estágio do processo	Interposto recurso de apelação pela Companhia em outubro de 2019. Aguarda-se decisão no recurso, improvido. Embargos de declaração da Rumo improvido. Prazo em curso para interposição de recurso especial.
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Além do risco financeiro que não pode ser estimado nesse momento, há determinação para revisão do procedimento de licenciamento ambiental.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Risco financeiro, relacionado à preservação dos bens, não sendo possível estimar o valor neste momento.

Processo nº 5000073-87.2010.4.04.7015	
a. juízo	1ª Vara Federal – Apucarana - PR
b. instância	Superior
c. data de instauração	09/04/2010
d. partes no processo	Ministério Público Federal x Rumo Malha Sul e União Federal
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 56.265.949,44

f. principais fatos	O MFP pretende a declaracao de nulidade da construcao da linha ferrea e da manutencao do transporte ferroviario de carga no interior da TI Queimadas, em Ortigueira/PR, a retirada definitiva da linha ferrea e de todos os bens moveis e imoveis em seu entorno e indenizacao (por parte da ALL) no valor de R\$ 1.000.000,00 pelos danos ocasionados pela prestacao inadequada e insegura do transporte ferroviario de carga no interior da aldeia.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Após a realização de audiência de instrução, bem como da apresentação de alegações finais por parte da União, MPF, Rumo e FUNAI, foi proferida Sentença julgando parcialmente procedentes os pedidos formulados, extinguindo o processo com resolução de mérito, para o fim de: (a) condenar a Rumo na Indenização por danos materiais aos índios Kaingang da TI Queimadas, no valor de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais); (b) condenar a Rumo na indenização por danos morais aos índios Kaingang no montante de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais); (c) condenar o DNIT e a Rumo na obrigação de instalação de cancelas e placas de sinalização – inclusive em linguagem Kaingang – em toda a extensão da linha férrea por questões de segurança, bem como de retirada da antiga vila dos ferroviários e das ruínas da estação de embarque. O recurso de apelação da Rumo foi parcialmente provido para afastar as indenizações impostas, uma vez que as restrições ao uso da área já teriam sido reparadas mediante acordo, sendo que foi mantida apenas a obrigação de remoção das ruínas e de instalação de sinalização. Em sede de recursos Especiais, foi proferida decisão monocrática pelo Ministro Relator em 02/10/2024 (i) conhecendo o recurso especial do MPF e restaurando os termos da sentença quanto à indenização à título
h. estágio do processo	MPF e a Rumo interpuseram Recurso Especial os quais foram inadmitidos quando do exame de admissibilidade do TRF4. Na sequência, as partes interpuseram Agravo ao STJ, com o intuito dos Recursos Especiais serem analisados pelo STJ. Aguardando julgamento.
i. chance de perda	Provável – parcial (R\$ 25.283.413,44) / Possível (R\$ 30.982.536,00)
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor elevado envolvido, assunto
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Risco financeiro apontado
Processo nº 1021032-69.2022.8.26.0100	
a. juízo	30ª Vara Cível – Foro Central – São Paulo - SP
b. instância	1º instância

c. data de instauração	09/03/2022
d. partes no processo	Fim Engenharia, Construção e Montagens Ltda x Rumo Malha Central S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 57.335.647,16
f. principais fatos	Trata-se de ação de indenização movida pela FLM e na qual a Rumo apresentou reconvenção. Pedidos FLM: indenização por danos materiais no importe de R\$ 38.872.468,53, danos morais em valor não estipulado e ainda foi apresentado pedido de antecipação dos efeitos da tutela (já indeferido), com o consequente bloqueio do importe de R\$ 9.800.000,00. Pedidos Rumo: (i) multa por descumprimentos do prazo de entrega das obras; (ii) multa pelo descumprimento das obrigações trabalhistas e de condições de trabalho; (iii) multa pela rescisão antecipada por culpa da FLM; (iv) devolução dos valores adiantados à FLM, não compensados com serviços. Após apresentação de contestação, foi determinada a realização de perícia, ainda em andamento,
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Aguardando realização de perícia, ainda sem sentença
h. estágio do processo	Aguardando realização de perícia
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Risco financeiro
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Risco financeiro

Contingências Ambientais

Processo nº 0000457-50.2017.4.03.6003	
a. juízo	1ª Vara Federal de Três Lagoas/MS
b. instância	1ª Instância
c. data de instauração	24/02/2017
d. partes no processo	Ministério Público Federal - Procuradoria De Três Lagoas X Rumo S.A., Rumo Malha Oeste S.A. e Agência Nacional de Transportes Terrestres

e. valores, bens ou direitos envolvidos	Valor ilíquido.
f. principais fatos	Trata-se de Ação Civil Pública, que envolve 14 imóveis (estações ferroviárias) da extinta Rede Ferroviária Federal S.A., ajuizada com o objetivo de compelir a Rumo Malha Oeste S.A. a adotar, no prazo de 30 dias, medidas de: (i) limpeza e dedetização das estações ferroviárias oriundas da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. nos Municípios de Três Lagoas e Águas Claras/MS; (ii) conservação e vigilância em tempo integral das áreas internas e externas das referidas estações ferroviárias; e (iii) cercamento e colocação de obstáculos nas dependências da Estação Ferroviária de Três Lagoas a fim de evitar sua utilização para estacionamento e tráfego de veículos. Além disso, o Ministério Público Federal pretende apurar suposto ato lesivo ao patrimônio artístico, estético, histórico e turístico dos municípios de Três Lagoas e Águas Claras no Mato Grosso do Sul, pretendendo que a Rumo Malha Oeste S.A. (e a Rumo S.A., de forma solidária ou subsidiária) promova as obras e tome as medidas necessárias para que as estações ferroviárias e suas dependências sejam restituídas aos estados em que se encontravam quando da celebração do contrato de arrendamento. O Ministério Público Federal pede, ainda, a condenação da Rumo Malha Oeste S.A. e da Rumo S.A. ao pagamento de danos materiais e morais coletivos, este em valor mínimo estimado em R\$ 5.000.000,00. Proferida sentença de parcial procedência da demanda. Aguardando publicação da sentença para interposição de recurso de apelação.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	O pedido de liminar formulado pelo Ministério Público Federal foi parcialmente acolhido para o fim de se determinar (i) à Rumo Malha Oeste S.A., que adote, no prazo de 30 dias, as medidas de limpeza, dedetização, conservação e vigilância e cercamento supra referidas e (ii) à Rumo S.A., que cumpra as obrigações impostas à controlada, de forma subsidiária. Houve embargos de declaração, acolhidos em parte, mantendo as obrigações acima, sob pena de multa diária de R\$ 1.000,00 (18/12/2017). Houve interposição de agravo de instrumento, cujo provimento foi negado, tendo sido negados os Embargos de Declaração, REsp e posterior ADDREsp, rejeitado. Decisão transitou em julgado. Após, em primeira instância, a Rumo demonstrou que nenhuma das 14 (quatorze) estações mencionadas pelo MPF estão, de direito, sob a responsabilidade da Rumo Malha Oeste S/A, pleiteando-se a revogação imediata da liminar anteriormente deferida, bem como a inserção do DNIT no polo passivo da demanda. Proferida sentença de parcial procedência da demanda. Das 14 Estações Ferroviárias, 10 foram afastadas por terem sido desvinculadas, restando apenas 4 Estações Ferroviárias: (i) Garcias; (ii) Água Clara; (iii) Piaba e (iv) Pena Junior. Foi imposta à condenação da RMO para limpeza e dedetização das referidas estações ferroviárias oriundas da extinta RFFSA nos Municípios de Três Lagoas e Água Clara/MS e conservação e vigilância em tempo integral das áreas internas e externas das referidas estações ferroviárias,
h. estágio do processo	Houve exclusão da Rumo S/A da demanda, prosseguindo em face da Rumo Malha Oeste S/A. Proferida sentença de parcial procedência da demanda. Aguardando publicação da sentença para interposição de recurso de apelação.
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Eventual desfecho desfavorável terá por consequência a obrigação da Rumo Malha Oeste S.A. de reparar os danos causados às estações ferroviárias de Três Lagoas e Águas Claras, além do pagamento de indenização por danos morais coletivos.
k. análise do impacto em caso de	O valor pleiteado na demanda é ilíquido, conforme descrito acima, sendo

perda do processo	que o teor dos pedidos e das decisões não refletem o valor dado à causa - R\$ 10.000.000,00 que, atualizado para dez/2024 representa R\$ 16.203.000,00

Processo nº 0000129-28.2014.4.03.6003	
a. juízo	Ministério Público Federal
b. instância	1ª Instância
c. data de instauração	22/01/2014
d. partes no processo	Rumo Malha Norte S.A ("ALL Malha Norte") e Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis ("IBAMA") e Ministério Público Federal
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 6.497.345,88
f. principais fatos	Trata-se de Ação Civil Pública ajuizada em face do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis e da Rumo Malha Norte com fundamento no Inquérito Civil Público nº 1.21.002.000055/2008-80, instaurado para apurar supostos descumprimentos de condicionantes impostas pelo IBAMA no âmbito do licenciamento ambiental das atividades desenvolvidas pela Rumo Malha Norte, mais especificamente ausência de passagem de fauna e necessidade de recuperação de vegetação no entorno do Parque Nacional das Emas, no Município de Aparecida do Taboado. A petição inicial sustenta a suposta ocorrência de atropelamentos de animais de variados grupos faunísticos, ressaltando a necessidade de instalação de corredor ecológico para passagem de fauna. Pretende o MP: (i) em sede liminar, a paralisação imediata das atividades da RMN até o cumprimento integral das condicionantes da Licença de Operação 818/2009, sob pena de multa diária de R\$100.000,00; (ii) a não renovação da Licença de Operação 818/2009 pelo IBAMA ou o cancelamento de licença que eventualmente tenha sido expedida em substituição a tal licença até que haja o integral cumprimento das condicionantes, especialmente construção do corredor ecológico, das passagens de fauna e recuperação vegetal; e (iii) condenar solidariamente os réus ao pagamento de R\$ 1 milhão pelos danos materiais ambientais e R\$ 300 mil por danos morais coletivos. O pedido liminar elaborado pelo Ministério Público Federal foi indeferido. O Ministério Público Federal interpôs Agravo de Instrumento. Em 27/05/2014, a Rumo Malha Norte protocolou contestação. Foram opostos Embargos de Declaração pelo Ministério Público Federal em face da decisão, que foram acolhidos para declinar a competência para processar e julgar o feito, determinando a remessa dos autos à Subseção Judiciária de Campo Grande/MS. Em fase de instrução. Apresentamos manifestação para comprovar atendimento às condicionantes e atendimento ao PRAD. MPF requereu a intimação do IBAMA para se manifestar sobre o cumprimento das condicionantes do licenciamento ambiental. Foi realizada audiência de conciliação que restou infrutífera
g. resumo das decisões de mérito proferidas	O pedido liminar elaborado pelo Ministério Público Federal foi indeferido. Foram opostos Embargos de Declaração pelo Ministério Público Federal em face da decisão, que foram acolhidos para declinar a competência para processar e julgar o feito, determinando a remessa dos autos à Subseção Judiciária de Campo Grande/MS. Em agosto de 2018, foi proferida decisão deferindo parcialmente a liminar, determinando à ALL Malha Norte o cumprimento da

	condicionante 2.21 da Licença de Operação nº 1203/2013 – que exige apresentação do programa para a transposição do corredor ecológico do córrego São Luís no prazo de 90 dias, sob pena de multa diária no valor de R\$ 100.000,00. Após um primeiro pedido de reconsideração apresentado pela RMN ter sido indeferido em fevereiro de 2020, a RMN apresentou novo pedido de reconsideração, aduzindo ter cumprido a condicionante, posto que já submetera ao IBAMA Projeto Executivo de Passa Fauna no Córrego São Luís e que, ainda, continuará as tratativas para dar continuidade ao projeto de implantação de passagem de fauna, para a qual se faz necessário prévio alinhamento técnico com o IBAMA, o que não ocorreu apesar de suas várias investidas nesse sentido. Foi proferida sentença de parcial procedência da demanda para condenar a Rumo ao pagamento de 1MM de danos materiais e 500k por danos morais coletivos.
h. estágio do processo	A Rumo interpôs recurso de apelação, o qual aguarda julgamento perante o TRF-3
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Além dos valores envolvidos a título de eventual condenação de pagar e de fazer, o processo apura supostos descumprimentos de condicionantes impostas pelo IBAMA no âmbito do licenciamento ambiental das atividades desenvolvidas pela Rumo Malha Norte.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto Financeiro no valor acima descrito e operacional em razão do suposto descumprimento de licença ambiental. Além disso, a ação pode resultar na obrigação de execução do Programa de Recuperação de Área Degradada.

Processo nº 0001408-93.2008.8.12.0015

a. juízo	1ª Vara Cível de Miranda/MS.
b. instância	1ª Instância
c. data de instauração	02/08/2008
d. partes no processo	Rumo Malha Oeste S.A (“ALL Malha Oeste”) e Ministério Público do Estado do Mato Grosso do Sul
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 2.764.909,64
f. principais fatos	Trata-se de Ação Civil Pública instaurada em função de incêndio ocorrido em 06/09/2007, em uma área de 322 HA de RPPN e em outra de 160 HA de pastagens nativas, na fazenda Capão do Pires em Miranda. Pretende o MP que a Rumo Malha Oeste (i) construa aceiros de no mínimo 3 metros de largura, dos dois lados, ao longo da ferrovia; (ii) não utilize maçarico de corte nas obras de manutenção e conservação da ferrovia; (iii) adote em todas as obras de implantação, ampliação e conservação da ferrovia, as técnicas menos lesivas ao meio ambiente; (iv) crie plano de combate a incêndio, com implantação de brigada voluntária. Por fim, requer a condenação da Rumo Malha Oeste no pagamento de indenização pelos alegados danos ambientais pretéritos e recuperação de eventuais danos ambientais, a serem averiguados em perícia judicial A Rumo Malha Oeste interpôs Agravo de Instrumento contra antecipação de tutela, o qual não teve efeito suspensivo deferido, restando, ao final, desprovido pelo Tribunal de Justiça, em 04/06/2009. Atualmente, a ALL Malha Oeste está cumprindo antecipação de tutela. Em 13/01/2009, ALL Malho Oeste contestou a ação. Foi elaborada prova pericial sobre a qual tanto a Rumo Malha Oeste, quanto o Ministério Público Estadual se manifestaram. Interposto Agravo

	de Instrumento contra decisão publicada em 25/09/2019 que homologou laudo pericial. Negado efeito suspensivo. Interposto Agravo Interno, o qual teve declarada a perda de seu objeto por ocasião do julgamento do agravo de instrumento. O agravo de instrumento foi improvido, confirmando-se a homologação do laudo pericial. Em 23.3.2023, foi proferida sentença julgando parcialmente procedentes os pedidos do MP a fim de condenar a RUMO (i) ao plantio de 5.299.558 unidades de mudas de espécies arbóreas nativas, sob pena de multa diária de R\$ 2.000,00, limitada em R\$ 200.000,00 em caso de descumprimento da obrigação, (ii) à construção de aceiros ao longo de toda a via férrea, (iii) não utilizar maçarico de corte nas obras de ampliação e conservação da linha férrea; (iv) criar um plano de combate a incêndios, implantando brigadas voluntárias, com grupo especializado e treinado para ações emergenciais de combate ao fogo no município de Miranda.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	O pedido de Tutela antecipada foi deferido, determinando a construção de aceiros, a realização de obras de implantação, ampliação e conservação da ferrovia, a adoção de técnicas menos lesivas ao meio ambiente e a criação de plano de combate a incêndios, sob pena de multa. Proferida sentença de parcial procedência da demanda.
h. estágio do processo	Foi proferida sentença de parcial procedência da demanda condenando a Rumo a proceder ao replantio de 5.299.558 mudas de espécies nativas e construção de aceiros ao longo da ferrovia na região. Contra esta decisão foi interposto recurso de apelação, o qual aguarda julgamento perante o Tribunal de Justiça
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A possibilidade de condenação para recuperar a área, cujo valor deve ser relevante não sendo possível estimar nesse momento.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Em caso de perda da ação, a condenação em danos ambientais pretéritos e recuperação de eventuais danos ambientais pode ser arbitrada em valor relevante para a Companhia, o que acarretará impacto financeiro, não sendo possível estimar o valor neste momento.

Processo nº 02027.000401/2013-10 (AI nº 652841-D)	
a. juízo	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA.
b. instância	Administrativa
c. data de instauração	21/02/2013
d. partes no processo	Rumo Malha Paulista S.A (“ALL Malha Paulista”) e IBAMA
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 243.955.602,85
f. principais fatos	Trata-se de Auto de infração lavrado em decorrência de acidente na Serra do Mar, causando suposta poluição hídrica e tornando necessária a interrupção do abastecimento de água da comunidade da região. O Auto de Infração foi recebido em 19/08/2013, a defesa da Rumo Malha Paulista foi protocolada em 01/04/2013. Em 16.12.2024, proferida decisão que decidiu por homologar o auto de infração e anexar o valor da multa em R\$45.010.000,00.

g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 19.9.2019, foi proferido Relatório Final de 1º Instância e pontou-se que: (i) o Auto de Infração nº 4313, lavrado pela Prefeitura de São Vicente e o Auto de Infração nº 652841 – Série D, lavrado pelo IBAMA, versariam sobre duas condutas diferentes e, portanto, constituiriam infrações ambientais distintas; (ii) a materialidade e autoria teriam restado comprovadas por meio dos documentos Relatório de apuração de infração administrava ambiental, Relatório de Vistoria e Relatório Fotográfico; (iii) conforme a Orientação Jurídica Normativa nº 26/2011/PFE/IBAMA, não haveria necessidade de configuração de culpa e dolo para aplicação da penalidade de multa administrativa ambiental, sendo necessária apenas a configuração do nexo de causalidade; (iv) a multa teria sido aplicada de acordo com o art. 62 incisos III e V do Decreto 6.514/2008, com valores estipulados entre R\$ 5.000,00 e R\$ 50.000.000,00 e que, portanto, estaria dentro dos limites de proporcionalidade da Orientação Jurídica Normativa nº 10/2010; (v) não haveria necessidade de produção de novas provas, em razão do fato que a autoria e materialidade já estariam configuradas; (vi) a sanção de advertência só seria aplicável as infrações de menor lesividade ao meio ambiente, além do fato de que, de acordo com a Orientação Jurídica Normativa nº 16/2010, a aplicação da sanção de multa independe de prévia advertência do infrator; (vii) a dosimetria estaria acostada às fls. 15, onde a agente autuante apresentou os critérios para fixação da multa: "Multa ABERTA no valor de R\$ 5.000,00 à R\$ 50.000.000,00; embasados na INSTRUÇÃO NORMATIVA 10 de 07 de dezembro de 2013 que qualifica como nível de gravidade NÍVEL C , levando-se em consideração o Porte Grande da empresa em epígrafe."; (viii) haveria indicativo de reincidência genérica. Sugeriu-se pela "aplicação da penalidade de multa, no valor de R\$ 25.500.000,00, a qual poderá ser majorada pela Autoridade Julgadora para R\$ 51.000.000,00, por reincidência genérica em infração ambiental, pela conduta de "causar poluição hídrica tornando necessária a interrupção do abastecimento público de água de uma comunidade", infração esta de acordo com os art. 70 § 1º e art. 72 da Lei 9.605/1998 e art. 3º inciso II e art. 62 incisos III e V do Decreto 6.514/2008". Em 16.12.2024, proferida decisão que decidiu por homologar o auto de infração e anexar o valor da multa em R\$45.010.000,00.
h. estágio do processo	O processo foi remetido e recebido no Grupo Nacional de Primeira Instância. No dia 3.9.2021 a Rumo protocolou petição arguindo prescrição intercorrente. Em 16.12.2024, proferida decisão de segunda instancia que decidiu por homologar o auto de infração e anexar o valor da multa em R\$45.010.000,00.. Aguardando intimação da referida decisão para interposição de recurso.
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto Financeiro no valor acima descrito
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto Financeiro no valor acima descrito

Processo nº 02017.000995/2014-69 AI 9057725-E	
a. juízo	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA.
b. instância	Administrativa
c. data de instauração	18/11/2014
d. partes no processo	Rumo Malha Sul S.A (" <u>ALL Malha Sul</u> ") e Ibama

e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 117.595.661,81
f. principais fatos	Trata-se de Auto de infração lavrado em razão de supostamente se fazer funcionar estabelecimento utilizador de recursos ambientais, considerado potencialmente poluidor, contrariando as normas legais e regulamentos pertinentes. Alegação de lançamento de óleo e substâncias oleosas em desacordo com as exigências estabelecidas em leis e atos normativos, conforme laudo de constatação emitido pelo órgão ambiental. Em 24/11/2014, a Rumo Malha Sul recebeu Auto de Infração e sua defesa foi protocolada em 12/12/2014. Em 05/02/2015, foi recebida notificação informando prazo para impugnação de reincidência que majorou a presente multa para R\$ 30 milhões e apresentar alegações finais. Desta forma, em 13/02/2015, a Rumo Malha Sul protocolou manifestação sobre a possível majoração por suposta reincidência e apresentou suas alegações finais. Desta forma, em 13/02/2015, a Rumo Malha Sul protocolou manifestação sobre a possível majoração por suposta reincidência e apresentou suas alegações finais.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 24/03/2015 foi proferida decisão do IBAMA, indeferindo a defesa e homologando o Auto de Infração.
h. estágio do processo	Foi proferida decisão cancelando o Auto de Infração em decorrência de prescrição intercorrente. A Portaria 039/PRES/IBAMA, de 03.3.2023, criou o Grupo de Trabalho Revisional, para apreciar decisões administrativas em processo sancionador ou na tese de não interrupção da prescrição da pretensão punitiva intercorrente por despachos de mero expediente. Os autos enviados para a análise deste Grupo de Trabalho Revisional. Após análise do Grupo de Trabalho Revisional, decidiu-se pelo não provimento ao recurso e a manutenção da Decisão de 1ª Instância nº 104/2015 - SEDE/NUIP, que homologou o auto de infração nº 9057725-E; e a fixação, em definitivo, o valor da multa em R\$30.000.000,00 (trinta milhões de reais). Aguarda-se intimação da decisão para análise e interposição de recurso ou medida judicial.
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto financeiro no valor acima descrito
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro no valor acima descrito

Processo nº 02017.000996/2014-11 AI nº 9057724-E

a. juízo	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA.
b. instância	Administrativa
c. data de instauração	18/11/2014
d. partes no processo	Rumo Malha Sul S.A (“ <u>ALL Malha Sul</u> ”) e IBAMA
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 195.992.769,68

f. principais fatos	Trata-se de Auto de infração lavrado em razão de suposto lançamento de óleo e substâncias oleosas em desacordo com as exigências estabelecidas em lei e atos normativos. Em 24/11/2014, a Rumo Malha Sul recebeu o Auto de Infração e sua defesa foi protocolada em 12/12/2014. Em 05/02/2015, foi recebida notificação informando prazo para impugnação de reincidência e apresentar alegações finais. Desta forma, em 13/02/2015, a Rumo Malha Sul protocolou manifestação sobre a possível majoração por suposta reincidência, não possível neste caso em razão de a multa original ter sido fixada no valor máximo, e apresentou suas alegações finais. Proferida decisão declarando a incidência da prescrição punitiva intercorrente, extinguindo a punibilidade do processo administrativo.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 25/03/2015 foi proferida decisão pelo IBAMA, homologando o auto de infração e indicando que, em decorrência da reincidência específica, o valor da multa deveria ser triplicado, resultando no valor de R\$150.000.000,00. Proferida decisão declarando a incidência da prescrição punitiva intercorrente, extinguindo a punibilidade do processo administrativo. Aguarda-se arquivamento definitivo do processo.
h. estágio do processo	Em 11.12.2023, foi proferida Decisão Recursal (PASA) nº 17617894/2023-GN-II/DSip/CCAS/Cenpsa que reconheceu a prescrição intercorrente e, consequentemente, julgou nula a Decisão Recursal (PASA) nº 14537369/2022- Gabin. Foi dado provimento ao recurso e declarada extinta a punibilidade da multa associada ao auto de infração nº 9057724/E, pela incidência da prescrição punitiva intercorrente, com base no artigo 21, § 2º, do Decreto nº 6.514/2008 combinado com o artigo 1º, § 1º, da Lei nº 9.873/1999. Por fim, determinou que a área técnica da Superintendência do Ibama no Estado do Paraná adote as providências para a reparação dos danos decorrentes da infração, dada a sua imprescritibilidade..
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto financeiro no valor acima descrito
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro no valor acima descrito

Processo nº 5000389-63.2018.4.03.6105	
a. juízo	4ª Vara Federal de Campinas - SP
b. instância	1ª Instância – Justiça Federal
c. data de instauração	19/01/2018
d. partes no processo	Autor: Ministério Público Federal Réu: Rumo Malha Paulista S.A., DNIT e CETESB
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 614.360,00

f. principais fatos	Ação Civil Pública relacionada ao IC nº 1.34.004.200229/2007- 53, que tem por objeto lesão ao meio ambiente decorrente de grave contaminação do Pátio Ferroviário de Campinas, a partir do despejo de derivados do petróleo no solo, sem os cuidados e manejo ambiental adequado. Requer o MP que a Rumo Malha Paulista (i) solidariamente com o DNIT, pague indenização no importe de R\$400.000,00, como forma de compensação dos danos ambientais causados, acrescidos outros bens jurídicos que, no curso do processo, mostrarem-se técnica e absolutamente irreversíveis em razão da conduta danosa dos réus; e (ii) realize semestralmente campanhas de monitoramento da contaminação do solo e das águas subterrâneas no local do dano. A contaminação decorreu das atividades empregadas na oficina até 2006, sendo que, atualmente o pátio não está mais arrendado à Rumo Malha Norte e esta adota as medidas de gerenciamento de risco ambiental sob supervisão da CETESB, de acordo com o previsto nas normas técnicas. Realizada primeira audiência conciliatória na qual foi determinada a citação da prefeitura de Campina e EMDEC, atuais responsáveis pela área. Ação contestada pela RUMO em 2018, juntando documentos fotográficos. Também houve defesa do processo pelo DNIT, pugnando por todos os meios de prova. DNIT requereu devolução do prazo de Contestação em petição intercorrente
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 05/04/2021, após a apresentação de réplica pelo MPF, proferida decisão saneadora: (i) reconhecendo a revelia do DNIT; (ii) migrando a CETESB para o polo ativo da demanda como litisconsorte do MPF; (iii) rejeitando as preliminares da Rumo, do Município de Campinas e do EMDEC; (iv) concluindo pela controvérsia em relação à extensão da responsabilidade e a quantificação do dano ambiental objeto da ACP; (v) determinando a intimação da CETESB para a apresentação de estudos técnicos inerentes ao dano ambiental.
h. estágio do processo	Aguarda-se julgamento.
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Em caso de perda, a Concessionária sofrerá impacto financeiro pela remediação da área contaminada e eventual pagamento de indenização não sendo possível liquidar nesse momento.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Em caso de perda, a Concessionária sofrerá impacto financeiro pela remediação da área contaminada e eventual pagamento de indenização.

Processo nº 0900477-58.2018.8.12.0001

a. juízo	01ª Vara de Direitos Difusos, Coletivos e Individuais
b. instância	1ª Instância – Justiça Estadual
c. data de instauração	03/08/2018
d. partes no processo	Autor: Ministério Público do Estado do Mato Grosso do Sul Réu: Rumo Malha Oeste S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 176.000,00

f. principais fatos	Ação Civil Pública que versa sobre contaminação ocasionada pelo derramamento de óleo ocorrido no pátio da empresa (Terminal Ferroviário), localizado na Av. Henrique Bertin, 7371 em 29.05.2014, em razão da quebra de uma máquina. Esta ação é consequência de apuração de fatos no âmbito do IC 06.2018.00000209-0. Apresentada Contestação..
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 06/08/2018, foi concedida a liminar, determinando à Rumo Malha Oeste, sob pena de multa diária de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) que: (i) remova o óleo disposto no solo e promova a retirada do solo contaminado, dando a ele destinação ambiental adequada; e (ii) apresente junto ao órgão ambiental competente, no prazo de trinta dias, o projeto de recuperação da área degradada visando a recuperação do solo e da água contaminados. Contra tal decisão foi interposto Agravo de Instrumento, o qual foi parcialmente provido para afastar a multa cominatória, considerando que posteriormente à prolação da decisão agravada, houve cumprimento do que foi nela determinado. Proferida sentença de parcial procedência da demanda, tendo sido interposto recurso de apelação.
h. estágio do processo	Em 3.7.2024, foi publicada sentença de parcial procedência que condenou a Rumo a (i) apresentar projeto e cronograma de atividades de recuperação/recomposição da água contaminada nos anos de 2014 e 2017 junto ao órgão ambiental competente, no prazo de 90 dias do trânsito em julgado; (ii) executar integralmente o projeto de recuperação/recomposição da água contaminada apresentado no órgão ambiental nos termos e prazos aprovados pelo órgão ambiental competente; e (iii) pagar indenização pelos danos ambientais no valor de R\$ 80.000,00, com juros de mora pela Taxa Selic a contar da data em que foi identificado o primeiro vazamento de óleo pelo Imasul (em 29.5.2014) e com correção monetária também pela Taxa Selic, a partir da publicação da sentença, sem cumulação com os juros de mora. Em 23.7, a Rumo interpôs recurso de apelação, o qual aguarda julgamento.
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Em razão dos reflexos do que pode ser apurado em liquidação, não é possível, no atual momento, mensurar a extensão de alegado dano.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Em caso de perda a Concessionaria deverá recuperar a área, cujo valor, no atual momento não é possível mensurar

Processo nº 0000727-75.2012.4.03.6124

a. juízo	1ª Vara Federal de Jales/SP
b. instância	1ª Instância
c. data de instauração	01/06/2012
d. partes no processo	Autor: Ministério Público Federal (MPF) Réu: Rumo S.A. e Rumo Malha Paulista S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 144.070.920,00
f. principais fatos	Trata-se de ação civil pública com pedido de tutela antecipada ajuizada em 1.6.2012 pelo Ministério Público Federal contra América Latina Logística S.A.- ALL Holding, ALL – América Latina Logística Malha Paulista S.A., ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, União Federal, Município de Jales, Município de Fernandópolis, Município de Meridiano, Município de Urânia, Município de Santa Salete e Município de Três Fronteiras. Em síntese, originou-se da peça informativa nº1.34.030.00014/2011-36 no qual foi investigada e constatada, conforme narra a inicial, a ausência ou insuficiência de manutenção na via férrea, falta de estruturas das passagens em nível que transpõem a via férrea ao longo das municipalidades. Ainda, tal circunstância interferiria no meio ambiente equilibrado devido ao uso indiscriminado da buzina pelos maquinistas dos trens, inclusive de

madrugada, causando transtornos à população. Afirma que os vagões ou máquinas imóveis por longo período nas passagens de nível impedindo o trânsito de veículos e pessoas por horas a fio. Ainda, argumenta pela falta de manutenção adequada da via férrea. Diante disso, o MPF requer, quanto à ALL Holding e ALL obrigação de fazer relativa às superestruturas da via permanente/linhas férreas, objeto de contrato de concessão, cujos trechos se situam dentro dos limites territoriais da 24ª Subseção Judiciária da Justiça Federal, no prazo de 90, consistentes em (a.1) adequação das juntas dos trilhos que estiverem soltar/frouxas e com falta de parafusos e providenciar a inserção dos perfis, (a.2) dar solução aos problemas de drenagem da via férrea, contaminação do lastro e lastro enterrado, sob pena de interdição imediata da ferrovia, (a.3) substituir todos os trilhos que estejam com elevado desgaste e lascados, além de adequar a fixação daqueles que se encontrem soltos/frouxos, sob pena de interdição imediata da ferrovia, (a.4) substituir os dormentes inservíveis, em número suficiente para se adequar aos percentuais, limites permitidos pela Resolução 2.748, de 12.6.2008, da ANTT, (a.5) realizar, às suas expensas, obras e providenciar, instalações e recursos necessários para a sinalização das passagens de nível, assim que forem apresentados estudos técnicos específicos pela ANTT ou pelos Municípios réus para a determinação do tipo de proteção a ser adotado em cada passagem em nível, (a.6) disponibilizar carro de inspeção e o que for necessário para o analista pericial do MPF e/ou perito para vistoria, (a.7) limitar a velocidade das locomotivas da ALL em 20km/h nas áreas urbanas integrantes da circunscrição da Procuradoria da República no Município de Jales, (a.8) restringir o trânsito das composições urbanas da circunscrição da Procuradoria da República no Município de Jales entre 7:00h e 22:00, (a.9) adequar o ruído produzido pelas buzinas das locomotivas aos parâmetros de ruído estabelecidos pela NBR 10.151 da ABNT para áreas habitadas, (a.10) não obstruir as passagens em nível com suas composições de forma a impedir o livre trânsito dos cidadãos nas áreas urbanas, abstendo-se de deixar vagão paralisado em trecho onde exista passagem de nível. Para a União, requereu a fiscalização do cumprimento do contrato de concessão. Para ANTT e Municípios foram feitos outros pedidos. No pedido final, quanto à ALL requer a confirmação dos pleitos liminares e a condenação em obrigação de fazer consistente em manter todos os trechos das superestruturas da via permanente /linhas férreas em condições de segurança e trafegabilidade, conforme os requisitos e cláusulas estabelecidas nos contratos de concessão e na legislação pertinente, inclusive normas da ANTT. Ainda, requer condenação da ALL no pagamento de no mínimo R\$ 57.171.000,00, além de demais pedidos contra as outras rés. Por fim, requereu a fixação da multa diária no mínimo R\$ 50.000,00 que as rés deverão arcar ao Fundos Estadual de Reparação de Interesses Difusos Lesados.

Em 4.3.2013, a Rumo apresentou defesa na qual refuta os pleitos do MPF. A Rumo sustenta, em sua contestação, (i) a ocorrência de coisa julgada material, em razão do fato de que a referida ACP constituiria repetição da ACP ajuizada pelo Ministério Público do Estado de São Paulo contra a Ferronorte S/A e a Ferrovias Bandeirantes S/A, que já havia sido julgada e já teria transitado em julgado; (ii) que a concessionária não teria o dever de sinalizar passagens em nível - pelo artigo 10, § 4º, do Decreto nº 1.832/96, a obrigação de sinalização e construção de obras de acesso e segurança é do responsável pela execução da via mais recente e as vias mais recentes teriam sido executadas pelos Municípios e não pela Rumo; (iii) que a obrigação de sinalização que o Ministério Público pretende transferir à concessionária viola a equação econômica do contrato administrativo, na medida em que afasta o direito da concessionária exercê-lo, conforme a legítima expectativa gerada pelo poder concedente e tal obrigação é do Município e não da Rumo; (iv) que haveria impossibilidade de se restringir o trânsito da ferrovia entre 7:00 e 22:00hrs; (v) que o tráfego terrestre em 20 km/h, conforme exigido pelo MPF, seria incompatível com a segurança; (v) que a limitação do sinal sonoro, por meio da adequação do ruído produzido pela NBR 10.15 da ABNT, também seria

incompatível com a segurança; (vii) que a concessionária já teria tomado providências, de ordem técnica, para manobrar as composições férreas sem afetar a circulação de pessoas, de modo que não haveria fundamento para os demais pleitos do Ministério Público Federal; (viii) que não teria restado comprovada a relação de causalidade, nem os supostos danos morais que o MPF pretende ver ressarcidos. Em 19.2.2014, a Ação Civil Pública foi suspensa para tentativa de conciliação entre as partes.

Após a suspensão do feito em 19.2.2014, foram apresentados, ao longo dos autos, estudos e relatórios referentes aos pleitos do MPF, tais como (i) relatórios das situações de passagem de nível em cada município; (ii) manifestação da Rumo e da ANTT sobre os ruídos emitidos pelas buzinas.

Em 19.2.2016, o Ministério Público Federal se manifestou nos autos para informar que, apesar dos esforços de todas as partes para uma tentativa de conciliação, alguns pontos na tratativa não avançaram. Nesse sentido, o MPF requereu que (i) fosse dado prosseguimento a ação em relação aos pedidos a.1; a.2; a.3; a.4; a.5; a.6; a.7; a.8; a.9; b; c.1; c.2; c.3 e d.2, formulados em pedido de antecipação de tutela recursal e aos pedidos a; b; c; d; e; f; g e h, formulados em sede de provimento definitivo e (ii) que fosse reestabelecido os efeitos do pedido de antecipação de tutela quanto aos pedidos a.1 a a.5.

Após a manifestação dos réus, em 11.4.2018, foi proferida nova decisão. Na decisão, (i) ficou decidido que a ANTT, no prazo de 30 dias, sob pena de multa diária de R\$500,00, limitada a R\$50.000,00, deveria apresentar relatório de vistoria técnica sobre a potência sonora da buzina dos trens da América Latina Logística que trafegam nos territórios dos municípios réus em trechos compreendidos pela ACP e o pátio de manobra de Jales;

(ii) foi homologado o acordo feito entre o MPF e o Município de Três Fronteiras e a ação foi extinta, com resolução de mérito, em relação a esse município; (iii) foi extinto o processo sem resolução de mérito, no tocante a Rumo, quanto ao pedido a.10 e (iv) que o reestabelecimento dos efeitos da tutela pleiteada pelo MPF seria analisada após a juntada do relatório técnico pela ANTT e manifestação das partes.

Em 29.7.2020, o MPF se manifestou nos autos para informar sobre a edição e publicação da Lei nº 4.371, de 21 de maio de 2015, do Município de Jales, que passou a proibir o acionamento injustificado de buzinas de trens, dentro de seu perímetro urbano, entre 22h e 6h. Dessa maneira, requereu o reestabelecimento dos efeitos da antecipação de tutela quanto ao pedido a.9, que determinava a adequação dos ruídos pelas empresas Rumo S.A. e Rumo Malha Paulista S.A. das buzinas das suas composições. Em 22.10.2020, MPF peticionou nos autos e requereu oitiva de testemunha do Sr. Adalberto Mariano dos Santos, responsável pela denúncia que deu origem à peça informativa.

Em 30.10.2020, Rumo e Rumo Malha Paulista opuseram embargos de declaração contra a decisão que deferiu o reestabelecimento dos efeitos da tutela antecipada, sob a fundamentação de que (i) as corrés já teriam adimplido regularmente com as obrigações a.1 a a.5 da petição inicial e (ii) que a Lei do Município de Jales seria inconstitucional, pois interfere em assuntos de competência da União.

Em 24.11.2020, o MPF apresentou contrarrazões aos embargos de declaração da Rumo e Rumo Malha Paulista. Em síntese, alegam que as questões que as corrés objetivam discutir já estariam preclusas e analisadas pela decisão de 6.10.2020 e que não teria ocorrido qualquer tipo de omissão. Em 1.5.2021, a ANTT peticionou nos autos para requerer a juntada dos estudos feitos pela autarquia sobre (i) os requisitos acústicos das buzinas instaladas em locomotivas e (ii) a medição da potência sonora das buzinas locomotivas integrantes da Rumo Malha Paulista. A ANTT pontua que os estudos demonstraram que “as buzinas instaladas em locomotivas da Rumo Malha Paulista S/A, que circulam nos municípios de Jales, Fernandópolis, Meridiano, Urânia, Santa Salete e Três Fronteiras, atendem os requisitos da NBR 16447 – Edição 2016 Locomotiva – Buzina – Requisitos Acústicos, inclusive se situando numa margem inferior ao limite permitido”. Requereu, assim, a

	total improcedência da demanda. Em 21.5.2021, o MPF peticionou nos autos e alegou, em síntese, que: (i) como o laudo da ANTT demonstrou, as buzinas produzem ruídos que variam entre 100 dB e 106 dB, o que evidenciaria o desrespeito aos limites estabelecidos na norma NBR 10.151 e (ii) que a norma NBR 16.447, por mais que permita utilização de buzinas que produzem ruídos que variem entre 96 e 110 dB, desconsidera toda a legislação ambiental e “admitir tamanha poluição sonora sob o argumento de segurança, ainda mais em período noturno, mostra-se descabido”, dado que a sinalização dos pontos de travessia já seriam suficientes nesses casos. Em 9.6.2021, Rumo e Rumo Malha Paulista apresentaram petição de produção de provas e requereram a produção de prova testemunhal, com rol de testemunhas a ser apresentado oportunamente. Em 16.6.2021, MPF se manifestou inferindo que os trens têm desobedecido decisão judicial e buzinado em horário proibido conforme captado pelo Sr. Adalberto compondo 54 buzinas e 12 trens. Tal circunstância é debatida em cumprimentos provisórios de sentença nº 5000865-39.2021.4.03.6124 e nº 5000902-66.2021.4.03.6124 somando R\$ 240.000,00. Diante disso, MPF requer a majoração da multa para R\$ 100.000,00 por ato de descumprimento. Em 6.7.2021, foram expedidos os mandados de citação para os diretores das empresas Rumo e Rumo Malha Paulista para, no prazo de cinco dias, apresentarem a comprovação de que foi expedida ordem expressa aos condutores para se absterem de acionar a buzina após as 22h. Em 16.7.2021, Rumo e Rumo Malha Paulista peticionaram nos autos para informarem que foi interposto Agravo de Instrumento contra a decisão proferida em 1.7.2021. No dia 13.5.2022, foi juntada ao processo o auto de inspeção judiciária, que ocorreu no dia 5.5.2022. Apresentada alegações finais pelas partes. Desde o dia 06.05.24, os autos estão conclusos para julgamento.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 19.10.2012, foi proferida decisão para acolher parcialmente os pedidos liminares feitos pelo MPF para atribuir as obrigações pleiteadas pelo MPF quanto à ALL. Sendo assim, ficou estabelecido que a ALL deveria, no prazo de 90 dias, deveria: 1) adequar as juntas dos trilhos que estivessem soltas/frouxas e providenciar a inserção de perfis; b) solucionar os problemas de drenagem da via férrea, sob pena de interdição imediata da ferrovia; c) substituir todos os trilhos que estejam com elevado desgaste e lascados, também sob pena de interdição da ferrovia; d) substituir os dormentes inservíveis; e) realizar obras de sinalização das passagens; f) limitar a velocidade das locomotivas a 20km/h; g) adequar o ruído das buzinas das locomotivas; h) se abster de obstruir as passagens de nível. A ALL agravou desta decisão em 27.2.2013. Em 14.3.2013, foi proferida decisão em sede de agravo de instrumento para deferir o pedido de antecipação da tutela recursal da Rumo para suspender a decisão que determinou (i) a diminuição da velocidade dos trens da Rumo e (ii) a redução do sinal sonoro. Em 6.4.2016, foi proferida decisão rejeitando o pedido de reestabelecimento dos efeitos da decisão que antecipou a tutela nos seguintes termos: “Fis. 132611330. Por ora, INDEFIRO o pedido de restabelecimento dos efeitos da decisão que antecipou a tutela, uma vez que, ainda que não tenham sido cumpridos todos os termos do acordo por parte dos réus, verifico que estes envidaram esforços durante todo o período desde a data da audiência (fevereiro/2014) a fim de se adequar aos pedidos feitos pelo Ministério Público Federal, o que leva a concluir que não há o perigo de dano que se delineava no momento em que ajuizada a presente ação civil pública. Entendo, neste momento, necessário ouvir os réus em relação a todos os pontos alegados pelo Parquet Federal e respectivo anexo, quando, então, reanalisarei a questão do restabelecimento da tutela antecipada, bem como decidirei sobre os demais pedidos do autor e eventuais requerimentos feitos pelos réus.” Em 6.10.2020, foi proferida decisão para deferir o pedido do MPF e reestabelecer a tutela antecipada “para determinar às corrés RUMO S.A.

e RUMO MALHA PAULISTA S.A. o cumprimento das obrigações descritas nos itens “a.1” até “a.5” da petição inicial, nos exatos termos da decisão anteriormente proferida”. Ainda, ficou estabelecido que as corrês, no tocante ao pedido a.9, dessem integral cumprimento à Lei Municipal de Jales, que proíbe o acionamento injustificado de buzina entre as 22h e as 6h. Por fim, em relação à alegação do MPF de poluição sonora nos demais horários, o magistrado deferiu prazo de 60 (sessenta) dias requerido pela ANTT, para a realização de medições do sinal sonoro.

Em 11.1.2021, foi proferida decisão para rejeitar os embargos de declaração. De acordo com o magistrado, não se vislumbraria qualquer mácula na decisão e que as embargantes “revelam mero inconformismo da parte à decisão prolatada, o que não autoriza interposição de embargos declaratórios”.

Em 1.7.2021, foi proferida decisão na qual: (i) determinou precluso pedido da RUMO para produção de prova oral, (ii) deferiu o pedido do MPF para realização de audiência de instrução para o dia 27.4.2022, às 15:00 a ocorrer na sede do Juízo, (iii) após a audiência, será analisado pedido de inspeção judicial formulado pelo MPF. Quanto ao pleito de majoração das astreintes, fixou e R\$ 2.000.000,00 o valor total da multa vencida e condenou a RUMO ao pagamento, havendo necessidade de correção monetária e juros de mora. Quanto ao pedido do MPF para intimar os Diretores Presidentes da RUMO para informar se houve

expedição de ordem expressa aos condutores dos trens, restou determinado intimação dos Diretores para que se manifestem em 5 dias úteis para que informem se houve ordem expressa para que os condutores se abstenham de acionar buzina na composição de 44 municípios abrangidos pela Subseção de Jales após as 22hs. Ainda, foi fixada multa diária no montante de R\$ 100.000,00 a partir da intimação da decisão. Por fim, “Verificado o acionamento contumaz da buzina das composições, demonstrando nova reiteração da desobediência à ordem judicial, o(s) Diretor(es) Presidente(s) se tornarão passíveis de responsabilização pessoal criminal, a ser pleiteada pelo Ministério Público Federal em feito próprio; e o Juízo poderá então estipular a solidariedade (inclusive retroativamente) do(s) Diretor(es) Presidente(s) pelo montante devido em função desta nova multa ora fixada.”

Na mesma data, também foi juntada a decisão do Habeas Corpus Cível nº 5015924-09.2021.4.03.0000. Em síntese, o Habeas Corpus se fundamenta nas seguintes razões: (i) iminência de violência ou coação ilegal dos diretores das empresas em razão da decisão proferida em 1.7.2021; (ii) o uso da buzina entre as 22hrs e 6hrs diz respeito à segurança do transporte ferroviário; (iii) a lei do município de Jales seria inconstitucional e (iv) a buzina constitui item obrigatório de segurança para os trens. O desembargador deferiu o pedido liminar do HC, pois, sob seu ponto de vista, não haveria, a princípio, justa causa para a imputação de qualquer crime de desobediência aos diretores da Rumo e Rumo Malha Paulista. Ainda, as providências tomadas pelo juiz de 1ª instância não refletiriam o estado técnico da lide, que seria “notoriamente controvertido”.

Em 23.7.2021, foi juntada aos autos certidão de decisão proferida em sede de Agravo de Instrumento nº 5001268- 47.2021.4.03.0000. Tal agravo de instrumento foi interposto pela Rumo e Rumo Malha Paulista contra a decisão de 6.10.2020, que reestabeleceu os efeitos da tutela provisória do MPF quanto aos pedidos a.1 a a.5, bem como determinou, quanto ao pedido a.9, que fosse dado cumprimento integral a lei do município de Jales. A decisão deferiu a antecipação da tutela recursal pleiteada pelas corrés sob o fundamento de que o reestabelecimento do cumprimento das obrigações de fazer quanto aos pedidos a.1 a a.5 se mostra precipitado para o estado técnico da lide coletiva. Quanto a determinação de cumprimento da lei municipal, o desembargador também entende que não se sustenta. Em primeiro lugar porque a potência sonora da buzina se mostra como ponto controvertido da lide, sem contar que a aplicação da lei municipal para todos os municípios que estão envolvidos na lide implicaria extraterritorialidade. Em segundo lugar porque a lei municipal acaba por afetar diretamente a prestação do serviço público federal, qual seja a segurança do transporte ferroviário. Em terceiro lugar, o uso de buzinas não pode ser simplesmente proibido, pois constitui item de segurança do transporte e dos usuários da malha.

Na mesma data, também foi anexada certidão de decisão do Agravo de Instrumento nº 5016038-45.2021.4.03.0000, interposto pela Rumo e Rumo Malha Paulista contra a decisão de 1.7.2021. Nesta decisão, foi deferido o pedido de antecipação da tutela recursal pleiteado pelas empresas sob o fundamento de que, como houve suspensão da decisão de 6.10.2020, que reestabeleceu os efeitos da tutela antecipada do MPF, pelo Agravo de Instrumento nº 5001268-47.2021.4.03.0000, a segunda decisão, de 1.7.2021, que também veio a adotar medidas coercitivas decorrentes desta primeira decisão, também fica naturalmente prejudicada.

No dia 27.4.2022, foi juntado ao processo os Termos da Audiência realizada no mesmo dia. No dia 28.4.2022, o MPF juntou petição manifestando ciência da decisão que acolheu o pedido de realização de inspeção judicial e a agendou para dia 5.5.2022. As decisões foram suspensas em razão de Agravo de Instrumento.

h. estágio do processo	Apresentadas as alegações finais para julgamento do feito.
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto econômico acima indicado, além de risco de impacto operacional
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto econômico acima indicado. além de risco de impacto operacional.

Processo nº 02017.001288/2021-19 (auto de infração MGWRMSF3)

a. juízo	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA.
b. instância	Administrativa
c. data de instauração	09/07/2021
d. partes no processo	Rumo Malha Sul S.A (“ <u>ALL Malha Sul</u> ”) e IBAMA
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 6.789,60
f. principais fatos	Trata-se de processo administrativo instaurado por suposto lançamento no meio ambiente de substância oleosa proveniente da caixa separadora água-óleo (caixa SAO), em desacordo com as exigências estabelecidas em leis e atos normativos, conforme vistoria realizada pelo IBAMA na data de 15.10.2018 e laudo técnico. Violação do artigo 62, inciso V do Decreto Federal nº 6514/2008. Proferida decisão readequando o valor da multa para R\$ 30.000,00 (trinta mil reais). Em 5.8.2024, RUMO efetuou o pagamento da multa.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 10.5.2024, decisão decidiu homologar o Auto de Infração nº MGWRMSF3, convalidando o enquadramento no inciso V do Art. 62 do Decreto 6514/08, readequando o valor da multa para R\$ 30.000,00 (trinta mil reais) e majorando o mesmo com base no Art.11 inciso I do Decreto 6514/08 para R\$ 90.000,00 (noventa mil reais), sem prejuízo do recurso de ofício à autoridade superior, nos termos do Art. 114-II da IN 19/2023.
h. estágio do processo	Após a redução da multa e o seu respectivo pagamento, aguarda-se o arquivamento do feito.
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto econômico acima indicado.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto econômico acima indicado.

Processo nº 02027.001629/2013-27 (auto de infração 9079032-E)

a. juízo	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA.
b. instância	Administrativa
c. data de instauração	30/07/2014
d. partes no processo	Rumo Malha Paulista S.A e IBAMA
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 50.793.178,98
f. principais fatos	Trata-se de processo administrativo instaurado por suposto lançamento de 17.000 litros de óleo diesel em desacordo com as exigências

	estabelecidas em leis ou atos normativos (06/04/2013 – linha férrea trecho Jundiaí-Santos, km 03+800 Santos/SP)
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Foi proferida decisão de 1ª instância acolhendo parcialmente os argumentos da defesa, reduzindo a multa R\$ 12.555.000,00 para R\$ 4.509.000,00.
h. estágio do processo	Aguarda-se apreciação julgamento do recurso administrativo apresentado.
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto econômico acima indicado.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto econômico acima indicado.

Processo nº C1DWK3P0, 02027.004406/2022-11	
a. juízo	Ministério do Meio Ambiente em Santos
b. instância	1ª instância
c. data de instauração	31.8.2022
d. partes no processo	Autor: IBAMA. Réu: Elevações Portuárias S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Valor envolvido: R\$ 36.629.858,16
f. principais fatos	O Auto de Infração nº C1DW3P0 foi lavrado em 31.8.2022, com descrição de suposta infração consistente em “lançar resíduos sólidos ou rejeitos no mar, ou quaisquer recursos hídricos conforme relatório de vistoria afeto ao processo 02001.001530/2004-22, e constatados pela presença de mancha negra com forte odor de chorume, nas datas de 19 e 27 de agosto de 2022, com aplicação de multa de R\$ 22.505.000,00. Rumo apresentou defesa administrativa, requerendo seja declarado nulo e desconstituído ou subsidiariamente cancelado o Auto de Infração. A autuação em destaque foi lavrada pouco mais de dois meses após o recebimento do Auto de Infração nº DIPAUGJL, de 9.6.2022, oportunidade em que Elevação Portuárias foi autuada em R\$ 22.555.000,00. Em 29.09.2022, foi proferido despacho do IBAMA encaminhando os autos para as providências que se fizerem necessárias para o início da fase de conciliação ambiental e prosseguimento da instrução processual. Foi realizada audiência de conciliação que restou infrutífera e aguarda-se apreciação da defesa.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Aguarda-se apreciação da defesa de Rumo.
h. estágio do processo	Aguarda-se apreciação da defesa de Rumo.
i. Se a chance de perda é: i) provável; ii) possível; iii) remota	Perda possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto econômico acima indicado.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto econômico acima indicado.

Processo nº DIPAUGJL, 02027.003061/2022-70	
a. juízo	Ministério do Meio Ambiente em Santos
b. instância	1ª instância
c. data de instauração	9.6.2022
d. partes no processo	Autor: IBAMA. Réu: Elevações Portuárias S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Valor envolvido: R\$ 22.780.550,00
f. principais fatos	O Auto de Infração nº DIPAUGJL foi lavrado em 9.6.2022 pelo IBAMA, com descrição de suposta infração consistente em “lançar resíduos sólidos (mancha negra com forte odor) ou rejeitos no mar ou quaisquer recursos hídricos”, com aplicação de multa no exorbitante valor de R\$ 22.555.000,00. Em 6.7.2022, Elevações Portuárias S.A. manifestou-se nos autos reiterando o requerimento de agendamento de audiência e que já vem aplicando todas as medidas de limpeza e higiene pertinentes ao Terminal operado no Porto de Santos. A audiência de conciliação restou infrutífera. No mais, Rumo apresentou juntada de novos laudos prestando esclarecimentos. Aguarda-se apreciação da defesa.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Aguarda-se apreciação da defesa de Rumo.
h. estágio do processo	Em 6.7.2022, Elevações Portuárias S.A. manifestou-se nos autos reiterando o requerimento de agendamento de audiência e que já vem aplicando todas as medidas de limpeza e higiene pertinentes ao Terminal operado no Porto de Santos. Em 29.9.2022, Elevações Portuárias apresentou Relatório de Inspeção Ambiental.
i. Se a chance de perda é: i) provável; ii) possível; iii) remota	Perda possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto econômico acima indicado.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto econômico acima indicado.

Processo nº 0000117-34.2005.8.16.0118	
a. juízo	1ª Vara de Morretes
b. instância	Instância Superior
c. data de instauração	07/07/2005
d. partes no processo	Autor: Estado do Paraná Réu: Rumo Malha Sul S/A
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 68.321.737,97
f. principais fatos	ACP ajuizada visando (i) abstenção da prática de qualquer reparo, pintura ou restauração da Ponte sobre o Rio São João, bem como (ii) a retirada do material resultante de acidente ocorrido na localidade. A controvérsia foi travada após a Concessionária ter realizado, em 2004, reparos na ponte do Rio São João – gravemente afetada por acidente

	que ocasionou queda de vão de acesso e descalçou dois dos apoios de sua superestrutura. Segundo o Estado do Paraná, o reparo promovido pela Concessionária teria lesado bem de valor cultural, vez que não teria sido realizado de acordo com os parâmetros originais da obra. Pede que a concessionária seja obrigada a restaurar a ponte e a pagar indenização. Em 26/01/2009 foi apresentado Laudo Pericial concluindo, basicamente, que a obra decorrente do acidente “sequer se preocupou em restaurar detalhes macro e/ou micro arquitetônicos originais, fato este que mereceria a maior importância nas fases de projeto e execução, uma vez que aponte em questão pode ser
	definida, sem dúvida, como um marco histórico da engenharia do Paraná”. Em 30/04/2010, foi prolatada sentença de procedência, condenando a Rumo a: (i) abster-se de praticar qualquer reparo, pintura ou restauração sem a prévia autorização da Secretaria Estadual da Cultura, bem como a retirar todos os entulhos do entorno da Ponte; (ii) apresentar para a SEC projeto de restauração da porção da Ponte atingida no acidente de 2004, fixando-se o “prazo de 90 dias para sua apresentação, a contar da intimação desta sentença, sem prejuízo de prorrogação, caso a Requerida demonstre a necessidade”; (iii) pagar indenização por dano moral ambiental (1% sobre seu faturamento líquido do ano de 2009) e multa do art. 14 da Lei estadual 1.211/53 (50% do dano causado). Foi estabelecida na sentença multa de 100k/dia em caso de descumprimento dos itens (i) e (ii). Tal sentença foi totalmente reformada em sede de recurso de apelação interposto pela Rumo, sendo rejeitados os EDs opostos pelo Estado do Paraná. O julgamento dos EDs foi anulado pelo STJ em sede de recurso interposto pelo Estado do Paraná. Em novo julgamento dos EDs do Estado do Paraná, modificou-se o resultado do julgamento da apelação da Rumo, a qual restou parcialmente provida apenas para afastar a obrigação de pagamento da multa do art. 14, mantendo-se a sentença condenatória nos demais itens. Eds da Rumo rejeitados, interpostos RESp/RE.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 26/08/2005, liminar deferida para determinar a Ré que se abstenha de praticar qualquer reparo, pintura ou restauração da Ponte, bem como que retire os entulhos localizados ao redor dela. Em 30/04/2010, sentença julgando procedente a ação, para o fim de confirmar a antecipação de tutela concedida e condenar a Reclamada a abster-se de praticar qualquer reparo, pintura ou restauração da Ponte, sob pena de multa diária de 100 mil reais, bem como ao pagamento: - do dano moral ambiental equivalente a 1% sobre seu faturamento líquido do ano de 2009; - ao pagamento da multa prevista no art. 14 da Lei Estadual nº 1.211/53, ou seja, 50% do dano ocasionado, a ser apurado em liquidação de sentença. Em 13/12/2011, apelação da ALL provida pelo TJPR, para julgar improcedente a ação. Assim o fez sob dois fundamentos: primeiro porque a ponte em questão, ao contrário do que havia sustentado o Estado, não é um bem tombado; e segundo porque as obras executadas pela Concessionária foram adequadas, sendo abusivas as exigências de restauração, ao estado de originalidade, de bem não tombado. Em 17/11/2017, o Relator no STJ, Ministro Gurgel de Faria, entendeu por configurada a ofensa ao art. 535 do CPC, determinando o retorno dos autos ao TJPR, para novo julgamento dos Declaratórios. Em 17/12/2019 os Embargos de Declaração foram julgados recebendo efeitos infringentes e dando parcial provimento a apelação apenas para excluir da sentença a multa de 50% sobre o valor da multa aplicada com base art. 14 de Lei Estadual n.º 1211/1953, mantidos os ônus da sucumbência e o restante do fixado na sentença.

	Em 25/03/2022, decisões admitindo os recursos especial e extraordinário interpostos pela Rumo. Em 20/06/2023, decisão que deu parcial provimento ao recurso especial, apenas para afastar a condenação da recorrente nas obrigações de fazer e não fazer, mantendo a condenação em 1% sobre o seu faturamento líquido em 2009. Em 02/10/2024, proferida decisão pelo Min. André Mendonça negando provimento ao ARE do Estado do Paraná e negando seguimento ao RE interposto pela Rumo Malha Sul S.A. Interposto Agravo Interno pela Rumo, o qual aguarda julgamento.
h. estágio do processo	Aguardando julgamento de Agravo em Recurso Extraordinário.
i. chance de perda	Perda Provável
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Em razão da complexidade da obrigação de fazer e da possibilidade de alto valor de condenação, no patamar de 1% sobre seu faturamento líquido da empresa do ano de 2009.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Análise do impacto será visto em eventual liquidação de sentença.

Processo nº 02001.029606/2024-28			
a. juízo	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis		
b. instância	Processo administrativo		
c. data de instauração	17/09/2024		
d. partes no processo	Rumo Malha Oeste e Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis		
e. valores, bens ou direitos envolvidos	52.215.000,00		
f. principais fatos	O IBAMA autuou a Rumo Malha Oeste com base nos arts. 50, §2º, e 60, I, do Decreto 6.514/2008 no valor de R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais), por supostamente: "Danificar, mediante provocação de incêndio, 17.817, 735 hectares de vegetação nativa do bioma pantanal, objeto de especial preservação, sem licença ou autorização da autoridade competente".		
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 10/10/2024, foi proferida decisão de 1ª Instância, que entendeu por: (i) Indeferir a defesa administrativa, eis que não apresenta elementos suficientes que desconstituem a autoria e/ou materialidade da infração; (ii) Homologar o Auto de Infração nº D41MDB0J, com fixação da penalidade de multa no valor de R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais), visto que assegurados o contraditório e ampla defesa, autoria e materialidade restaram devidamente configuradas; (iii) Indeferir o pedido de conversão de multa em serviços de preservação, melhoria e recuperação da qualidade do meio ambiente, pelas razões expostas na fundamentação; (iv) Indeferir o pedido de produção de provas, pois, o processo encontra-se devidamente instruído e não há necessidade de quaisquer outras diligências ou esclarecimentos para caracterização da infração. Em 20/01/2025, foi proferida decisão de 2ª instância, que entendeu por: (i) indeferir o recurso voluntário interposto; (ii) convalidar o Auto de Infração, com retificação da área autuada para 17.748,745 ha. Desta forma, o valor da sanção pecuniária concretamente definida para o presente caso restou consolidado em R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais).		
h. estágio do processo	Proferida decisão indeferindo o recurso da RMO. Aguardando a judicialização de ação anulatória.		
i. Se a chance de perda é: i) provável; ii) possível; iii) remota	Perda Possível		
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto econômico acima indicado.		

k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto econômico acima indicado.

Contingências Regulatórias

Processo nº 5033413-96.2012.4.04.7000	
a. juízo	2ª Vara Federal de Curitiba – PR
b. instância	2ª Instância – Justiça Federal
c. data de instauração	24/07/2012
d. partes no processo	Autores: Rumo Malha Sul S.A; Rumo Malha Oeste S.A; Rumo Malha Norte S.A (“ <u>ALL Malha Norte</u> ”); e Rumo Malha Paulista S.A, em conjunto, denominadas “Concessionárias” Réus: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e União.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	A ANTT aprovou as Resoluções nº 3.888/2012, nº 3.889/2012, nº 3.890/2012 e nº 3.891/2012, reduzindo os tetos tarifários aplicados às Concessionárias. Valor envolvido é ilíquido.
f. principais e fatos	As Concessionárias ingressaram com ação judicial questionando as referidas Resoluções e tiveram êxito na obtenção de pedido de antecipação de tutela, conforme a decisão favorável exarada no âmbito do Agravo de Instrumento nº 5016248-84.2012.404.0000, de modo que, até o julgamento do mérito da ação judicial, as referidas Resoluções não têm aplicabilidade em face das Concessionárias. Foi realizada produção de prova pericial. As partes manifestaram sobre o laudo, pedindo esclarecimentos e apresentando trabalhos técnicos de seus assistentes. A Perita se manifestou e apresentou esclarecimentos ao laudo. A fase de instrução foi encerrada em janeiro de 2019 e as partes estão com prazo aberto para apresentação de Alegações Finais.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença de improcedência prolatada. As autoras interpuseram Recurso de Apelação. Atribuído efeito suspensivo ao Recurso de Apelação, suspendendo a aplicação das resoluções nº 3.888/2012, nº 3.889/2012, nº 3.890/2012 e nº 3.891/2012. Rumo Malha Oeste apresentou pedido de desistência do recurso em razão do fato superveniente, consistente na celebração de aditivos contratuais. Desistência homologada. Apelação da Rumo Malha Paulista não provida. Apresentados os Recursos Extraordinário e Especial, foram improvidos. Na sequência, foram proferidas decisões mantendo as decisões agravadas e remetendo os autos às instâncias superiores para julgamento dos agravos em recurso especial e extraordinário interpostos pela Rumo. Em 5.6.23 os autos foram recebidos e autuados sob n. AREsp n. 2.377.967/PR. Em 9.8.24 foi publicada decisão monocrática que negou provimento ao agravo em recurso especial interposto pela RUMO. Em 27.8.24 foi protocolada petição pela RUMO interpondo agravo interno. Em 29.8.24 foi publicado despacho intimando as partes para apresentarem contraminutas ao agravo interno interposto pela RUMO. Em 2.9.24 foi juntada aos autos petição da ANUT apresentando contraminuta ao agravo interno. Em 3.9.24 foi juntada aos autos petição da UNIÃO apresentando contraminuta ao agravo interno. Em 12.9.24 foi juntada aos autos petição da ANTT apresentando contraminuta ao agravo interno interposto pela RUMO. Em 23.10.24 o

	recurso foi incluído na pauta de julgamento da sessão virtual com início no dia 5.11.24 e encerramento no dia 11.11.24. Em sessão de julgamento virtual encerrada no dia 11.11.24, foi negado provimento ao agravo interno interposto pela RUMO, v.u. Em 14.11.24 o acórdão do julgamento supra foi publicado. Em 10.12.24 foi expedida certidão de trânsito em julgado. Na mesma data os autos foram remetidos e recebidos no STF. Em 13.12.24 o recurso foi autuado sob n. ARE 1.530.397. Em 21.1.25 foi publicada decisão negando seguimento ao agravo em recurso extraordinário interposto pela RUMO. Em 10.2.25 foi protocolada petição pela RUMO interpondo agravo interno. Em 20.2.25 o recurso foi incluído na pauta da sessão de julgamento virtual com início no dia 28.2.25 e encerramento no dia 11.3.25.
h. estágio do processo	Aguardando julgamento do agravo interno interposto pela RUMO.
i. chance de perda	Provável - honorários
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Relevância considerando a imposição de tarifa teto por metodologia diferente da estabelecida em contrato.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Não é possível aferir o valor econômico dos pedidos nesse momento, por não ser possível quantificar quanto que a procedência ou improcedência dos pedidos declaratórios formulados impactariam no equilíbrio econômico-financeiro do contrato da Rumo.

Ação Civil Pública nº 0007386-63.2012.4.03.6104	
a. juízo	2ª Vara Federal da Subseção Judiciária de Santos/SP
b. instância	1ª instância
c. data de instauração	31/07/2012
d. partes no processo	Autor: Ministerio Publico Federal Réus: Rumo Malha Norte S.A., Companhia Docas Do Estado De São Paulo ("CODESP"), Terminal Marítimo Do Guarujá S/A Termag, Terminal De Graneis Do Guarujá S/A, Jose Carlos Mello Rego, Antonio Carlos Rodrigues Branco, Celia Erra, Elias David Nigri, Jose Salomao Fadlalah, Washington Flores Junior, Helio Jose Effting.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 193.291,56 (valor atribuído à causa para fins de alçada - não é possível definir, pois os pedidos condenatórios formulados são todos ilíquidos, e eventual condenação deverá ser objeto de liquidação.

f. principais fatos	Alegação de prática de improbidade administrativa e suposta ilegalidade do Contrato de Arrendamento, firmado entre ALL Malha Norte e CODESP e seus aditivos, por meio do qual a CODESP arrendou a ALL uma área de aproximadamente 100.000 m², situada na margem direita do porto de Santos, entre os Cais de Soboo e terminal de graneis líquidos da Alemoa, para movimentação de produtos agrícolas e granel e de outras mercadorias em geral, sem a precedência da necessária e indispensável licitação pública. Especialmente em relação ao terceiro, quarto e quinto aditivo, alega violação aos princípios da legalidade, isonomia e moralidade administrativa, pois por meio desses aditivos, a CODESP transferiu o arrendamento pactuado com a FERRONORTE as sociedades TGG e TERMAG, empresas cujo controle acionário pertence a sua instituidora, em afronta ao caráter personalíssimo do contrato administrativo de concessão público. Em 15.10.13 foi protocolizada a defesa prévia pela ALL, alegando (a) a inexistência de ato de improbidade, já que não estão presentes os requisitos do ato ímprobo, tendo sido, inclusive, tacitamente reconhecido que os atos invocados não causaram danos ao erário, e (b) a ocorrência de prescrição da possibilidade de apenar os réus, pessoas físicas e jurídicas de direito privado. Em 25.10.13 foi proferida decisão recebendo a petição inicial e determinando a suspensão do feito por um ano, nos termos do art. 265, inc. VI, a, em razão da prejudicialidade que existe entre a presente ação e ação popular movida pelo sr. Valdir Alves De Araújo.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 25.10.13 foi proferida decisão recebendo a petição inicial e determinando a suspensão do feito por um ano, nos termos do art. 265, inc. VI, a, em razão da prejudicialidade que existe entre a presente ação e ação popular movida pelo sr. Valdir Alves de Araújo. Em 20.1.14 foi protocolado pela RUMO agravo retido, demonstrando que a petição inicial não poderia ter sido recebida por não estarem presentes no caso concreto os requisitos essenciais para caracterizar um ato ímprobo. Em 8.4.14 foi proferida decisão mantendo a decisão que determinou a suspensão do feito até o julgamento definitivo da ação popular 0012114-94.2005.403.6104. Em 29.8.18 foi proferido despacho determinando que seja aguardado julgamento definitivo da ação popular nº 0001241-06.2003.403.6104. Em 19.9.18 foi certificada a suspensão do processo.
h. estágio do processo	Aguardando o julgamento dos embargos de divergência interpostos no bojo da ação movida pelo Espólio de Valdir Araújo (proc. n. 0001241-06.2003.403.6104 –EREsp 1.470.568-SP).
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Em razão dos impactos em caso e perda do processo descritos a seguir.

k. análise do impacto em caso de perda do processo	O pedido é para que sejam aplicadas as penas previstas no art. 12, inc. II Lei de Improbidade Administrativa: "ressarcimento integral do dano, perda dos bens ou valores acrescidos ilicitamente ao patrimônio, se concorrer esta circunstância, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de cinco a oito anos, pagamento de multa civil de até duas vezes o valor do dano e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de cinco anos". Subsidiariamente, pediu-se a condenação dos réus por violação aos princípios da administração pública (Lei de Improbidade Administrativa, art. 11), devendo, nesse caso, ser aplicada a pena prevista no art. 12, inc. III da mesma lei: "ressarcimento integral do dano, se houver, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de três a cinco anos, pagamento de multa civil de até cem vezes o valor da remuneração percebida pelo agente e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de três anos".

Ação Popular nº 0001241-06.2003.4.03.6104	
a. juízo	1ª Turma do Superior Tribunal de Justiça, 6ª Turma do Tribunal Regional Federal da 3ª Região, 3ª Vara Federal da Subseção Judiciária de Santos/SP
b. instância	Tribunais Superiores – Superior Tribunal de Justiça ("STJ") e Supremo Tribunal Federal ("STF")
c. data de instauração	07/02/2003
d. partes no processo	Autor: Espólio de VAA Assistentes litisconsorciais: Ministério Público Federal ("MPF"), Agência Nacional de Transportes Aquaviários ("ANTAQ") Réus: Malha Norte S.A., Companhia Docas do Estado de São Paulo ("CODESP"), União Federal, Marcelo de Azeredo e Frederico Victor Moreira Bussinger. Caramuru Administração e Participações S/C Ltda. e Caramuru Alimentos Ltda.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 5.790,23 (valor para fins de alçada). Os direitos envolvidos são os decorrentes do Contrato de Arrendamento nº 01/97 e de seus sucessivos aditamentos.

f. principais fatos	Em janeiro de 2003, VAA, na qualidade de cidadão brasileiro, ajuizou Ação Popular com objetivo de obter declaração de nulidade do Contrato de Arrendamento Portuário nº 01/97 ("Contrato de Arrendamento"), celebrado em 08 de agosto de 1997, bem como de seus Aditivos ("Termos Aditivos"), por meio dos quais a CODESP arrendou, em favor da Ferronorte, o Terminal TXXXIX, no Corredor de Exportação na Margem Direita do Porto de Santos, o Terminal de Granéis Sólidos do Guarujá ("TGG") e o Terminal Marítimo do Guarujá ("Termag"). Em síntese, o autor alega a ilegalidade da contratação direta (i.e., o arrendamento da área independentemente da realização de procedimento licitatório). O arrendamento teve por objetivo viabilizar concessão ferroviária jádetida pela Ferronorte para o estabelecimento de um Sistema de Transporte Ferroviário de Carga referente ao trecho da malha entre Cuiabá (MT) e (a) Uberaba/Uberlândia (MG); (b) Santa Fé do Sul (SP), na margem direita do Rio Paraná; (c) Porto Velho (RO) e (d) Santarém (PA), celebrado em 19 de maio de 1989 e resultante do Edital de Concorrência nº 02/89. Em primeiro grau, no dia 17 de abril de 2006, a Justiça Federal, mais especificamente a 3ª Subseção Judiciária – Santos/SP, proferiu sentença: (i) reconhecendo a ocorrência da prescrição quanto à pretensão de anular o Contrato de Arrendamento; e (ii) julgando improcedente o pedido de invalidação dos Termos Aditivos questionados na ação popular. Em 26 de junho de 2006, o autor interpôs recurso de apelação requerendo areforma da sentença para que a ação fosse julgada procedente, afastando a prescrição e reconhecendo a ilegalidade do Contrato de Arrendamento e dos Termos Aditivos. MPF e ANTAQ também interpuseram recurso de apelação contra a sentença. Esta decisão, todavia, foi reformada pela 6ª Turma do Tribunal Regional Federal da 3ª Região ("TRF 3"). Contra a decisão proferida pelo TRF 3, Ferronorte, União Federal, CODESP, Caramuru e Marcelo Azeredo interpuseram Recursos Especiais ao Superior Tribunal de Justiça e Recursos Extraordinários ao Supremo Tribunal Federal.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 17.4.06 foi proferida sentença (a) reconhecendo a ocorrência da prescrição quanto à pretensão de anular o contrato de arrendamento, e (b) julgando improcedente o pedido de invalidação dos 1º e 2º termos aditivos questionados na ação popular. Em 26.6.06 foi juntada aos autos apelação do autor popular e em 9.1.07 foi juntada aos autos a apelação da ANTAQ. Em 4.3.10 a turma julgadora, por unanimidade deu provimento às apelações. Em 5.5.10 foi protocolizada petição por FREDERICO VICTOR MOREIRA BUSSINGER interpondo recurso especial. Em 11.7.11 foram juntadas aos autos petições de MARCELO DE AZEREDO interpondo recurso especial e recurso extraordinário e petições da UNIÃO FEDERAL interpondo recurso especial e recurso extraordinário. Em 7.10.11 foram protocoladas petições da CODESP interpondo recurso especial e recurso extraordinário. Em 10.10.11 foram protocoladas petições da RUMO interpondo recurso especial. Em 11.10.11 foram protocoladas petições da CARAMURU interpondo recurso especial e recurso extraordinário. Em 3.9.13 foi proferida decisão (a) admitindo os recursos especiais interpostos por UNIÃO FEDERAL, RUMO, CODESP, CARAMURU e MARCELO AZEVEDO, (b) julgado deserto o recurso especial interposto por FREDERICO VICTOR MOREIRA BUSSINGER, (c) admitindo os recursos extraordinários interpostos por UNIÃO FEDERAL, RUMO e CODESP; e, (d) inadmitindo os recursos extraordinários interpostos por CARAMURU e MARCELO DE AZEVEDO. Em 1º.10.19 foi proferido acórdão dando parcial provimento ao recurso especial da RUMO, para o fim de declarar a prescrição da pretensão formulada e julgar improcedente a ação popular. Em 18.11.19 foi juntada aos autos petição de ESPÓLIO DE VALDIR ALVES DE ARAÚJO interpondo recurso de embargos de divergência contra o acórdão que deu provimento em parte aos recursos especiais interpostos pela RUMO, CODESP e CARAMURU. Em 25.11.19 foi juntada aos autos petição pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

	apresentando embargos de divergência em face do acórdão que deu parcial provimento aos recursos. Em 5.2.20 foi publicada decisão monocrática indeferindo liminarmente os embargos de divergência interpostos pelo ESPÓLIO DE VALDIR ARAÚJO. Em 24.11.23 os autos foram redistribuídos por prevenção ao Min. AFRÂNIO VILELA. Em 6.6.24 foi publicada decisão indeferindo liminarmente os embargos de divergência interpostos pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. Em 13.6.24 foi interposto agravo interno pelo Ministério Público Federal. Em 14.6.24 foi publicado despacho intimando as partes para apresentação de contraminuta ao agravo interno. Em 23.6.24 foi juntada aos autos petição da AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS apresentando contraminuta ao agravo interno. Em 30.7.24 foi protocolada petição pela RUMO apresentando sua contraminuta ao agravo interno interposto pelo MPF. Em 2.8.24 foi juntada aos autos petição da UNIÃO apresentando sua contraminuta ao agravo interno interposto pelo MPF. Em 5.8.24 foi juntada petição da CARAMURU ADMINISTRAÇÃO apresentando sua contraminuta ao agravo interno interposto pelo MPF. Em 7.8.24 os autos foram remetidos à conclusão.
h. estágio do processo	Aguardando julgamento do agravo interno interposto pelo MINISTÉRIO PÚBLICO em face da decisão que indeferiu seus embargos de divergência.
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Em razão dos impactos em caso de perda do processo descritos a seguir.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Caso haja reversão da decisão do STJ no julgamento do Recurso Especial a Companhia poderá sofrer impacto material em seus negócios, uma vez que poderá haver o término do contrato de arrendamento envolvendo os terminais TXXXIX; TGG e Termag.

Ação Anulatória n.º 5028723-53.2014.4.04.7000

a. juízo	3ª Vara Federal de Curitiba/PR
b. instância	1ª Instância
c. data de instauração	06/05/2014
d. partes no processo	Autor: Rumo Malha Sul S.A (" <u>ALL Malha Sul</u> ") Réus: União e ANTT
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 74.219.648,33
f. principais fatos	Ação ajuizada visando anulação de 66 Autos de Infração lavrados pela ANTT contra a ALL Malha Sul por suposta prática de tarifas acima do limite estabelecido pela ANTT, sendo que a prática acima do teto ocorreu em razão do não reajuste das tarifas pela ANTT, tal como previsto em contrato de concessão Antecipação de tutela deferida, suspendendo a exigibilidade das multas aplicadas. Houve a apresentação de contestação pela ANTT e réplica à contestação pela Rumo. As partes especificaram as provas que pretendem produzir. Proferida sentença de procedência em 26/11/2019, para declarar a nulidade das notificações oriundas do Processo Administrativo nº 50500.134313/2013-21. Contra a sentença proferida em 26/11/2019, União e ANTT interpuseram recurso de apelação, que estão atualmente pendentes de julgamento. A Rumo opôs embargos de declaração, alegando erro material quanto à fixação de honorários advocatícios, que foram posteriormente rejeitados em 10.2.2020. Contra essa sentença, a Rumo interpôs recurso de apelação.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 8.5.14 foi proferida decisão deferindo o pedido de liminar formulado pela Rumo, para o fim de suspender a exigibilidade do das

	multas discutidas. Em 26.11.19 foi proferida sentença julgando integralmente procedente a demanda movida pela Rumo, para o fim de declarar a nulidade das multas impostas pela ANTT. Em 4.12.19 foi juntada aos autos petição da União Federal interpondo recurso de apelação, para o fim de que sejam majorados os honorários advocatícios arbitrados em seu favor. Em 13.12.19 foi protocolada petição pela Rumo opondo embargos de declaração contra a parte da sentença que arbitrou os honorários advocatícios em seu favor em 3% sobre o valor da causa. Em 10.2.20 foi proferida decisão rejeitando os embargos de declaração opostos pela Rumo. Em 18.2.20 foi juntada aos autos petição da ANTT apresentando recurso de apelação. Em 16.3.20 foi protocolada petição pela Rumo interpondo recurso de apelação contra a parte da sentença que extinguiu a União do polo passivo da demanda e fixou os honorários de sucumbência em 3% sobre o valor da causa. Em sessão de julgamento do recurso de apelação finalizado em 26.4.22 foi proferido acórdão negando provimento à apelação da Rumo, para o fim de manter a fixação equitativa dos honorários advocatícios em R\$ 20.000,00, m.v. Foi também dado parcial provimento ao recurso de apelação da ANTT, apenas para o fim de “reconhecer o erro material do dispositivo da sentença”, v.u. Assim, foi mantido mérito da sentença que anulou as 66 infrações, por reconhecer ser ilegal a imposição de 66 multas por uma mesma infração. Em 12.5.22 foi juntada aos autos petição da ANTT opondo embargos de declaração em face do acórdão que negou provimento à apelação da RUMO, e deu parcial provimento ao recurso de apelação da ANTT. Em 16.5.22 foi protocolada petição pela Rumo (i) opondo embargos de declaração em face do acórdão supra e (ii) apresentando apólice de seguro garantia atualizada. Em sessão de julgamento realizada no dia 31.5.23 os embargos de declaração opostos pela ANTT foram rejeitados, já os embargos de declaração opostos pela RUMO foram acolhidos parcialmente, com efeitos modificativos, a fim de que sejam majorados os honorários advocatícios a seu favor. Contra esse acórdão, foram opostos novos embargos de declaração pela ANTT (para discutir a verba sucumbencial arbitrada em favor da Rumo), bem como pela UNIÃO FEDERAL (para discutir os parâmetros da verba sucumbencial arbitrada em seu favor). Em 21.6.23 foi juntada aos autos petição da ANTT opondo embargos de declaração. Em 23.6.23 foi juntada aos autos petição da UNIÃO opondo embargos de declaração. Em 21.7.23 foi protocolada petição pela Rumo apresentando resposta aos embargos. Em sessão de julgamento realizada no dia 11.12.24, a Turma julgadora acolheu parcialmente os embargos de declaração opostos pela ANTT e rejeitou os embargos opostos pela União, v.u. Em 7.2.25 foi protocolada petição pela RUMO interpondo recurso especial (para discutir a legitimidade da UNIÃO, o resultado de 'parcial' procedência da demanda e os critérios de fixação dos honorários). Em 10.2.25 foi juntada aos autos petição da ANTT interpondo recurso extraordinário. Em 12.2.25 foi juntada aos autos petição da ANTT interpondo recurso especial.
h. estágio do processo	Aguardando apresentação de contrarrazões aos recurso interpostos pelas partes.
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Em razão do impacto econômico.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto econômico acima identificado.

a. juízo	Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
b. instância	Não se aplica
c. data de instauração	21/06/2018
d. partes no processo	Autor: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) Réus: Rumo Malha Sul S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Inestimável
f. principais fatos	Procedimento administrativo instaurado a fim de apurar se houve descumprimento Contratual por parte da Rumo Malha Sul S.A. em decorrência dos processos administrativos números 50500.162438/2015-11; 50500.097963/2015-40; 50500.097944/2015-13; 50500.193492/2014-19; 50500.380227/2016-31; 50515.025172/2014-78; 50520.010657/2014-98; 50520.033894/2011-84; 50520.032622/2015-91; 50520.008646/2014-48 e 505015.003871/2015-48, os quais, em sua maioria, já foram judicializados. Além dos descumprimentos decorrentes das ações infracionais acima citadas, o suposto descumprimento contratual também teria se dado pela ausência de recuperação de 11 (onze) trechos/ramais, os quais são denominados de Maringá-Cianorte; Santiago-Dilermando Aguiar; Santiago-São Borja; Marques dos Reis-Jaguariaíva-Joaquim Murtinho; Passo Fundo-Cruz Alta; Maíra-Porto União; Porto União-Passo Fundo; São Luiz Gonzaga-Santiago; Ramal de Cachoeira do Sul; Santo Ângelo-Cerro Largo- São Luiz Gonzaga e Entroncamento-Livramento. A RUMO foi intimada a se manifestar nos autos do processo administrativo em questão, tendo informado à ANTT acerca dos projetos que estão sendo desenvolvidos para a Malha Sul, além das melhorias já realizadas, as quais trouxeram enormes ganhos de produção que estão permitindo o crescimento da empresa. Publicada a deliberação 447, de 24 de Novembro de 2020, que detalha os descumprimentos contratuais da Rumo Malha Sul S/A e fixa as providências a serem adotadas para cada caso.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Publicada a deliberação 447, de 24 de Novembro de 2020, que detalha os descumprimentos contratuais da Rumo Malha Sul S/A e fixa as providências a serem adotadas para cada caso.
h. estágio do processo	Aguarda-se decisão administrativa.
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto financeiro, operacional e dano à imagem, com risco de ser iniciado processo específico previsto art. 38 da Lei 8987/1995, garantindo-se à concessionária o direito ao

	contraditório e ampla defesa.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro que não se pode mensurar no atual momento, operacional e dano à imagem, com risco de ser iniciado processo específico previsto art. 38 da Lei 8987/1995, garantindo-se à concessionária o direito ao contraditório e ampla defesa.

Procedimento Administrativo n 50500.032840/2020-21 (Numero originário 50501.295825/2018-67)	
a. juízo	Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT
b. instância	Administrativa
c. data de instauração	21/01/2020
d. partes no processo	Rumo Malha Oeste
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Inestimável

f. principais fatos	Trata-se de processo administrativo processo específico previsto art. 38 da Lei 8987/1995, instaurado por intermédio da Deliberação nº 38, de 21 de janeiro de 2020, em razão de alegado descumprimento, por parte da Rumo Malha Oeste S/A, das medidas corretivas e correspondentes prazos estabelecidos pela Deliberação nº 432, de 30 de abril de 2019. Foi apresentada defesa, na qual foi requerida a produção de provas para demonstração do grave desequilíbrio sofrido pela Rumo Malha Oeste em razão da desregulamentação do transporte de combustíveis e derivados, que ocorreu no início da concessão e é objeto de ação de reequilíbrio econômico- financeiro dos contratos (0018095-12.2000.4.02.5101). Foi apresentada alegações finais e, posteriormente, em razão da qualificação da concessionária no PPI, houve suspensão do processo em questão, que aguarda o término do procedimento de relicitação. Houve edição de Decreto de qualificação no PPI (Decreto 10.633/2021). A Malha Oeste teve seu contrato de concessão aditado, sendo estabelecido, dentre outros pontos, que União, ANTT e Concessionária deverão celebrar, em 180 dias, acordo com o objetivo de colocar fim aos processos judiciais e administrativos decorrentes da concessão e arrendamento. Dentro do prazo estabelecido a Cia apresentou proposta de acordo, que foi recebido pelo Poder Concedente. Até o presente momento não houve retorno sobre a celebração do acordo. Também ficou estabelecido que empresa independente deverá apresentar a base de ativos e passivos da Concessão no prazo de 270 dias da assinatura do aditivo. Considerando a entrada em vigor da Lei 14.273/2021, a Cia apresentou petição, com fundamento no art. 65, requerendo concessão de prazo de 1 ano para apresentação de tal base de ativos e passivos. Até o presente momento, não houve retorno do Poder Concedente quanto a este pleito. O descumprimento das obrigações assumidas pela Concessionária no aditivo poderá levar ao término do procedimento de relicitação e retomada do processo de caducidade. A retomada do processo de caducidade também poderá ocorrer se, por duas vezes, não aparecer interessados na relicitação. Houve edição de Decreto de qualificação no PPI (Decreto 10.633/2021). A Malha Oeste teve seu contrato de concessão aditado, sendo estabelecido, dentre outros pontos, que União, ANTT e Concessionária deverão celebrar, em 180 dias, acordo com o objetivo de colocar fim aos processos judiciais e administrativos decorrentes da concessão e arrendamento. Dentro do prazo estabelecido a Cia apresentou proposta de acordo, que foi recebido pelo Poder Concedente. Até o presente momento não houve retorno sobre a celebração do acordo. Também ficou estabelecido que empresa independente deverá apresentar a base de ativos e passivos da Concessão no prazo de 270 dias da assinatura do aditivo. Considerando a entrada em vigor da Lei 14.273/2021, a Cia apresentou petição, com fundamento no art. 65, requerendo concessão de prazo de 1 ano para apresentação de tal base de ativos e passivos. A base de ativos e passivos foi apresentada para ANTT.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Até o presente momento, não houve retorno do Poder Concedente quanto à análise da base de ativos e passivos, nem sobre a proposta de acordo encaminhada para a ANTT. O descumprimento das obrigações assumidas pela Concessionária no aditivo poderá levar ao término do procedimento de relicitação e retomada do processo de caducidade. A retomada do processo de caducidade também poderá ocorrer se, por duas vezes, não aparecer interessados na relicitação.
h. estágio do processo	Em 04 de dezembro de 2023 foi editada Portaria 1.160 pelo Ministério dos Transportes, criando um grupo de trabalho ("GT"), para proposição de solução consensual no tocante à concessão da Malha Oeste. Em

	01/03/2024 houve a edição da Portaria 189, prorrogando por 90 dias o prazo para o GT realizar a proposição de solução consensual.
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto operacional, financeiro e à imagem.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto operacional, financeiro e à imagem.

Procedimento Administrativo n 31.782/2016-7

a. juízo	Tribunal de Contas da União - TCU
b. instância	Administrativa
c. data de instauração	21/01/2020
d. partes no processo	Brado Logística S/A; Ernst & Young Assessoria Empresarial Ltda; e Outros
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Ilíquido.
f. principais fatos	Trata-se de procedimento administrativo (relatório de auditoria) instaurado no âmbito do Tribunal de Contas da União (TCU) para avaliar o desempenho e legalidade dos recursos recebidos por empresas do Fundo de Investimento do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FI-FGTS), dentre elas a Brado. A Brado foi intimada para se manifestar a respeito dos fatos levantados pela auditoria do Fundo de Investimento do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FI-FGTS), tendo a Brado apresentado manifestação a respeito dos fatos levantados pela auditoria do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FI-FGTS). O Ministro Relator determinando que o departamento técnico do TCU (SecexFinanças) providencie novos relatórios para que a participação de cada agente (o caso, ex-funcionários da Brado) seja melhor detalhada, com o intuito de descrever o processo de investimento e todos os elementos relacionados à tomada de decisão. Em 03 de dezembro de 2020 – a Brado apresentou manifestação no intuito de demonstrar que sua conduta foi totalmente regular, razão pela qual não há base para instauração de Tomada de Contas Especial, mas sim, para a extinção e arquivamento do processo administrativo. Para tanto, argumentou que: (i) A conduta da BRADO foi totalmente regular ao apresentar para o FI-FGTS seu projeto. Seu pedido foi acompanhado de Memorando de Informações, documento que, na época, era exigido pelo Manual GEAFE. Diferentemente do que entendeu a SECEX, não havia nenhuma norma que impusesse à empresa a ser investida contratar e apresentar um laudo de avaliação econômico-financeira ao FI-FGTS, que, de mais a mais, é um documento que a própria SECEX sustenta deveria ser solicitado pelo próprio FI-FGTS, para garantir a imparcialidade. Além disso, a BRADO tampouco foi instada a providenciar citado laudo. Brado apresentou laudo técnico da Tendências, o qual concluiu que a avaliação apresentada pela Ernest Young era adequada e que há inconsistências no laudo da SECEX. Aguarda-se eventual decisão do Tribunal
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em despacho de 04.04.2023 (peça 412), o Ministro Relator reconheceu que, em razão da considerável margem de subjetividade insita às avaliações econômico-financeiras discutidas nos autos, é impossível se concluir pela existência de dano ao erário relacionado às discrepâncias

	entre o suposto preço justo e o preço efetivo da aquisição dos ativos da Brado pelo FI-FGTS. Assim, reconhecendo não haver como aferir o suposto dano a partir de critérios objetivos, rejeitou a proposta de instauração de Tomada de Contas Especiais em relação aos fatos ora discutidos. Em Sessão Ordinária do Plenário do dia 03.04.2024 foi proferida decisão de arquivamento do processo, sem a instauração de Tomadas de Contas Especial, nos termos do artigo 169, V do Regimento Interno do TCU – Acórdão nº 627/2024 (Peças 443/445) Ministro Relator (Vital do Rêgo) proferiu despacho (i) conhecendo do pedido de reexame interposto pelo Ministério Público; e (ii) suspendendo os efeitos do Item 9.1 do Acórdão que dispôs do encerramento do processo e arquivamento dos autos. Os Autos estão com a Seproc que restou encarregada de comunicar os órgãos sobre o efeito suspensivo que foi concedido ao recurso do Ministério Público e, posteriormente, os autos serão encaminhados para AudRecursos para providências cabíveis. (Peça 505).
h. estágio do processo	O processo encontra-se na fase recursal, aguardado decisão.
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Caso o Tribunal entenda haver irregularidade no ingresso do FI-FGTS na qualidade de sócio da Brado, será instaurado processo de tomada de contas especial, nos termos da Lei Orgânica do TCU, o qual visará apurar eventual dano.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Caso o Tribunal entenda haver irregularidade no ingresso do FI-FGTS na qualidade de sócio da Brado, será instaurado processo de tomada de contas especial, nos termos da Lei Orgânica do TCU, o qual visará apurar eventual dano.

Processo n. 0034460-91.2004.4.01.3400

a. juízo	2ª Vara Federal de Brasília
b. instância	2ª Instância
c. data de instauração	10/11/2004
d. partes no processo	Rumo Malha Paulista S.A. X ANTT
valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 58.916.602,20
f. principais fatos	Ação anulatória de autos de infração nn. 007, 008, 009, 010, 011 e 012 impostos pela ANTT por suposto descumprimento do dever erradicação de trecho. Em 7.12.04 foi proferida decisão deferindo parcialmente a liminar, para determinar a suspensão da exigibilidade da obrigação do pagamento de multas lavradas pelos AI nn. 008, 009, 010 e 012, facultando à ALL o depósito de 50% da penalidade imposta com relação aos AI nn. 007 e 011. Em 20.7.06 foi proferida sentença julgando parcialmente procedente a demanda, reformando, em parte, a decisão liminar, para reconhecer como válidas as cobranças dos AI nn. 007, 008, 009 e 012 e declarar a inexigibilidade dos débitos relativos aos AI nn. 010 e 011. Em 1.12.06 foi protocolada petição pela ALL interpondo recurso de apelação.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 7.12.04 foi proferida decisão (i) deferindo parcialmente a liminar, para determinar a suspensão da exigibilidade da obrigação do pagamento de multas lavradas pelos autos de infração nn. 008, 009, 010 e 012/2003 e (ii) facultando à Rumo o depósito de 50% da penalidade imposta com relação aos autos de infração nn. 07/2003 e do valor integral da multa imposta pelo auto de infração n. 011/2003. Em cumprimento à decisão liminar, em 17.12.04 a Rumo apresentou carta-

	fiança referente ao valor de 50% do auto de infração 07/2003 e do valor integral do auto de infração 011/2003. Em 20.7.06 foi proferida sentença julgando parcialmente procedente a demanda para (i) reformar, em parte a decisão liminar e reconhecer como válidas as cobranças dos autos de infração nn. 007, 008, 009 e 012 e declarar a inexigibilidade dos débitos relativos aos autos de infração nn. 010 e 011. Em 1º.12.06 foi protocolada petição pela Rumo interpondo recurso de apelação. Em sessão de julgamento realizada no dia 1º.10.24, a Turma julgadora negou provimento ao recurso de apelação da RUMO e deu provimento ao recurso de apelação da ANTT, para reformar a sentença e julgar improcedentes os pedidos, v.u. Em 2.10.24 a RUMO foi intimada para se manifestar acerca das exigências de adequação da apólice de seguro garantia apresentadas pela ANTT, no prazo de 15 dias. Em 15.10.24 foi protocolada petição pela RUMO opondo embargos de declaração. Em 6.11.24 foi protocolada petição pela RUMO apresentando o endosso da apólice de seguro garantia no valor atualizado. Em 20.1.25 foi juntada aos autos petição da ANTT apresentando resposta aos embargos de declaração opostos pela RUMO. Em 21.1.25 os autos foram remetidos à conclusão.
h. estágio do processo	Aguardando julgamento dos embargos de declaração opostos pela RUMO.
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Em razão do valor.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro no montante acima descrito.

Processo n. 0037091-95.2010.4.01.3400

a. juízo	6ª Vara Federal de Brasília
b. instância	2ª Instância
c. data de instauração	28/07/2010
d. partes no processo	Rumo Malha Oeste S.A. X ANTT
valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 35.993.467,63
f. principais fatos	Ação Anulatória por suposto descumprimento contratual e relativas aos autos de infração n. 080, 081, 082, 083 e 084, relativas ao processo administrativo n. 50500.172889/2004-08, no montante de R\$4.340.060,95, por ter sido cumprido o TAC firmado pela Novoeste com a ANTT. Além disso, pretende-se anular também as multas impostas no procedimento administrativo n. 50500.105860/2003-67 cujo valor é de R\$ 1.384.871,54. Em 10.7.12 foi proferida sentença julgando (i) extinto o processo sem resolução do mérito por ausência de interesse de agir da Rumo, uma vez que os autos de infração nn. 20, 21, 22 e 23 foram anulados administrativamente e (ii) improcedente o pedido de nulidade com relação aos infração remanescentes Em 4.10.12 foi protocolada petição pela Rumo interpondo recurso de apelação. Em 6.12.13 foi lavrada certidão informando o desentranhamento da apelação e as contrarrazões apresentadas pela ANTT, porquanto intempestivas. Em 30.7.13 foi proferida decisão deixando de receber a apelação da ANTT, porquanto intempestiva e determinando a remessa dos autos para o TRF-1. Em 14.11.17 a apelação foi redistribuída por sucessão à Des. Federal Daniele Maranhão Costa. Em 13.5.23 os autos foram redistribuídos por sorteio em razão de criação de unidade judiciária. Nada mais desde então
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 10.8.10 foi proferida decisão deferindo a liminar pleiteada pela Rumo para o fim de suspender a exigibilidade das multas discutidas em virtude da apresentação de garantia. Em 10.7.12 foi proferida sentença julgando (i) extinto o processo sem resolução do mérito por ausência de interesse

	de agir da Rumo, uma vez que os autos de infração nn. 20, 21, 22 e 23 foram anulados administrativamente e (ii) improcedente o pedido de nulidade com relação aos infração remanescentes. Em 4.10.12 foi protocolada petição pela Rumo interpondo recurso de apelação. Em 6.11.12 foi proferida decisão recebendo o recurso de apelação interposto pela RUMO nos efeitos devolutivo e suspensivo, salvo na parte da decisão que deferiu a antecipação de tutela. Em 14.11.17 a apelação foi redistribuída por sucessão à Des. Federal Daniele Maranhão Costa. Em 13.5.23 os autos foram redistribuídos por sorteio em razão de criação de unidade judiciária. Em 28.2.25 foi publicada a inclusão do recurso de apelação da Rumo na pauta da sessão de julgamento virtual, com início no dia 7.4.25 e encerramento no dia 11.4.25.
h. estágio do processo	Aguardando julgamento do recurso de apelação interposto pela RUMO.
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto financeiro no montante acima descrito.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro no montante acima descrito.

Processo n. 5077352-14.2021.4.04.7000	
a. juízo	6ª Vara Federal do Paraná
b. instância	1ª Instância
c. data de instauração	10/11/2021
d. partes no processo	Rumo Malha Sul S.A. X ANTT
valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 30.443.614,68
f. principais fatos	Trata-se de tutela cautelar antecedente ajuizada relativa ao processo administrativo no 50500.276650/2015-56, buscando a suspensão da exigibilidade dos créditos provenientes do PA nº 50500.276650/2015-56, no importe de R\$ 24.077.518,73, cuja cobrança e possível aplicação de multa por descumprimento contratual foram concentradas no processo administrativo 50500.077097/2021-19 .
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Decisão deferindo a suspensão da exigibilidade do crédito.
h. estágio do processo	Aguarda-se julgamento da ação.
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto financeiro no montante acima descrito.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro no montante acima descrito.

Processos Criminais Ambientais

Nos termos do artigo 225, § 3º, da Constituição Federal e da Lei Federal 9.605/98, as pessoas jurídicas estão sujeitas a sanções penais e administrativas, sem prejuízo de reparação dos danos ambientais. Nos termos do artigo 21 da Lei 9.605/98, as penas aplicáveis às pessoas jurídicas são multa, penas restritivas de direitos e prestação de serviços à comunidade. Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia e suas controladas eram parte em três ações penais que apuram a ocorrência de supostos crimes ambientais. Oportuno registrar que não há condenação penal em nenhuma delas.

Processo nº 0002135-61.2018.8.26.0581	
a. juízo	Vara Criminal de São Manuel/SP
b. instância	1ª Instância (ainda não deciso o mérito)
c. data de instauração	04/11/2014 (data de instauração do inquérito policial) 23/07/18 (data do recebimento da denúncia)
d. partes no processo	Ministério Público do Estado do São Paulo X ALL – América Latina Logística Malha Oeste S.A. (“ <u>ALL Malha Oeste</u> ”), atualmente denominada Rumo Malha Oeste S.A.e Monclayr Antonio Baveloni Júnior
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Teoricamente, em hipótese de condenação, a Rumo Malha Oeste S.A poderá ser condenada, entre outras, à pena de multa, que poderá ser calculada pelo Juiz com base no salário mínimo vigente à época do delito (em 2014, o salário mínimo vigente era de R\$ 724,00– Decreto nº 8.166/13). Conforme determinação legal, (i) a multa pode variar de 10 a 360 dias-multa, nos termos do artigo 49 do Código Penal; (ii) o valor do dia-multa é fixado pelo Juiz entre um trigésimo do salário mínimo vigente à época dos fatos e cinco vezes este salário, considerando acapacidade econômica do réu, nos termos do artigo 49, § 1º, do Código Penal; e (iii) a pena de multa poderá ser aumentada até o triplo, em razão da condição econômica do condenado, nos termos do artigo 60, § 1º, do Código Penal. Assim, em tese, o valor da pena de multa aplicável poderá variar de R\$ 241,33 a R\$ 3.909.600,00.
f. principais fatos	Trata-se de ação penal ajuizada em desfavor de ALL Malha Oeste e Monclayr Antonio Baveloni Júnior pelosuposto cometimento do crime de transporte de produtos perigosos, verificado por ocasião de atividade de fiscalização ocorrida em 2014 no pátio de São Manuel, relacionado ao trem G11. No dia 08 de julho de 2016, apresentamos petição requerendo a unificação dos inquéritos policiais nºs 498/2014, 499/2014 e 44/2015, em face da existência de bis in idem entre as investigações, bem assim com indicação do funcionário Monclayr para responder questionamentos da Autoridade Policial. Após o recebimento dos autos na Comarca de São Manuel/SP, o Ministério Público ofereceu denúncia no dia 23 de julho de 2018, em desfavor da ALL Malha Oeste e MABJ com incursos no art. 56, caput, da Lei nº 9.605/98, c.c. artigo 29, do Código Penal, c.c. arts. 20 e 3º da Lei 9.605/98. A denúncia foi recebida na mesma data, servindo a mesma como carta precatória. Em setembro de 2018 RMO apresentou resposta à acusação e exceção de incompetência em nome da companhia, as quais pendem de apreciação judicial. Em outubro de 2018 foi apresentada resposta à acusação pelo cor-réu Monclayr Antonio Baveloni Júnior. Após apresentação de manifestação do Ministério Público requerendo o afastamento das defesas apresentadas, foi proferida decisão pelo juízo, no dia 16.01.19, mantendo a denúncia oferecida em desfavor da Companhia e Monclayr Antonio Baveloni Júnior. Em 10 de dezembro de 2019, o Ministério Público requereu a designação de audiência para oferecimento de proposta de suspensão condicional do processo aos denunciados. O mandado de segurança (2107204-11.2019.8.26.0000) foi impetrado em 16.05, mas foi denegado e interposto Recurso distribuído sob o nº 63.654, por competência exclusiva ao Ministro Presidente do STJ. A proposta feita pelo Ministério Público não foi aceita pelos Réus, sendo iniciada a instrução do processo com a oitiva das testemunhas arroladas. Posteriormente foi extinta a punibilidade, não havendo recurso.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Ação penal extinta.

h. estágio do processo	Ação penal extinta.
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Processo decorrente de suposto crime ambiental.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Sem impacto em razão do resultado final do processo.

Processo nº 0002503-33.2017.8.21.0100

a. juízo	1ª Vara Criminal de Giruá
b. instância	1ª Instância (ainda não decidido o mérito)
c. data de instauração	22/10/2015 (data de instauração do inquérito policial) 07/11/2018 (data da denúncia oferecida pelo Ministério Público) 12/11/2018 (data de recebimento da denúncia)
d. partes no processo	Ministério Público Estadual do Rio Grande do Sul X ALL - América Latina Logística Malha Sul S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Teoricamente, em hipótese de condenação, a ALL Malha Sul S.A poderá ser condenada, entre outras, à pena de multa, que poderá ser calculada pelo Juiz com base no salário mínimo vigente à época do delito (em 2015, o salário mínimo vigente era de R\$ 788,00– Decreto nº 8.381/14). Conforme determinação legal, (i) a multa pode variar de 10 a 360 dias-multa, nos termos do artigo 49 do Código Penal; (ii) o valor do dia-multa é fixado pelo Juiz entre um trigésimo do salário mínimo vigente à época dos fatos e cinco vezes este salário, considerando a capacidade econômica do réu, nos termos do artigo 49, § 1º, do Código Penal; e (iii) a pena de multa poderá ser aumentada até o triplo, em razão da condição econômica do condenado, nos termos do artigo 60, § 1º, do Código Penal. Assim, em tese, o valor da pena de multa aplicável poderá variar de R\$ 262,66 a R\$ 4.255.200,00.
f. principais fatos	Trata-se ação penal que apura suposta prática de crime ambiental, tipificado pelo art. 38-A da Lei nº 9.605/98, cometido, em tese, pela Rumo Malha Sul S.A De acordo com a acusação, entre os meses de janeiro e julho de 2014, na ferrovia que cruza o município de Giruá/RS, funcionários da Companhia teriam, supostamente, cortado, sem autorização do órgão competente, 56 árvores nativas frutíferas do Bioma da Mata Atlântica, sendo 46 espécies de butiazeirose 8 figueiras, consideradas legalmente como imunes ao corte. Em 05/04/2019 apresentada resposta à acusação, destacando que os laudos de valoração ambiental não foram subscritos por peritos oficiais e não possuem respostas satisfatórias sobre o que de fato ocorreu na data dos fatos. Em 23/07/19, o juízo ratificou o recebimento da denúncia e determinou a intimação da ré para manifestação a respeito da aceitação ou não da proposta de suspensão condicional do processo. Em 07/12/2020, rejeitada a suspensão condicional do processo oferecido à RUMO. Em 23/03/21 foi impetrado Mandado de Segurança contra a decisão que confirmou o recebimento da denúncia, o qual teve sua liminar parcialmente deferida para anular a decisão que manteve o recebimento da denúncia, por ausência de fundamentação, determinando que outra seja lançada para o adequado prosseguimento do feito. Em 02/06/2022, o Ministério Público deduziu pedido de declaração da extinção da punibilidade em razão de prescrição.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Proferida decisão extinguindo a punibilidade.

h. estágio do processo	Proferida decisão extinguindo a punibilidade.
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Processo decorrente de suposto crime ambiental.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Sem impacto em razão do resultado final do processo.

Processo nº 0000753-09.2019.8.16.0118

a. juízo	Vara Criminal de Morretes/PR
b. instância	2ª Instância (decisão favorável em 1ª instância)
c. data de instauração	08/05/2019 (data da denúncia oferecida pelo Ministério Público) 17/07/2019 (data do recebimento da denúncia)
d. partes no processo	Ministério Público Estadual do Paraná X Rumo Malha Sul S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Teoricamente, em hipótese de condenação, a Rumo Malha Sul S.A poderá ser condenada, entre outras, à pena de multa, que poderá ser calculada pelo Juiz com base no salário mínimo vigente à época do delito (em 2018/95, o salário mínimo vigente era de R\$ 954,00 – Decreto nº 9.255/2017). Conforme determinação legal, (i) a multa pode variar de 10 a 360 dias-multa, nos termos do artigo 49 do Código Penal; (ii) o valor do dia-multa é *fixado pelo Juiz entre um trigésimo do salário mínimo vigente à época dos fatos e cinco vezes este salário, considerando a capacidade econômica do réu, nos termos do artigo 49, § 1º, do Código Penal; e (iii) a pena de multa poderá ser aumentada até o triplo, em razão da condição econômica do condenado, nos termos do artigo 60, § 1º, do Código Penal. Assim, em tese, o valor da pena de multa aplicável poderá variar de R\$ 318,00 a R\$ 5.151.600.
f. principais fatos	Trata-se de ação penal instaurada em desfavor de Rumo Malha Sul S.A. em razão de supostos crimes ambientais decorrentes de fatos ocorridos nos dias 18, 23 e 31 de janeiro de 2018, relativos à danificação de vegetação nativa em estágio avançado de regeneração, contaminação de solo em área de preservação permanente, disposição inadequada de resíduos sólidos e descaracterização de paisagem natural em área adstrita à Unidade de Conservação e Proteção Integral, cujos termos se amoldariam aos tipos penais previstos nos artigos 38 e 40, da Lei Federal nº 9.605/98. Aos 8 de maio de 2019 foi oferecida denúncia em desfavor da companhia, nos termos dos artigos 38 e 40, da Lei Federal nº 9.605/98. Após remessa à conclusão, a denúncia foi recebida em 17 de julho de 2019 e determinada a citação da companhia para responder à acusação. Aos 2 de setembro de 2019, apresentamos resposta à acusação e os autos foram remetidos ao Ministério Público para análise das questões preliminares suscitadas. Em 28/02/2020 foi proferida decisão rejeitando a denúncia ante a ausência de justa causa para o exercício da ação penal, consoante termos do artigo 395, III, do Código de Processo Penal. De acordo com os termos da decisão, a acusação não demonstrou a presença de indícios suficientes das circunstâncias narradas, não sendo possível estabelecer, inclusive, uma relação entre os fatos antecedentes e a denúncia. Ainda, indicou o magistrado que a acusação teria deixado de analisar documentos relacionados nos autos para embasar seus fundamentos, inexistindo razão para mover a justiça criminal com base em suposto “impacto sinérgico” de empreendimento ferroviário. Em 16/04/2020 o Ministério Público apresentou recurso o que foi provido, tendo a Cia apresentou recurso

	contra tal decisão. Em paralelo, em primeira instância, foi designada audiência de instrução e julgamento para 08/05/2023. Em 11/12/2024, foi proferida sentença julgando improcedente a denúncia consequentemente absolvendo a Rumo Malha Sul S/A, já que não ficou comprovado se o dano ambiental decorreu de intervenção humana ou em razão do índice de pluviosidade.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 12 de fevereiro de 2021, foi proferido acórdão pela 2ª Câmara Criminal do TJPR, nos autos do Recurso em Sentido Estrito interposto pelo Ministério Público do Paraná, reformando a decisão que havia rejeitado o recebimento da denúncia. Em 25 de fevereiro de 2022, o juízo da Vara Criminal de Morretes/PR atendeu ao quanto decidido no acórdão, mantendo o recebimento da denúncia e designando audiência de instrução e julgamento para o dia 08/05/2023. Em 11/12/2024, foi proferida sentença julgando improcedente a denúncia consequentemente absolvendo a Rumo Malha Sul S/A, já que não ficou comprovado se o dano ambiental decorreu de intervenção humana ou em razão do índice de pluviosidade.
h. estágio do processo	Sentença absolutória julgando improcedente a denúncia consequentemente absolvendo a Rumo Malha Sul S/A.
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Processo decorrente de suposto crime ambiental
k. análise do impacto em caso de perda do processo	A perda do processo acarretaria, em tese, multa, penas restritivas de direitos (suspensão parcial ou total de atividades; interdição temporária de estabelecimento, obra ou atividade; proibição de contratar com o Poder Público, bem como dele obter subsídios, subvenções ou doações) e/ou prestação de serviços à comunidade. (custeio de programas e de projetos ambientais; execução de obras de recuperação de áreas degradadas; manutenção de espaços públicos; contribuições a entidades ambientais ou culturais públicas)

Contingências Concurso Argentina

Em 31 de março de 2024, a ALL - América Latina Logística Argentina S.A. (“ALL Argentina”), América Latina Logística Central S.A. (“ALL Central”) e América Latina Logística Mesopotâmica S.A. (“ALL Meso”), eram parte em processos judiciais e administrativos de natureza tributária, cível, regulatória, ambiental e trabalhista, sendo que o valor provisionado é de R\$ 3.812 milhões.

Expediente N° 22.913 / 22.914 / 22.916	
a. juízo	Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Comercial N° 5, Secretaría N° 9
b. instância	1ª Instancia
c. data de instauração	05/09/2013
d. partes no processo	ALL - América Latina Logística Argentina S.A. América Latina Logística Central S.A. América Latina Logística Mesopotâmica S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	O expediente versa sobre pedido de instauração de concurso preventivo, disciplinado pela Lei Argentina n° 24.522 de <i>Concursos y Quiebras</i> (“ <u>LQC</u> ”).

f. principais fatos	Em 5 de junho de 2013, através da Resolução 469/2013 expedida pelo <i>Ministerio del Interior y Transporte da Argentina</i>, foram rescindidos os contratos de concessão celebrados entre o Governo da Argentina e ALL Central/ALL Meso (sociedades controladas por ALL Argentina). Diante deste cenário, a ALL Argentina, ALL Central e ALL Meso, empresas sobre as quais a Companhia detém direitos econômicos, apresentou, em 26 de agosto de 2013, pedido de “<i>concurso preventivo</i>” perante o Poder Judiciário da Argentina, disciplinado pela Lei Argentina nº 24.522 de <i>Concursos y Quiebras</i> (“LQC”). O concurso preventivo é, na Argentina, processo semelhante ao da recuperação judicial no Brasil, e tem por objetivo organizar os passivos das empresas argentinas e o pagamento dos seus respectivos credores, de modo a permitir uma transição eficiente para o efetivo encerramento das suas atividades naquele país. O processo de concurso foi formalmente instaurado em 5 de setembro de 2013. Em 1 de abril de 2014 foi emitido pelo juízo competente os relatórios sobre a validade e o alcance das reivindicações feitas pelos credores, nos termos do artigo 36 da LQC. Na data de 25 de junho de 2014 foi apresentada pela ALL Argentina, ALL Central e ALL Meso ao juízo competente uma proposta para pagamento dos credores que foram declarados admitidos nos termos do art. 41 da LQC. Em 19 de novembro de 2014, foi homologado o acordo proposto pela ALL Argentina, ALL Central e ALL Meso. Por meio deste acordo, 50% dos créditos habilitados serão pagos, em três parcelas, com vencimentos em 20.12.2016, 20.12.2017 e 20.12.2018, a uma taxa de juros de 8% a.a.
i. chance de perda	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Processo semelhante a Recuperação Judicial das malhas da Argentina
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento dos valores após a liquidação com a redução seguindo a proposta (50%)

Contingências Trabalhistas

Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia e suas controladas figuravam como parte em diversas contingências trabalhistas, judiciais e administrativas, as quais, somadas, totalizavam a quantia de R\$ 995.386 milhões, considerando as contingências com probabilidade de perda classificada como provável e possível. Desses processos, conforme avaliado pelos advogados internos e externos, a Companhia tem provisionado o valor de R\$ 402.008 milhões para as contingências com chances de perda prováveis.

Abaixo estão destacados os processos trabalhistas da Companhia considerados individualmente relevantes.

RT nº 0000018-02.2012.5.02.0331	
a. juízo	Vara do Trabalho de Itapeverica da Serra/SP
b. instância	Judicial – Instância Superior
c. data de instauração	13/01/2012
d. partes no processo	Autor: Ministério Público do Trabalho Ré: Rumo Malha Paulista S.A. (“ALL Malha Paulista S.A.”)

e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 32.302.500,00
f. principais fatos	A ALL Malha Paulista contratou, nos termos do art. 7º, do Decreto nº 1.832/1996, a empresa Prumo Engenharia LTDA. ("Prumo") para prestação de serviços em obras civis no segmento de construção e manutenção de infra e superestruturas ferroviárias pelo prazo de 11 meses no ano de 2010. No contexto desta prestação de serviços, após ação fiscal do Ministério do Trabalho em dezembro de 2010, foram lavrados 33 autos de infração em face da ALL, em razão de alegações de existência de terceirização ilícita e trabalho em condições análogas à escravidão nas ferrovias sob concessão da ALL. A terceirizada Prumo se declarou formalmente como responsável direta e exclusiva pelos trabalhadores que prestavam os serviços de manutenção, tendo efetuado o registro de todos os empregados e assumindo a integral responsabilidade pelos fatos imputados à ALL, tendo inclusive comparecido perante a Superintendência Regional do Trabalho em 03 de dezembro de 2010, para homologar as rescisões de contratos de trabalho com a anuência do Ministério do Trabalho, sem qualquer interferência da ALL. Além disso, na apuração criminal sobre os fatos, houve o arquivamento de Inquérito Policial em relação à Companhia sobre o tema. Referidos autos de infração foram objeto de impugnação através de recursos administrativos, que aguardam decisão final a ser proferida pelo Exa. Sr. Ministro do Trabalho e Emprego, conforme decisão proferida no Mandado de Segurança nº 1000855- 82.2016.5.02.0013. Não obstante, o Ministério Público do Trabalho ajuizou ação civil pública (ACP) em 13 de janeiro de 2012 contra a Malha Paulista, sem a inclusão na lide da Prumo, requerendo o pagamento de indenização por danos morais coletivos no valor de R\$100 milhões e o cumprimento de (i) obrigações de fazer e não fazer relacionadas a condições de trabalho, incluindo previsões de normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego sobre segurança e medicina no trabalho sob pena de pagamento de multa no valor de R\$100 mil por irregularidade ou por trabalhador em caso de qualquer infração futura elencada na inicial, e (ii) demais obrigações trabalhistas como jornada de trabalho, registro na CTPS e pagamento de verbas rescisórias. Até a data deste Formulário de Referência, não havia sido constituída provisão com relação a essa ação civil pública. Em sentença proferida em 09 de maio de 2014, a ACP foi julgada parcialmente procedente e a ALL foi condenada em obrigações de fazer e não fazer acima descritas, bem como, em dano moral coletivo de R\$15 milhões, decisão essa mantida em julgamento de recurso ordinário pela 6ª Turma no TRT da 2ª Região. A ALL opôs embargos de declaração, os quais foram conhecidos e tiveram provimento parcial pela 6ª turma do TRT da 2ª Região para prestar esclarecimentos. A ALL interpôs recurso de revista. Foi denegado seguimento ao recurso de revista. Interposto Agravo de Instrumento em Recurso de Revista. O processo ficou suspenso em razão de Incidente de Recursos de Revista Repetitivos que tratam do litisconsórcio passivo nos casos de lide atinente à terceirização de serviços. A Companhia entende que a ACP deveria ter sido ajuizada contra a Prumo, e não contra a ALL, o que foi objeto de discussão judicialmente. AIRR – Agravo de Instrumento em Recurso de Revista: Conclusos para voto/decisão (Gabinete do Ministro José Roberto Freire Pimenta). Protocolizada petição pela empresa apresentando novos pareceres jurídicos acerca das matérias debatidas na ação e no recurso interposto. 30/09/2020 – Autos conclusos (Gabinete do Ministro José Roberto Freire Pimenta). 13/08/2020 - Protocolo de petição da Rumo requerendo a suspensão da ação, em virtude do despacho proferido no RE 1.101.937/SP. 31/12/2021 - Processo Suspenso por Recurso Extraordinário com repercussão geral TEMA 1075 - Constitucionalidade do art. 16 da Lei 7.347/1985. RE 1.101.937/SP. 11/10/2022 – Celebrado acordo com o MPT, com o pagamento de R\$20 milhões de reais a título de dano moral coletivo, assunção de obrigações

	de fazer e custas processuais, conforme termo de acordo. 10/11/2022 – Homologado acordo firmado entre Rumo e MPT e pagamento realizado. 25/11/2022 - Protocolo de agravo interno pela AGU, questionando o destino dos valores de dano moral coletivo. 31/12/2023 – Não conhecido o agravo interposto pela União. Trânsito em julgado em 08/11/2023. Autos retornaram à vara do trabalho de origem. Comprovado o pagamento do acordo. 31/12/2024 – Após a baixa dos autos à Vara de origem, a Rumo Malha Paulista foi intimada para demonstrar o cumprimento do acordo e por isso, apresentou nas seguintes datas – 01/03/2024, 29/03/2024, 09/04/2024 e 12/06/2024 – evidências de cumprimento das obrigações constantes no acordo celebrado. Dessa forma, após as referidas manifestações, destacamos que não há notícia nos autos de descumprimento do acordo por parte da Rumo.
g. resumo das decisões de mérito proferidasg. chance de perda (provável, possível ou remota)	ACP foi julgada parcialmente procedente e a ALL foi condenada em obrigações de fazer e não fazer acima descritas, bem como, em dano moral coletivo de R\$15 milhões, decisão essa mantida em julgamento de recurso ordinário pela 6ª Turma no TRT da 2ª Região. Decisão homologatória de acordo proferida pelo TST, conforme andamento detalhado acima.
h. estágio do processo	Acordo homologado.
i.chance de perda	R\$ 0,00 – Provável
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Financeiro, operacional e de Imagem
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Financeiro, operacional e de Imagem

RT nº 0000754-22.2013.5.15.0008	
a. juízo	1ª Vara do Trabalho de São Carlos/SP
b. instância	Judicial, Instância Superior
c. data de instauração	19/04/2013
d. partes no processo	Autor: Ministério Público do Trabalho Réu: Rumo Malha Paulista S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 1.239.845,481.154.275,04

f. principais fatos	Trata-se de Ação Civil Pública movida pelo Ministério Público do Trabalho requerendo, sob a alegação de que a ALL deixou de fornecer água potável em recipientes portáteis hermeticamente fechados, de material adequado e construídos de maneira a permitir fácil limpeza, a condenação da empresa a fornecer aos trabalhadores água potável e fresca sempre que necessário e em recipientes higiênicos e apropriados, os quais deverão ser fornecidos gratuitamente aos funcionários, sob pena multa de R\$10.000,00 (dez mil reais) por empregado; ao pagamento de indenização por dano moral coletivo, não inferior a R\$500.000,00 e ao ressarcimento dos empregados e ex-empregados do valor pago por estes para aquisição de recipientes para guarda de água. A defesa apresentada pela Reclamada alegou preliminares, além da ausência dos requisitos de admissibilidade da tutela antecipada (ausência de prova inequívoca, verossimilhança e fundado receio de dano irreparável), defendendo que não há constatação por fiscalização da existência de prática de ilícito pela empresa Requerida. Sustentou ainda que se o trabalhador tem as paradas de apoio onde estão disponibilizados bebedouros de água potável, consumindo durante o percurso da jornada maior quantidade de água do que prevê a norma. Portanto, não há obrigação legal, no caso dos trabalhadores maquinistas, que se deslocam no trecho onde há pontos de apoio e paradas, de fornecimento pela empresa de recipiente portátil. Recipiente este que não se exige ser térmico de acordo com a lei. Defendeu ainda que disponibiliza água potável acondicionada em galões plásticos; impugnou o valor da causa. No mérito, defendeu que a NR 24 não exige que a empresa mantenha ao lado do trabalhador o galão de água potável, seja portátil ou não. A norma prevê a garantia ao trabalhador de 2 litros de água pela jornada de 8 horas, e, estando o trabalhador em local sem acesso, a empresa deve fornecer o recipiente portátil. A Rumo Malha Paulista sustentou que já fornece KIT maquinista que contém garrafas térmicas de 5L, bem como disponibiliza bebedouros de água potável em todos pontos de parada ao longo dos trechos sob concessão, demonstrando assim, que não justifica a alegação de que a empresa se locupleta, ou se furta ao fornecimento de recipiente para acondicionamento de água potável; impugnou ainda o pedido de danos morais (não houve a alegada lesão aos interesses difusos da coletividade de trabalhadores, na medida em que não existe ilegalidade apontada); e o ressarcimento dos empregados e ex-empregados quanto ao valor gasto com a aquisição dos recipientes (ressarcimento de trabalhador que tenha adquirido garrafa térmica, em que pese a questão ser largamente contestada por ausência de previsão legal, conclui-se que o pleito é de natureza divisível de forma que cai por terra a homogeneidade necessária como requisito da ação). A Antecipação de tutela deferida na sentença em 16/05/2014 para que fosse fornecido aos trabalhadores água potável e fresca, sempre que necessário em recipientes higiênicos gratuitamente, sob pena de multa de R\$2.000,00 (dois mil reais) por empregado. A sentença ainda condenou a Rumo Malha Paulista ao fornecimento acima citado; e ao pagamento do valor de R\$ 250.000,00 a título de danos morais coletivos.

	Ambas as partes interpuseram Recurso Ordinário. Em 02/09/2015, o acórdão de RO negou provimento ao Recurso da Reclamada e deu provimento ao Recurso do MP para o efeito de majorar o valor da indenização por dano moral coletivo para R\$ 350.000,00. A Rumo Malha Paulista opôs Embargos de Declaração mas não foram providos. Foi interposto recurso de revista pela Companhia, o qual foi denegado seguimento. Foi interposto Agravo de Instrumento em Recurso de Revista, que aguarda julgamento. 18/02/2020 - Remetidos os Autos para Secretaria da 7ª Turma para redistribuir por sucessão 31/12/2021 - Conclusos para voto/decisão (Gabinete do Ministro Renato de Lacerda Paiva). 08/08/2022 – Celebrado acordo entre as partes, para pagamento de R\$ 320.000,00, a título de danos morais coletivos, bem como obrigações de fazer. 18/11/2022 – Publicada homologação do acordo. 25/11/2022 – Efetuado o pagamento do acordo. 31/12/2022 – Aguardando a comprovação do pagamento do acordo nos autos e arquivamento. 31/12/2023 – Realizado o pagamento do acordo. Requerida a liberação do saldo sobejacente dos depósitos recursais à Rumo. Pendente de liberação e posterior arquivamento definitivo dos autos. 31/12/2024 – Processo arquivado definitivamente. Assim, informamos que este processo será retirado do próximo relatório.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Antecipação de tutela deferida na sentença, para que fosse fornecido aos trabalhadores água potável e fresca, sempre que necessário em recipientes higiênicos gratuitamente, sob pena de multa de R\$2.000,00 (dois mil reais) por empregado. Houve ainda condenação da Rumo Malha Paulista ao fornecimento acima citado; e ao pagamento do valor de R\$ 350.000,00 a título de danos morais coletivos. Decisão homologatória de acordo, conforme andamento detalhado acima.
h. estágio do processo	Arquivado definitivamente.
i. chance de perda	Provável (R\$ 0,00)
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Financeiro, Imagem e Operacional.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Financeiro, Imagem e Operacional.

RT nº 0001948-62.2015.5.02.0036 (Antigo nº: 0001212-70.2014.5.02.0071) Processo apensado nº 0000554.54.2014.5.02.0036 (Antigo nº: 000195- 27.2014.5.10.0022)	
a. juízo	36ª Vara do Trabalho de São Paulo/SP
b. instância	Judicial, 2ª Instância
c. data de instauração	16/10/2015
d. partes no processo	Autor: Ministério Público do Trabalho; Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias Paulistas e Outros (+ 3) Réu: Rumo Malha Paulista; Rumo Malha Norte
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 74.445.995,58

f. principais fatos	As Ações 0001948-62.2015.5.02.0036 e 0000554.54.2014.5.02.0036 foram reunidas em razão da litispendência, motivo pelo qual são apresentadas neste momento de forma unificada: 1) ACP 0001948-62.2015.5.02.0036: Trata-se de Ação Civil Pública ajuizada pelo Ministério Público do Trabalho da 02ª Região inicialmente pelo processo nº 00012127020145020071, tratando-se das condições de meio ambiente de trabalho da empresa, pelo aspecto da falta de sanitários nas locomotivas. Pedidos: (i) Implementação de banheiro nas locomotivas, em perfeito estado de conservação e limpeza, no prazo máximo de um mês, sob pena de multa no valor de R\$ 100.000,00 (Cem mil reais) a cada mês transcorrido sem a devida inclusão. (ii) pagamento em dinheiro do valor de R\$ 30.000.000,00 (Trinta milhões de reais), corrigido até o efetivo recolhimento em favor do FAT (Fundo de Amparo ao Trabalhador), em virtude da responsabilidade da Ré pela lesão aos direitos coletivos e difusos decorrentes de sua conduta ilícita. Em contestação, preliminarmente, foi impugnado o valor da causa, tendo em vista que trata-se de valor excessivo e injustificável; requerida a extinção necessária do feito, em virtude da litispendência com os autos do processo nº 0000554-54-2014- 5-02-0036; alegada a prescrição total e quinquenal; ilegitimidade do autor em razão da matéria; impossibilidade jurídica dos pedidos, pela pretensão contrária a lei, condicionada, genérica e dirigida ao futuro, com base nos artigos 322 e 492 do CPC, artigo 5º, II da Constituição e OJ nº 144, da SDI-II do C.TST; fora também alegado o descabimento de Ação Civil Pública, vez que acumulados os pedidos de pagamento em dinheiro e obrigação de fazer; inarredável a improcedência dos pedidos, pois os preceitos legais foram devidamente observados pela Ré: A) Prover as locomotivas de instalações sanitárias, inclusive separadas por sexo. B) Assegurar que as instalações sanitárias sejam submetidas a processo permanente de higienização e prover o lavatório das locomotivas de material para limpeza enxugo ou secagem. Ainda, alega-se a inexistência do dano moral coletivo; impugna-se o valor da indenização excessivo e requer prazo razoável para cumprimento de obrigação. Prolatada sentença. Ação julgada procedente em parte, para o fim de condenar estas rés em obrigação de não fazer, consistente em não adotar a monocondução, em toda a base territorial dos sindicatos autores, no prazo de seis meses, a contar da intimação das rés, após o trânsito em julgado, sob pena de multa diária de R\$ 1.000,00, bem como, para condená-las ao pagamento de indenização por dano moral no importe de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) para cada trabalhador da base territorial dos autores. Interposto recurso ordinário pela Rumo, pelos Sindicatos e MPT. Apresentada contrarrazões pelos Sindicatos e Rumo 28/03/2019 – Acórdão do TRT em Recurso Ordinário, que conheceu de ambos os recursos e os proveu em parte: da Rumo para afastar a proibição da prática de monocondução, excluindo a multa anteriormente deferida pelo eventual descumprimento, bem como para excluir o pagamento de indenização por danos morais individuais para cada trabalhador submetido ao sistema da monocondução; dos Sindicatos, para condenar as empresas no pagamento de danos morais individuais aos trabalhadores envolvidos nas situações de labor em locomotivas sem banheiros, ou com banheiros interditados ou sem condições mínimas de higiene, em valor que será apurado pelo juízo da execução (no valor entre R\$ 5.000,00 e R\$ 20.000,00); e do apelo interposto pelo Ministério Público do Trabalho reformar a r. sentença a quo e para majorar o valor da indenização a título de danos morais coletivos para o importe de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), mantida sua destinação ao Fundo de Amparo ao Trabalhador. Em 07/10/2019 foram Interpostos Recursos de Revistas pela Companhia e pelo MPT, que foram parcialmente denegados. Aguarda-se julgamento de Agravo de Instrumento em Recurso de Revista. Acórdão publicado em 05/04/2019. Protocolo de embargos de declaração pela Rumo. 23/05/2019 – Sindicatos intimados para manifestação quanto aos

embargos de declaração da Companhia. Protocolo de manifestação pelo Sindicato.

02/10/2019 - Acórdão de embargos de declaração publicado, conhecendo os embargos da Rumo e do MPT e, negando-lhes provimento.

07/10/2019 - Interposto Recurso de Revista pela RUMO e também pelo MPT. 30/09/2020 – Autos conclusos para análise de admissibilidade dos recursos da Rumo e MPT.

31/12/2020 – Publicado despacho denegatório parcial de recurso de revista da Rumo e do MPT. Recebidos ambos os recursos no que tange ao tema “Responsabilidade Civil do Empregador / Indenização por Dano Moral / Valor Arbitrado”. Protocolo de embargos de declaração pela Rumo. Aguardando decisão.

31/03/2021 - Não acolhidos os embargos de declaração da Rumo. Protocolo de Agravo de Instrumento em Recurso de Revista.

31/12/2021 - Remetidos os Autos para Coordenadoria de Classificação, Autuação e Distribuição de Processos para autuar e distribuir.

31/12/2023 - Conclusos para voto/decisão (Gabinete da Ministra Kátia Magalhães Arruda) desde 22/06/2021.

2) Ação Coletiva nº 0000554-54-2014-5-02-0036:
Sindicatos ingressaram com ação em face da ALL Malha Norte e Paulista na Justiça do Trabalho de Brasília/DF, requerendo proibição da prática da monocondução, instalação de banheiros em todas as locomotivas da frota bem como indenização por danos morais no valor de R\$ 50.000,00 por maquinista submetido a monocondução. A Companhia defendeu-se alegando as preliminares de litispendência e coisa julgada, no mérito alega a eficiência, eficácia, segurança e legalidade da prática de monocondução, bem como que existem locomotivos com banheiros, demonstrando os diversos pontos de parada com banheiros e limpeza dos sanitários. Impugna a existência e o valor do dano moral coletivo.

Foi proferida decisão indeferindo pedido liminar em 16/01/2014.

31.12.2017 – Aguardando julgamento

Audiência UNA realizada em 25/02/2014. Não recebida a defesa, Conciliação Rejeitada e a Juíza se declarou incompetente, ante o que dispõe a OJ 130 da SDI- II (local do dano), e remeteu o processo para São Paulo. Nova audiência designada para 24/08/2016.

Audiência ocorrida em 24/08/2016, referente aos 2 processos. Colhidos depoimentos. Em audiência, Juíza determinou a realização de inspeção em Embu- Guaçu (perícia técnica) a fim de comprovar as condições atuais alegadas pela empresa, ainda sem data designada.

Audiência de instrução realizada no dia 05/03/2018.

Prolatada sentença. Ação julgada procedente em parte, para o fim de condenar a Malha Paulista ao pagamento de indenização dos danos morais coletivos, no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), em favor FAT. Interposto recurso ordinário pela Rumo, pelos Sindicatos e MPT. Apresentada contrarrazões pelos Sindicatos e Rumo.

28/03/2019 – Acórdão do TRT em Recurso Ordinário, que conheceu de ambos os recursos e os proveu em parte: da Rumo para afastar a proibição da prática de monocondução, excluindo a multa anteriormente deferida pelo eventual descumprimento, bem como para excluir o pagamento de indenização por danos morais individuais para cada trabalhador submetido ao sistema da monocondução; dos Sindicatos, para condenar as empresas no pagamento de danos morais individuais aos trabalhadores envolvidos nas situações de labor em locomotivas sem banheiros, ou com banheiros interditados ou sem condições mínimas de higiene, em valor que será apurado pelo juízo da execução (no valor entre R\$ 5.000,00 e R\$ 20.000,00); e do apelo interposto pelo Ministério Público do Trabalho reformar a r. sentença a quo e para majorar o valor da indenização a título de danos morais coletivos para o importe de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), mantida sua destinação ao Fundo de Amparo ao Trabalhador.

Acórdão publicado em 05/04/2019. Protocolo de embargos de declaração pela Rumo. 23/

	23/05/2019 – Sindicatos intimados para manifestação quanto aos embargos de declaração da Companhia. Protocolo de manifestação pelo Sindicato. 02/10/2019 - Acórdão de embargos de declaração publicado, conhecendo os embargos da Rumo e do MPT e, negando-lhes provimento. 07/10/2019 - Interposto Recurso de Revista pela RUMO e também pelo MPT. 30/09/2020 – Autos conclusos para exame de admissibilidade dos recursos da Rumo e MPT. 31/12/2020 – Publicado despacho denegatório parcial de recurso de revista da Rumo e do MPT. Recebidos ambos os recursos no que tange ao tema “Responsabilidade Civil do Empregador / Indenização por Dano Moral / Valor Arbitrado”. Protocolo de embargos de declaração pela Rumo. Aguardando decisão. 31/03/2021 - Não acolhidos os embargos de declaração da Rumo. Protocolo de Agravo de Instrumento em Recurso de Revista. 31/12/2021 - Remetidos os Autos para Coordenadoria de Classificação, Autuação e Distribuição de Processos para autuar e distribuir. Conclusos para voto/decisão (Gabinete da Ministra Kátia Magalhães Arruda) 31/12/2024 - Conclusos para voto/decisão (Gabinete da Ministra Kátia Magalhães Arruda) desde 22/06/2021.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Ação julgada procedente em parte para condenar a Rumo em obrigação de não fazer, consistente em não adotar a monocondução, sob pena de multa diária de R\$ 1.000,00, bem como, para condená-las ao pagamento de indenização por dano moral no importe de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) para cada trabalhador da base territorial dos autores. Também houve condenação no pagamento de indenização por danos morais coletivos no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), em favor FAT, em razão das condições dos banheiros das locomotivas. Acórdão do TRT que acolheu o Recurso da Rumo reformou a sentença para afastar a proibição da prática de monocondução, excluindo a multa e o pagamento de indenização por danos morais. Provido o Recurso dos Sindicatos, para condenar as empresas no pagamento de danos morais individuais aos trabalhadores em razão das condições dos banheiros (no valor entre R\$ 5.000,00 e R\$ 20.000,00 para cada trabalhador). Também foi provido o Recurso do MPT para reformar a sentença e majorar o valor da indenização a título de danos morais coletivos para o importe de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), mantida sua destinação ao Fundo de Amparo ao Trabalhador.
h. estágio do processo	Fase recursal – pendente de julgamento do recurso das partes no TST
i. chance de perda	Possível (R\$ 6.327.909,62)
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Financeiro, Operacional e Imagem
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Financeiro, Operacional e Imagem

RT nº 0011051-35.2014.5.15.0079

a. juízo	2ª Vara do Trabalho de Araraquara/SP
b. instância	Judicial, Instância Superior
c. data de instauração	27/10/2014
d. partes no processo	Autor: Ministério Público do Trabalho; Réu: Rumo Malha Norte S.A. e Rumo Malha Paulista S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 12.126.775,24

f. principais fatos

Trata-se de Ação Civil Pública com objeto de regularização de jornada de trabalho, divulgação antecipada de escala de maquinistas, concessão de intervalo intrajornada a maquinistas e indenização por Danos Morais Coletivos em valor não inferior a R\$ 5.000.000,00.

A Rumo Malha Norte defendeu-se alegando preliminares e no mérito alega inexistência de qualquer situação grave ou perigo imediato que pudesse interferir na saúde e segurança dos empregados - Todas as obrigações pretendidas na inicial ou já são observadas pela ré ou são absolutamente inexigíveis); impugna a existência de dano moral coletivo, bem como seus valores pleiteados e a imposição de multa. Alega ser incabível o deferimento da tutela antecipada.

Em 06/10/2014 foi concedida em parte a antecipação de tutela ao Ministério Público do Trabalho para cumprimento das obrigações de fazer e não fazer especificadas na inicial.

Foi Impetrado mandado de segurança em 19/02/2015, tendo sido concedida medida liminar, para cassar a decisão que concedeu a tutela antecipatória nos autos principais

Sentença julgada procedente em parte, condenando as reclamadas em obrigações de fazer relacionadas à jornada de trabalho do colaboradores como, concessão de intervalo intrajornada, interjornada, descanso semanal remunerado, observar a duração normal do trabalho não superior a 8 diárias e 44 semanais, respeitar os limites do turno de revezamento.

A ambas as empresas, condenar a pagarem, no prazo de 15 (quinze) dias, contados do trânsito em julgado da decisão, com juros e correção monetária, uma hora extra diária a todos os seus atuais empregados e ex-empregados exercentes da função de maquinista, em virtude da supressão do intervalo intrajornada.

A ambas as empresas, condenar a pagarem, no prazo de 15 (quinze) dias, contados do trânsito em julgado da decisão, com juros e correção monetária, uma hora extra diária a todos os seus atuais empregados e ex-empregados exercentes da função de maquinista, em virtude da supressão do intervalo intrajornada,

A ambas as empresas, o pagamento de R\$ 5.000.000,00 a título de indenização por danos morais coletivos.

Obtida liminar em Correição Parcial que concedeu efeito suspensivo à decisão que havia antecipado os efeitos da tutela, que, entretanto, foi revogada após o julgamento do Agravo Regimental, tendo, no entanto, reduzido a multa por descumprimento para R\$ 2.000,00.

Interposto Recurso Ordinário tanto pelas Rés quanto pelo Ministério Público do Trabalho em face da sentença

Foi publicado Acórdão: por meio do qual foram conhecidos os recursos das partes e provido em parte o recurso do MPT para ampliar o valor da multa diária por eventual descumprimento das obrigações de fazer e não fazer para o valor de R\$10.000,00. O recurso das reclamadas não foi provido.

Opostos embargos de declaração pelas reclamadas. Embargos conhecidos e rejeitados.

Interposto recurso de revista. Admitido parcialmente o recurso de revista da Rumo.

A Rumo interpôs agravo de instrumento em recurso de revista, que aguarda julgamento.

30/06/2019 – Autos recebidos no TST para apreciação. Remetidos os Autos para Coordenadoria de Processos Eletrônicos para identificação de peças e posterior julgamento do recurso da Companhia.

15/08/2019 – Autos conclusos para voto/decisão (Gabinete do Ministro Mauricio Godinho Delgado).

19/09/2019 – Protocolo de petição requerendo a atribuição de efeito suspensivo ao agravo de instrumento em recurso de revista interposto pela Rumo.

26/09/2019 – Despacho: indeferido, por ora, o requerimento da Rumo de atribuição de efeito suspensivo ao recurso. Processo Suspenso por Recurso Extraordinário com repercussão geral - Tema 1046 - Norma Coletiva Restrição Direito Trabalhista - ARE- 688267.

	02/10/2019 – Interposto agravo contra a decisão que indeferiu o pedido de efeito suspensivo. 31/03/2021 - Conclusos para voto/decisão (Gabinete do Ministro Maurício Godinho Delgado). 31/12/2021 – Negado provimento ao Agravo (Interno). Decisão publicada em 05/11/2021. Ofício intimado(a) Ministério Público do Trabalho do ofício 2229/2021/SETR3 em 16/11/2021 31/12/2022 – Pendente de decisão pelo TST quanto ao mérito dos recursos (AIRR e RR) das partes. Autos conclusos para decisão - Ministro Presidente do Órgão Judicante (Gabinete do Ministro Maurício Godinho Delgado) 31/12/2023 - Remetidos os autos para o CEJUSC-JT (TST) para tentativa de conciliação. 31/12/2024 - Realizadas audiências de conciliação no TST. Processo em tratativas de acordo com o MPT.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Proferida sentença que condenou as empresas em diversas obrigações de fazer e não fazer, sob pena de multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por obrigação descumprida e por empregado. Além disso, houve condenação no pagamento de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), a título de danos morais coletivos. Proferido Acórdão que manteve a condenação anterior, majorando o valor da multa para o valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais).
h. estágio do processo	Fase recursal TST – pendente de decisão quanto ao recurso das partes. Processo em tratativas de acordo com o MPT.
i.chance de perda	Possível (R\$ 5.674.982,46)
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Financeiro e Operacional
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Financeiro e Operacional

RT nº 0000407-51.2015.5.23.0022	
a. juízo	1ª Vara do Trabalho de Rondonópolis/MT
b. instância	Judicial, Instância Superior
c. data de instauração	30/03/2015
d. partes no processo	Autor: Ministério Público do Trabalho; Réu: Rumo Malha Norte S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 47.409.977,34
	MPT ingressou com Ação Civil Pública com objeto de regularização de meio ambiente de trabalho dos caminhoneiros e fixação de tempo limite de descarga de 5 horas sob pena de multa e dano moral coletivo de R\$ 20 milhões. A Companhia apresentou defesa alegando as seguintes preliminares: incompetência da Justiça do Trabalho (relação de natureza comercial); ilegitimidade do autor (direitos heterogêneos); impossibilidade jurídica do pedido (inexistência da relação de emprego; pedido repete o texto da lei); descabimento de Ação Civil Pública; inépcia (pedido ininteligível; ausência de causa de pedir; pedido genérico); perda do objeto (reclamada já cumpriu e vem cumprindo todas as obrigações pretendidas pelo autor); impossibilidade jurídica do pedido (obrigação depende de autorização do Ibama); e no mérito alega: inexistência do instituto do dano moral coletivo; indenização injustificável (indenização para tutela de direitos difusos); valor da indenização excessivo; multas exageradas e descabidas; descabimento da tutela antecipada (Não há verossimilhança nas alegações da inicial); necessidade de prazo razoável para cumprimento.

f. principais fatos	Concedida em 08/03/2016 tutela antecipada para garantir acesso a água potável, limpeza de sanitários, cobertura do pátio de apoio com carvalho e limitar o tempo de espera para descarga no Terminal da 5hs. Obtivemos posteriormente suspensão da liminar quanto ao tópico relativo ao tempo de espera por meio de decisão proferida em Correição Parcial. Sentença proferida e publicada em 13/12/2016, extinguindo sem resolução do mérito parte das obrigações de fazer pleiteadas, bem como julgando as demais obrigações de fazer improcedentes, apenas condenando ao pagamento de indenização por danos morais coletivos em R\$ 1.500.000,00 em razão de situação anterior, tendo sido reconhecido que a Rumo Malha Norte atende às obrigações relativas a condições de trabalho no Terminal de Rondonópolis. A Rumo Malha Norte opôs embargos Declaratórios em 16/12/2016, julgados improcedentes. Após isso, a Rumo Malha Norte e o Ministério Público do Trabalho interpuseram Recurso Ordinário Realizado o julgamento do Recurso Ordinário interposto, tendo a Turma decidido pelo desprovisionamento do recurso e manutenção da sentença em sua integralidade. A Companhia apresentou Embargos de Declaração, que foram negados. 31.01.2019 – Interposto Recurso de Revista pela Companhia. Denagado seguimento. Interposto Agravo de instrumento. Pendente de remessa ao Gabinete da Vice-Presidência do Tribunal. 30/09/2019 – Autos recebidos no TST para apreciação. Remetidos os Autos para Coordenadoria de Processos Eletrônicos para identificação de peças e posterior julgamento do recurso da Companhia. 31/12/2021 – Autos conclusos para voto/decisão (Gabinete da Ministra Kátia Magalhães Arruda). 21/12/2022 - Autos conclusos para voto/decisão (Gabinete da Ministra Kátia Magalhães Arruda) desde 13/11/2019. 31/12/2023 – Decisão monocrática TST – negado provimento ao recurso da Rumo. Protocolo de Agravo pela Rumo, pendente de julgamento. 31/12/2024 – Pendente de julgamento do Agravo da Rumo. Conclusos para voto/decisão (Gabinete da Ministra Kátia Magalhães Arruda) em 04/12/2024.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença extinguindo sem resolução do mérito parte das obrigações de fazer pleiteadas, bem como julgou as demais obrigações de fazer improcedentes, apenas condenando ao pagamento de indenização por danos morais coletivos em R\$ 1.500.000,00 em razão de situação anterior, tendo sido reconhecido que a Rumo Malha Norte atende às obrigações relativas a condições de trabalho no Terminal de Rondonópolis. Acórdão do TRT que manteve a sentença.
h. estágio do processo	Fase recursal TST – pendente de decisão quanto ao recurso da Rumo.
i.chance de perda	Possível (R\$ 3.552.038,07)
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Financeiro, Operacional e de Imagem
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Financeiro, Operacional e de Imagem

RT nº 0010105-30.2021.5.15.0043

a. juízo	03ª Vara do Trabalho de Campinas/SP
b. instância	Judicial, 1ª Instância
c. data de instauração	29/01/2021

d. partes no processo	Autor: Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias Paulistas - SINDPAULISTA Ré: Rumo Malha Paulista S.A. e Rumo Malha Norte S.A
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Valor da causa indicado na petição inicial pelo Sindicato: R\$120.840,00 Valor efetivamente envolvido: R\$ 50.602,26
f. principais fatos	Ação Civil Pública ajuizada pelo Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias Paulistas – SINDPAULISTA em face da Rumo Malha Paulista e Rumo Malha Norte postulando, em virtude da jornada dos trabalhadores da categoria “C” - lotados nos municípios constantes de sua base sindical de Rio Claro, Bauru e Araraquara, as seguintes obrigações de fazer e não fazer: O sindicato requer a condenação das companhias nas seguintes obrigações: Elaborar e entregar escala programada mensal de trabalho, e na obrigação de não fazer, ficando impedidas de alterarem as escalas programadas mensais, sob pena de multa diária pelo descumprimento; (R\$100,00) Obrigação de NÃO FAZER, ficando impedidas de escalarem os Maquinistas Efetivos aqui substituídos, em regime de sobreaviso e prontidão. E, se o forem, que seja respeitado o limite objetivo legal imposto ao extranumerário de 1 (uma) escala de prontidão de 12 horas/mês e 1 (uma) escala de sobreaviso de 24 horas/mês, sob pena de multa diária pelo descumprimento ou ao pagamento de tais horas como horas extras 50%; (R\$100,00) Obrigação de NÃO FAZER, ficando impedidas de escalarem os Maquinistas de forma corriqueira e ordinária, sem que haja necessidade de realizar serviços imprevistos, ou suprir faltas de empregados que faltem ao trabalho, sendo que, ainda para esses casos observe o limite já requerido no pedido anterior, sob pena de multa diária pelo descumprimento ou ao pagamento de tais horas como horas extras 50%; (R\$100,00) Obrigação de NÃO FAZER, ficando impedidas de escalarem os Maquinistas (salvo se observada a antecedência da escala mensal e os limites acima já requeridos) em prontidão e sobreaviso em feriados e dias programados ao DSRs, sob pena de multa diária pelo descumprimento ou ao pagamento de tais horas como horas extras 100% (independentemente de condução efetiva da locomotiva); (R\$100,00) Pagamento de das horas de prontidão e sobreaviso de forma integral conforme escala mensal, e, independentemente de haver a condução da locomotiva na sequência de tais jornadas (ou seja, mesmo que não haja a efetiva condução da locomotiva), bem como na obrigação de implantar definitivamente em folha de pagamento, para passar a pagar tais horas (neste formato/independentemente de condução da locomotiva), sob pena de multa diária pelo descumprimento. (R\$50.000,00) Obrigação de NÃO FAZER, ficando impedidas de escalarem os Maquinistas que retornam do DSR para início de trabalho entre a 00:00 hora e 05:00 horas de cada dia, e tampouco para sobreaviso e prontidão em tal situação. (R\$100,00) Por fim, postula também o Sindicato autor a condenação da Rumo ao pagamento de indenização a título de danos morais coletivos no montante mínimo de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por Maquinista prejudicado e honorários advocatícios. 09/03/2021 - Apresentada Exceção de Incompetência e Defesa pela Rumo. 31/03/2021 – Aguardando análise da Exceção de Incompetência. 03/04/2021 – Despacho: Rejeitada a exceção de incompetência. Concedo às partes o prazo comum de 5 dias para apresentação de razões finais, caso desejem. Após, tornem os autos conclusos para julgamento. 31/12/2021 Despacho: Julgamento convertido em diligência. Dessa forma, reabro a instrução, fica a audiência designada para 03/08/2022 às 15:30 horas. Embargos pela Rumo, o qual foi julgado improcedente, mantendo a audiência de instrução designada 20/10/2022 – Audiência de instrução realizada. 13/12/2022 - Sentença: ação julgada totalmente improcedente. 15/12/2022 - Protocolo de embargos de declaração pelo Sindicato. Providos para prestar esclarecimentos e manter a improcedência, inclusive, dos danos morais coletivos. Interposto recurso ordinário pelo Sindicato e recurso ordinário adesivo pela Rumo. 31/12/2023 - Pendente julgamento dos Recursos das partes.

	06/05/2024 – Acórdão de Recurso ordinário: negado provimento ao recurso das reclamadas e parcialmente provimento ao recurso do Sindicato para: 1) determinar que as reclamadas cumpram a obrigação de não fazer, ficando impedidas de escalar os maquinistas que retornam do DSR para início da jornada entre 00:00 horas e 05:00 horas, sob pena de pagamento da multa diária de R\$100,00 por empregado, por dia de descumprimento; 2) condenar as reclamadas ao pagamento de indenização por dano moral coletivo no valor de R\$30.000,00 (trinta mil reais) e determinar, para fins de destinação de tal valor, o cumprimento do que for decidido pelo STF na ADPF 944; 3) conceder ao Sindicato autor os benefícios da justiça gratuita e excluir a condenação ao pagamento de honorários advocatícios sucumbenciais; 4) condenar as reclamadas ao pagamento de honorários advocatícios sucumbenciais de 10% sobre o valor que resultar da liquidação de sentença. Opostos embargos de declaração, os quais foram conhecidos para não providos. Protocolo de recurso de revista pela Rumo que teve seu seguimento denegado. 31/12/2024 - Apresentado agravo de instrumento pela Rumo. Processo remetido ao TST para julgamento.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença: ação julgada totalmente improcedente. Acórdão de RO: ação procedente em parte para condenar a Rumo em obrigação de não fazer quanto a escalar os maquinistas que retornam do DSR para início da jornada entre 00:00 horas e 05:00 horas e o pagamento de danos morais coletivos no importe de R\$30.000,00 e honorários advocatícios.
h. estágio do processo	Pendente julgamento do Recurso da Rumo no TST.
i.chance de perda	ii. Possível (R\$ 50.602,26)
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	o Financeiro e de Imagem
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Financeiro e de Imagem

RT nº 0135600-07.2002.5.15.0090	
a. juízo	3ª Vara do Trabalho Bauru
b. instância	Judicial – Instância Superior
c. data de instauração	16/10/2002
d. partes no processo	Autor: Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Bauru, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul; Réu: Rumo Malha Oeste S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 17.434.980,70

f. principais fatos	O Sindicato ingressou com ação requerendo reconhecimento da sucessão da Rede Ferroviária Federal S.A. pela Ferrovia Novoeeste; do descanso de 15 minutos e seus reflexos; adicional de insalubridade e reflexos; anotação da CTPS. Durante a fase de instrução, em 25/01/2010 – houve manifestação do Perito que concluiu que: Caracteriza-se insalubridade em grau máximo nas atividades desenvolvidas pelos Substituídos, pela manipulação com óleo lubrificante de origem mineral, derivados de hidrocarbonetos e outros compostos do carbono, do Anexo nº 13 da NR-15 da Portaria nº 3214/78 do MTE. Foi publicada Sentença em 25/02/2010 no seguinte sentido: rejeitadas as preliminares arguidas; condenando a reclamada Rumo Malha Oeste S.A. a cumprir em favor dos substituídos representados pelo Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Bauru, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, as obrigações impostas nos fundamentos: declarada a prescrição “quinquenal” o que alcança todas as eventuais dívidas da parte reclamada cuja mora tenha se caracterizado até 16/10/1997, considerando-se a data da propositura da ação. julgado procedente, em parte o seguinte pedido: “Quanto aos substituídos que receberam, no período, o adicional de periculosidade, em valor maior ao do adicional de insalubridade ora deferido, por certo, por ser mais benéfico, não optarão pelo benefício ora deferido, pois ausente seu interesse, pelo que resta analisada a questão aventada em contestação”. 2- Deferido 15min de intervalo a cada 45min de trabalhados, considerando uma jornada efetiva de 6 horas diárias. Deferido os “reflexos” dos 15min de intervalo, com o adicional de 50%, apurando-se como horas extraordinárias de trabalho, divisor 220 e dias efetivamente trabalhados e, diante da habitualidade, deferido o pedido de reflexos nos títulos e verbas postuladas na letra “c” o rol de pedidos de fl. 21 do processo.

	Publicado ACÓRDÃO que negou provimento ao Recurso Ordinário, mantida integralmente a sentença. Foi interposto RECURSO DE REVISTA, renovando as matérias do RO. Publicado despacho denegando seguimento ao RR da Rumo Malha Oeste S.A. Interposto Agravo de Instrumento em Recurso de Revista. O Recurso foi conhecido e não provido. Foi Interposto Agravo Regimental. 04.09.2017 - Conclusos para voto/decisão (Gabinete do Ministro Augusto César Leite de Carvalho) Publicado o acórdão que negou provimento ao agravo regimental interposto pela RUMO. Opostos embargos declaratórios. Publicado o acórdão que negou provimento aos embargos declaratórios. Interposto recurso extraordinário pela RUMO. 31/12/2021 - Autos encontram-se conclusos com o Ministro Vice-Presidente desde 19/06/2019. 01/03/2023 – Recurso extraordinário não admitido. Apresentado Agravo pela Rumo, o qual teve seu processamento indeferido. 14/04/2023 - Opostos embargos de declaração pela Rumo, os quais não foram acolhidos. 16/06/2023 – Trânsito em julgado. 31/12/2023 – Autos remetido á Vara de origem para início da liquidação. 17/07/2024 – Celebrado acordo nos autos entre a Rumo e o Sindicato, no valor líquido de R\$4.600.000,00 em parcela única realizada pela Rumo na data de 09/08/2024. Acordo homologado. Comprovada a quitação do valor líquido acordado. 31/12/2024 – Comprovado o pagamento das contribuições previdenciárias de 40 substituídos indicados nos autos pelo Sindicato, estando pendentes o recolhimento e transmissão via Esocial das contribuições referentes aos demais substituídos.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença julgando procedente em parte os pedidos da inicial. Mantida a decisão de primeira instância no TRT e TST..
h. estágio do processo	Celebrado acordo entre as partes, o qual foi quitado pela Rumo. Processo em trâmites de recolhimento e transmissão das contribuições previdenciárias dos substituídos.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Provável (R\$ 3.336.207,21)
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor econômico
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Financeiro

RT nº 0181200-83.2009.5.02.0020 (0011180-33.2016.5.15.0091)	
a. juízo	4ª Vara do Trabalho de Bauru/SP
b. instância	Judicial, 1ª Instância
c. data de instauração	13/10/2009
d. partes no processo	Autor: Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Bauru; Réu: Rumo Malha Oeste
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 11.737.181,46
	Trata-se de Reclamação trabalhista ajuizada pelos Sindicatos no estado de São Paulo, visando o reconhecimento da jornada semanal de 36 horas para todosos integrantes da equipagem de trens (categoria "c") que cumprem com a escala de revezamento com o pagamento das horas extras e reflexos; restabelecimento da folha de ponto e que seja respeitado o limite de 12 horas conforme artigo 239 da CLT. Em 15/10/2009 foi indeferido o pedido de tutela antecipada vez que ausentes os requisitos da prova inequívoca e fumaça do bom direito.

f. principais fatos	Foi apresentada Contestação e exceção de incompetência em razão do lugar. Em 12/09/2011 foi realizado Acordo entre todos os Sindicatos, EXCETO o Sindicato de Bauru, para quitar as horas extraordinárias em turno ininterrupto de revezamento, bem como no sentido de realizar o pagamento do adicional de revezamento aos maquinistas por conta do turno ininterrupto de revezamento, com carga horária de 44 horas semanais, conforme previsão em Acordo Coletivo. Em 23/07/2014 foi publicado Acórdão de Recurso Ordinário pela 16ª Turma do TRT da 2ª Região, por unanimidade de votos, que conheceu e deu parcial provimento ao Recurso Ordinário da Rumo Malha Oeste, acolhendo a exceção de incompetência em razão do lugar. Em decorrência disso, o processo distribuído para a 4ª Vara de Bauru e autuado sob o número 0011180- 33.2016.5.15.0091. Foi interposto Recurso Ordinário pelo sindicato face ao reconhecimento da exceção de incompetência em razão do lugar, que não foi recebido. Foi Interposto agravo de instrumento em recurso ordinário pelo Sindicato, conhecido, mas não provido. Dessa forma, os autos retornaram à Vara de origem. Em 14/07/2021, proferida a sentença julgando a ação improcedente em relação à Rumo S.A., Rumo Malha Paulista e Rumo Malha Norte. Em relação à Rumo Malha Oeste, ação julgada parcialmente procedente para condenar a empresa ao pagamento de horas extras excedentes à 6ª diária e 36ª semanal e demais reflexos. Rumo apresentou Recurso Ordinário, que se encontra pendente de julgamento no Tribunal, sob a Relatoria do Des. João Batista da Silva. 29/11/2022 – Adiado julgamento com pedido de vista regimental do desembargador Renato Henry Sant'anna. 31/12/2022 – Aguardando retorno de vista regimental e nova data de julgamento. 23/06/2023 – Acórdão de RO: conhecido o recurso das partes e provido em parte do Sindicato autor para reconhecer a existência de grupo econômico entre as reclamadas, a responsabilidade solidária, determinar a adoção do adicional normativo de horas extras, se mais benéfico e, determinar que as providências atinentes à individualização dos exequentes sejam relegadas para a fase de liquidação de sentença. Não provido o recurso da Rumo. Opostos embargos de declaração, os quais foram rejeitados. Protocolo de recurso de revista pela Rumo e Sindicado autor. 23/12/2023 - Conclusos os autos para decisão de admissibilidade do Recurso de Revista a JOÃO ALBERTO ALVES MACHADO. 19/02/2024 – denegado seguimento ao recurso de revista das partes. Apresentado agravo de instrumento pela Rumo. 31/12/2024 – processo remetido ao TST, pendente de julgamento do recurso da Rumo.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença julgando a ação procedente em relação à Rumo Malha Oeste, ao pagamento de horas extras excedentes à 6ª diária e 36ª semanal e demais reflexos. Acórdão de RO mantendo a decisão de primeira instância e reconhecimento a responsabilidade solidária das reclamadas.
h. estágio do processo	Protocolo de agravo de instrumento pela Rumo. Processo remetido ao TST, pendente de julgamento do recurso da empresa.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Econômico
k. análise do impacto em caso de perda	Financeiro (R\$ 2.347.436,27 – Possível)

a. juízo	3ª Vara Trabalhista de Bauru/SP
b. instância	Judicial, 2ª Instância
c. data de instauração	15/01/2014
d. partes no processo	Autor: Ministério Público do Trabalho; Réu: Rumo Malha Oeste e Rumo Malha Paulista
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 5.077.652,80
f. principais fatos	Trata-se de Ação Civil Pública ajuizada pelo MPT de Bauru em decorrência do IC 000103-2012- 15-001/2, gerado a partir de denúncia da Superintendência Regional do Trabalho e Emprego (antiga Delegacia Regional do Trabalho) relativa a jornada de trabalho, turnos ininterruptos de revezamento, intervalos, descanso semanal remunerado. Houve deferimento de liminar em 10/02/2014, determinado cumprimento imediato quanto a jornada de trabalho, sob pena de incidência de multa de R\$ 500,00/dia por item descumprido. Foi impetrado Mandado de Segurança contra a decisão liminar. - Proc 0005322- 71.2014.5.15.0000, tendo sido concedida a segurança para cassar a antecipação de tutela em relação aos empregados maquinista (categoria C). Em 26/05/2014, confirmada pelo Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região, a decisão do Mandado de Segurança. Proferida sentença: ação julgada procedente em parte, sendo a Rumo Malha Oeste condenada às seguintes obrigações: i) arcar com multa diária por item descumprido: (i) organizar mensalmente escala de revezamento nos serviços que exijam trabalho aos domingos; e (ii) conceder ao empregado um descanso semanal de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas. Além disso, as Rumo Malha Paulista e Malha Oeste foram condenadas ao pagamento de indenização respectivamente nos valores de R\$500.000,00 e R\$300.000,00, com responsabilidade solidária. Apresentados embargos de declaração pela RUMO, os quais foram rejeitados. Foi interposto Recurso Ordinário pela RUMO. Autos distribuídos ao Juiz Souto Maior. 31/12/2021 - Pendente de julgamento do Recurso Ordinário no Tribunal, estando os autos conclusos para relatar. 07/02/2023 – Acórdão de RO – conhecido mas não provido o recurso da Rumo, sendo mantida a sentença. Apresentados embargos de declaração pela RUMO, os quais foram acolhidos em parte para limitação da multa fixada pelo não cumprimento de cada obrigação de fazer aos valores arbitrados às indenizações por danos morais coletivos. Protocolo de Recurso de Revista pela Rumo, o qual não foi admitido. 31/12/2023 – Protocolo de Agravo de instrumento em recurso de revista pela Rumo. Autos remetidos ao TST. 31/12/2024 - Pendente de julgamento do recurso da Rumo. Autos conclusos para voto/decisão (Gabinete do Ministro Sergio Pinto Martins).
g.resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença: ação julgada procedente em parte, sendo a Rumo Malha Oeste condenada às seguintes obrigações: i) arcar com multa diária por item descumprido: (i) organizar mensalmente escala de revezamento nos serviços que exijam trabalho aos domingos; e (ii) conceder ao empregado um descanso semanal de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas e no pagamento de indenização respectivamente nos valores de R\$500.000,00 e R\$300.000,00, com responsabilidade solidária. Acórdão de RO – decisão de primeira instância mantida, sendo limitada a multa fixada pelo não cumprimento de cada obrigação de fazer aos valores arbitrados às indenizações por danos morais coletivos.
h. estágio atual do processo	Aguardando julgamento do recurso da Rumo no TST.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível

j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Econômico e Operacional
k. análise do impacto em caso de perda	Financeiro (R\$ 2.031.061,12 – Possível)

RT nº 0025791-80.2014.5.24.0003	
a. juízo	3ª Vara do Trabalho de Campo Grandes/MS
b. instância	Judicial, 1ª Instância
c. data de instauração	30/10/2014
d. partes no processo	Autor: Ministério Público do Trabalho; Réus: Rumo Malha Oeste; Rumo Malha Norte; Rumo Malha Paulista; e Rumo Malha Sul.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 44.827.094,63

f. principais fatos	Trata-se de Ação Civil Pública ajuizada pelo MPT de Campo Grande, requerendo regularização de jornada de trabalho, regularização de condições de trabalho, estrutura de via permanente e segurança e saúde do trabalhador, com os seguintes pedidos de obrigações de fazer e não fazer e condenação em dano moral coletivo de R\$20 milhões (vinte milhões de reais): - Quanto às superestruturas da via permanente/linhas férreas, operadas pelas rés, objeto de contrato de concessão, sob pena de multa de R\$ 50.000,00 por item e/ou subitem irregular ou descumprido, consistentes em: 1) adequar as juntas dos trilhos que estiverem soltas/frouxas e com de parafusos e providenciar a inserção de perfis, nos termos do artigo 4º, II, da Resolução nº 2.748, de 12 de junho de 2008 da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT; 2) solucionar os problemas de drenagem da via férrea, contaminação do lastro e lastro enterrado, nos termos do artigo 4º, III, da Resolução nº 2.748/08 da ANTT; 3) substituir todos os trilhos que estejam com elevado desgaste e lascados, além adequar a fixação daqueles que se encontrem soltos/frouxos; 4) substituir os dormentes inservíveis, em número suficiente para se adequar aos percentuais/limites permitidos pela Resolução nº 2.748/08, da ANTT; 5) realizar obras e providenciar instalações e recursos humanos necessários para a sinalização das passagens de nível, de acordo com os volumes e características técnicas do tráfego de veículos em cada uma das vias que se cruzam, a locação física e características geométricas do cruzamento, o histórico de acidentes e o risco potencial da passagem em nível, nos termos do artigo 54, do Decreto 1.832/96, sobretudo: 5.1) a colocação e a manutenção de sinalização adequada e de barreira física móvel (cancela ou outro meio mais moderno e seguro) nas passagens de nível situadas em zona urbana, que deverão ser operadas e/ou supervisionadas por profissionais qualificados para tanto; 5.2) o imediato fechamento das passagens de nível clandestinas existentes e outras que vierem a ser abertas, bem como a fiscalização constante, com periodicidade no mínimo mensal, para assegurar o cumprimento desta obrigação; 5.3) a implantação e manutenção de dispositivos de proteção e segurança ao longo das faixas de domínio (art. 12 do Decreto 1.832/96), sobretudo nos trechos com maior adensamento populacional; 6) disponibilizar carro de inspeção e o que for necessário, para que analista pericial do Ministério Público do Trabalho e/ou Perito que venha a ser nomeado por esse Juízo, realize(em) vistoria completa na superestruturas da via permanente/linhas férreas, por elas operadas, objeto de contrato de concessão, com o objetivo de verificar o cumprimento das obrigações das alíneas anteriores; - Quanto às locomotivas e composições ferroviárias: 7) prover os assentos com estofamentos adaptados à natureza do trabalho nos termos do item 12.97 da NR 12, sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por assento irregular; 8) dotar os assentos utilizados nos postos de trabalho dos requisitos definidos no subitem 17.3.3, alíneas “a”, “b”, “c” e “d”, da NR-17 (art. 199, caput, da CLT, c/c o subitem 17.3.3) alínea “a”, da NR-17 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 assento irregular; 9) prover as locomotivas de instalações sanitárias, inclusive separadas por sexo, sob pena de multa de R\$ 20.000,00 por locomotiva irregular; 10) assegurar que as instalações sanitárias sejam submetidas a processo permanente de higienização, com limpeza em cada parada da locomotiva por pessoal especializado, de sorte que sejam mantidos limpos e desprovidos de quaisquer odores, durante toda a jornada de trabalho, com colocação de papel higiênico, nos termos da sob pena de multa de R\$ 20.000,00 por locomotiva irregular.

	prover o lavatório da locomotiva de material para a limpeza, enxugo ou secagem das mãos, nos termos da NR 24.1.11, sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por irregularidade constatada; 12) fornecer água potável em recipientes portáteis hermeticamente fechados, de material adequado e construídos de maneira a permitir fácil limpeza, nos termos da NR 24.7.1.2, sob pena de multa de R\$10.000,00 por trabalhador prejudicado (AI 202.991.202); 13) prover as locomotivas com local para refeições e descanso, com condições de conforto e higiene (art. 157, inciso I, da CLT, c/c a alínea "a", do subitem 24.5.28 da NR-24 da Portaria nº 3.214/78); Manter o material rodante, os equipamentos e as instalações adequadas para atuar em situação de emergência, nos termos do Decreto-Lei Federal 1.832/96, artigo 11, sob pena de multa de R\$ 20.000,00 por irregularidade no conjunto de emergência; - Quanto aos maquinistas, auxiliares e outros trabalhadores na via férrea, além de outras obrigações de ordem geral: 14) fornecer as escalas de trabalho com antecedência mínima de, pelo menos, 24 (vinte e quatro) horas, sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por trabalhador prejudicado; 15) respeitar a jornada diária de 6 (seis) horas nos turnos ininterruptos de revezamento, com pagamento das horas extras acima da 6ª hora diária, salvo instrumento normativo, sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por trabalhador prejudicado; 16) conceder o intervalo intrajornada para repouso e alimentação de, no mínimo, 1 (uma) hora e, no máximo, 2 (duas) horas, em qualquer trabalho contínuo cuja duração exceda de 6 (seis) horas, sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por trabalhador prejudicado; 17) abster-se de prorrogar a jornada normal de trabalho, além do limite legal de 2 (duas) horas diárias, sem qualquer justificativa legal (artigo 59, da CLT), sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por trabalhador prejudicado; 18) se houver prorrogação de jornada além da 8ª hora, conceder intervalo de 30 minutos a cada 4 horas de trabalho para os maquinistas e seu auxiliar, por aplicação analógica do art. 235-D da Lei 12.619/2012, diante do trabalho que exige atenção constante, sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por trabalhador prejudicado e por intervalo não concedido; 19) abster-se de conceder ao empregado, durante a jornada de trabalho, um período para repouso ou alimentação superior a 2 (duas) horas, sem acordo escrito ou convenção coletiva de trabalho (artigo 71, da CLT), sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por trabalhador prejudicado; 20) consignar em registro mecânico, manual ou sistema eletrônico, os horários de entrada, saída e período de repouso efetivamente praticados pelo empregado, com entrega de recibo e/ou comprovante ao trabalhador imediatamente, nos estabelecimentos com mais de 10 (dez) empregados (artigo 74, parágrafo 2º, da CLT), sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por trabalhador prejudicado; 21) providenciar locais adequados aos pernoites, alimentação e satisfação das necessidades fisiológicas dos trabalhadores (maquinista, auxiliar de maquinista e outros trabalhadores em viagem), preferencialmente em áreas urbanizadas, levando-se em conta a carga horária de trabalho; - Quanto aos alojamentos:
22)	manter os alojamentos limpos, sem mofo, com retirada do lixo diariamente e desinfecção dos sanitários diariamente e todos eles pulverizados de 30 em 30 dias, nos termos da NR 24.5.28, sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por alojamento irregular; 23) assegurar a limpeza e iluminação da área de embarque e desembarque da locomotiva, com limpeza do terreno, construção / reforma de passarelas e pontes, capina do mato e isolamento por cerca de arame, com proteção (abrigo) contra intempéries, nos termos da NR 21.1 a 21.4, sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por área de embarque e desembarque irregular; 24) construir área de manutenção da via com local abrigado dotado

de janelas, separado do depósito de materiais, com indicação dos líquidos inflamáveis e explosivos, nos termos da NR 20, sob pena de multa de R\$ 50.000,00;

25) possuir prévio Certificado de Vistoria do Corpo de Bombeiros para alojamento e quarto de manutenção, com extintores de incêndio, placas de sinalização e qualquer outra medida obrigatória, nos termos da Lei Estadual 4.335/2013, artigo 9º, sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por alojamento ou quarto de manutenção irregular;

26) disponibilizar materiais necessários à prestação de primeiros socorros, considerando-se as características da atividade desenvolvida, nos termos da NR 7

– subitem 7.5.1 e Decreto-Lei Federal 98.973/90, artigos 4º, sob pena de multa de R\$ 20.000,00 por local irregular;

27) retirar o lixo do alojamento diariamente e/ou depositá-lo em local adequado (art. 157, inciso I, da CLT, c/c a alínea “c” do subitem 24.5.28 da NR-24 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por local irregular;

28) promover, continuamente, o controle de qualidade da água tratada, nos termos da NR 9 – subitens 9.1.1 e 9.1.5.3, sob pena de multa de R\$ 50.000,00 por mês descumprido;

- Quanto às instalações sanitárias em geral:

29) manter vaso sanitário instalado em local com área superior a 1,00m² (um metro quadrado) (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o item 18.4.2.6.1, alínea “a”, da NR-18 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por irregularidade constatada;

30) prover o local destinado ao vaso sanitário de porta com trinco interno e borda inferior de, no máximo, 0,15m (quinze centímetros) de altura (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o item 18.4.2.6.1, alínea “b”, da NR-18 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por irregularidade constatada;

31) manter vaso sanitário instalado em local com divisória de altura superior a 1,80m (um metro e oitenta centímetros) (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o item 18.4.2.6.1, alínea “c”, da NR-18 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por irregularidade constatada;

32) manter local destinado ao vaso sanitário com recipiente com tampa para depósito de papéis usados e fornecer papel higiênico no local destinado ao vaso sanitário (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o item 18.4.2.6.1, alínea “d”, da NR-18 da Portaria nº 3.214/78, sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por irregularidade constatada;

33) submeter a processo permanente de higienização os locais onde se encontram as instalações sanitárias (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o item 24.1.3 da NR-24 da Portaria nº 3.214/78) sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por irregularidade constatada;

34) prover o lavatório de material para limpeza, enxugo ou secagem das mãos e/ou deixar de proibir o uso de toalhas coletivas (art.157, inciso I, da CLT, c/c o item 24.1.9 da NR-24 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por irregularidade constatada;

35) dotar os gabinetes sanitários de acordo com art. 157, inciso I, da CLT, c/c o item 24.1.26, alíneas “a”, “b”, “c”, “d”, “e” e “f”, da NR-24 da Portaria nº 3.214/78, sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por irregularidade constatada;

- Quanto aos locais de parada dos trens, alojamentos e frentes de trabalho da manutenção das locomotivas e da superestrutura da via férrea:

36) garantir condições de conforto e higiene por ocasião das refeições (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 24.6.1 da NR-24 da Portaria nº 3.214/78, acrescentado pela Portaria SSMT nº 13, de 17.9.93), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por irregularidade constatada;

37) garantir condições adequadas de conservação e higiene para o aquecimento das refeições dos empregados (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 24.6.3 da NR-24 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por trabalhador prejudicado;

38) fornecer aos trabalhadores recipientes ou marmitas, adequados aos equipamentos de aquecimento, que atendem às exigências de

higiene e conservação disponíveis (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 24.6.3.2 da NR- 24 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por trabalhador prejudicado;

39) fornecer água potável em condições higiênicas e não permitir o uso de recipientes coletivos ou dotar o estabelecimento de bebedouros de jato inclinado e guarda-protetora na proporção de 1(um) para cada 50 (cinquenta) empregados (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 24.7.1 da NR-24 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por trabalhador prejudicado;

40) fornecer água potável em recipientes portáteis hermeticamente fechados e que permitam fácil limpeza (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 24.7.1.2 da NR-24 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por trabalhador prejudicado;

41) providenciar, nos locais destinados aos pernoites, a construção de área de lazer (principalmente quando situados em áreas rurais), além de cozinha, local para refeições, lavanderia e outros (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 24.5 da NR- 24 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 20.000,00 por irregularidade constatada;

- Quanto ao meio ambiente de trabalho geral:

42) exigir que seus prepostos, sejam gerentes ou encarregados, tratem com urbanidade e respeito todos os trabalhadores, não permitindo humilhações ou afronta a dignidade, inclusive do trabalhador acidentado ou acometido de doença ocupacional, sob pena de multa de R\$ 20.000,00 por trabalhador prejudicado;

43) não permitir a fixação de metas que instiguem a competitividade entre os trabalhadores ou que possam comprometer a segurança do trabalhador ou os coloquem em risco, sob pena de multa de R\$ 30.000,00 por meta irregular;

44) instituir política de procedimentos e de ética, com confecção de manual que deve ser atualizado anualmente, a ser seguida por todos os trabalhadores, principalmente pelos detentores de cargos de chefia e encarregados, sob pena de multa de R\$ 30.000,00;

45) instituir uma ouvidoria interna, diretamente ligada à diretoria das rés, para receber as reclamações dos trabalhadores, sob pena de multa de R\$ 30.000,00 por mês de descumprimento;

manter serviço especializado em Engenharia de Segurança em Medicina do Trabalho dimensionado de acordo com Quadro II da NR- 4 (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 4.2. da NR-4 da Portaria nº3.214/78), sob pena de multa de R\$ 100.000,00 por mês de descumprimento;

47) contemplar, na estrutura do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais, o planejamento anual com estabelecimento de metas, prioridades e cronograma (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 9.2.1. da NR-9 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 100.000,00 por mês de descumprimento;

48) realizar a análise ergonômica do trabalho, para avaliar a adaptação das condições de trabalho às características psicofisiológicas dos trabalhadores e realizar análise ergonômica do trabalho que aborde aspectos relacionados ao levantamento, transporte e descarga de materiais e/ou ao mobiliário e/ou aos equipamentos e às condições ambientais do posto de trabalho e/ou à organização do trabalho (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 17.1.2. da NR-17 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$100.000,00 por mês de descumprimento;

49) dotar as máquinas de dispositivos de partida e/ou acionamento e/ou parada projetados e/ou selecionados e/ou Instalados de modo que impeçam acionamento e/ou desligamento involuntário pelo operador e/ou por qualquer forma acidental (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 12.24 da NR-12 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por máquina ou local irregular e por mês de descumprimento;

50) instalar proteções fixas, e/ou móveis com dispositivos de intertravamento em transmissões de força e seus componentes móveis, quando acessíveis ou expostos, e/ou adotar proteção de transmissões de força e seus componentes móveis que impeça o acesso por todos os lados (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 12.47 da NR-12 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por local

irregular e por mês de descumprimento;

51) dotar o local de trabalho de máquina e/ou equipamento de sistema de iluminação permanente e/ou com sistema de iluminação permanente que possibilite boa visibilidade de detalhes e/ou provoque zonas de sombra ou penumbra e/ou efeito estroboscópico (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 12.103 da NR-12 da Portaria nº 3.214/78, sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por local irregular e por mês de descumprimento;

52) não permitir a operação e/ou manutenção e/ou inspeção e/ou demais intervenções em máquina e/ou equipamento por trabalhador não habilitado e/ou qualificado e/ou capacitado e/ou autorizado para este fim (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 12.135 da NR-12 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por trabalhador prejudicado;

53) construir e/ou instalar passarela e/ou plataforma e/ou rampa e/ou escada de degrau que evite o risco de queda e esforços físicos excessivos aos trabalhadores (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 12.68 da NR-12 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por local e por mês de descumprimento;

54) instalar sinais ativos de aviso e/ou alerta que indiquem a iminência de acontecimento perigoso e/ou de emití-los antes que ocorra o acontecimento perigoso (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 12.121 da NR-12 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por irregularidade

55) efetuar análise global anual do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais, para avaliação do seu desenvolvimento, realização dos ajustes necessários e estabelecimento de novas metas e prioridades (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 9.2.1.1. da NR-9 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 100.000,00 por mês de descumprimento

56) disponibilizar materiais necessários à prestação de primeiros socorros, considerando-se as características da atividade desenvolvida, inclusive nas locomotivas, nos termos da NR 7 – subitem 7.5.1 e Decreto-Lei Federal 8.973/90, artigos 4º, sob pena de multa de R\$ 20.000,00 por local irregular;

57) treinar periodicamente os trabalhadores para a prestação dos primeiros socorros (art. 168, parágrafo 4º da CLT, c/c subitem 7.5.1 da NR 7 da Portaria nº 3.214/78);

58) submeter o trabalhador exposto a risco e/ou portador de doença crônica a avaliação clínica, integrante do exame médico periódico, pelo menos uma vez a cada ano (art. 168, I, da CLT, c/c subitem 24.71.2 da NR 24 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por trabalhador prejudicado e por mês;

59) elaborar e efetivamente implementar o Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional – PCMSO (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 7.3.1. da NR-7 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 100.000,00 por mês de descumprimento;

60) realizar exames médicos ocupacionais e exames complementares (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 7.4.2. da NR-7 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por trabalhador prejudicado e por mês;

61) dotar os assentos utilizados nos postos de trabalho dos requisitos definidos no subitem 17.3.3, alíneas “a”, “b”, “c” e “d”, da NR-17 (art. 199, caput, da CLT, c/c o subitem 17.3.3, alínea “a”, da NR-17 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 assento irregular;

62) fornecer, aos trabalhadores, EPI adequado ao risco e em perfeito estado de conservação e funcionamento, bem como exigir o seu uso, nos termos da NR 6 – Subitens 6.3 e 6.6.1, sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por trabalhador prejudicado;

- Quanto ao controle de jornada e concessão de repousos:

63) adotar ficha, papeleta, folha de ponto ou outro documento onde fiquem registrados os períodos de trabalho para o pessoal da equipagem de trens (artigo 239, parágrafo 4º, da CLT), sob pena de multa de R\$

5.000,00 por trabalhador prejudicado ;

64) não exceder o limite de 12 (doze) horas a duração da jornada de trabalho do pessoal da equipagem de trens, sem a ocorrência de casos de urgência ou de acidente, capazes de afetar a segurança ou a regularidade dos serviços (art. 239, caput da CLT), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por trabalhador prejudicado e por mês;

65) conceder ao pessoal da equipagem de trens descanso semanal remunerado (DSR) de, pelo menos, 24 (vinte e quatro horas), preferencialmente aos domingos (artigo 239 da CLT);

66) conceder ao pessoal da equipagem de trens o intervalo mínimo de 10 (dez) horas contínuas, e aos trabalhadores em geral, o intervalo mínimo de 11 (onze) horas contínuas, após cada jornada de trabalho (artigo 239, parágrafo 1º, e art. 71 da CLT), sob pena de multa de R\$5.000,00 por trabalhador prejudicado;

67) respeitar para o turno ininterrupto de revezamento, o limite máximo de 6 (seis) horas diárias (artigo 7º, inciso XIV, da CF/88), salvo existência de instrumento normativo, sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por trabalhador prejudicado;

conceder o intervalo intrajornada para repouso e alimentação de, no mínimo, 1 (uma) hora e, no máximo, 2 (duas) horas, em qualquer trabalho contínuo cuja duração exceda de 6 (seis) horas, sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por trabalhador prejudicado (artigo 71, da CLT);

69) deixar de prorrogar a jornada normal de trabalho, além do limite legal de 2 (duas) horas diárias, sem qualquer justificativa legal (artigo 59, da CLT), sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por trabalhador prejudicado;

70) abster-se de conceder ao empregado, durante a jornada de trabalho, um período para repouso ou alimentação superior a 2(duas) horas, sem acordo escrito ou convenção coletiva de trabalho (artigo 71, da CLT), sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por trabalhador prejudicado;

71) consignar em registro mecânico, manual ou sistema eletrônico, os horários de entrada, saída e período de repouso efetivamente praticados pelo empregado, com entrega de recibo e/ou comprovante ao trabalhador imediatamente, nos estabelecimentos com mais de 10 (dez) empregados (artigo 74, parágrafo 2º, da CLT), sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por trabalhador prejudicado;

- Quanto ao pagamento dos salários:

72) efetuar, até o 5º (quinto) dia útil do mês subsequente ao vencido, o pagamento integral do salário mensal devido ao empregado (artigo 459, § 1º, da CLT), sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por trabalhador prejudicado e por mês.

Requer, ainda, dentre outros pedidos, a condenação das rés ao pagamento de indenização por dano moral coletivo no valor de R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais) em prol da concretização de projetos sociais em benefício direto da população do Estado do Mato Grosso do Sul ou, sucessivamente, que seja revertido ao FDD – Fundo de Defesa de Direitos Difusos.

Requer também a nulidade dos contratos de trabalhos mantidos entre prestadores de serviços com as empresas contratadas pela ALL para realização de manutenção e conservação de via permanente;

A concessão de liminar para que a ré:

a) contrate diretamente e mantenha registrados em seu quadro funcional todos os trabalhadores ao desempenho do serviço de via permanente;

b) se abstenha de submeter seus empregados que integram a categoria “c” a jornada de superior a 12 horas;

c) se abstenha de submeter seus empregados das demais categorias a jornada de trabalho superior a 10 horas;

d) conceda a seus empregados integrantes da categoria “c” intervalo mínimo de 10 (dez) horas consecutivas entre duas jornadas de trabalho.

Tudo sob pena de multa de R\$ 100,00 por dia por trabalhador em situação irregular. Requer ainda o pagamento da quantia de R\$ 200.000,00 a título de dano moral a título de reparação por danos causados aos direitos difusos e coletivos dos trabalhadores, em favor do FAT.

Apresentada defesa. Em Audiência de Instrução realizada em 28/04/2016 a fim de viabilizar possível negociação entre as partes litigantes e a fiscalização ou vistoria de alguns pontos de parada ou pernoites pelo MPT, o Juízo suspendeu o processo por 90 dias. Determinada realização de prova pericial, sendo que o Perito apresentou plano de trabalho e sugestão de honorários, tendo as partes sido intimadas para se manifestar a esse respeito. Após discussão acerca dos valores devidos a título de honorários periciais, a Rumo Malha Oeste realizou o adiantamento nos autos de 50% dos honorários periciais no valor de R\$ 137.630,00. Rumo requereu o sobrestamento dos autos, ante decisão proferida no TST relativa à discussão do art. 16 da Lei 7.347/1985, o que foi indeferido. Proferido despacho determinando intimação das partes para se manifestarem acerca da necessidade de saneamento dos autos e delimitação dos pedidos formulados pelo MPT, cuja legislação foi alterada após o ajuizamento da ação, bem como delimitar objeto da Perícia.

30/09/2020 – Em despacho saneador, o d. Juízo determinou o desmembramento dos autores, considerando o número elevado de pedidos apresentados pelo Ministério Público, com o fim de manter nos autos da ACP 0025791-80-2014-5-24-0003 os pedidos que não dependem de Perícia Técnica, especialmente relacionados a Jornada de Trabalho, anotações de cartão ponto e indenização por danos morais coletivos. O restante dos pedidos, relacionados acima e referentes a Condições de Trabalho, passam a tramitar no novo processo autuado sob o nº 0024702-15.2020.5.24.0002, que passa a fazer parte deste Formulário de Referência.

Determinada realização de audiência em 20/11/2020, que foi realizada, tendo sido determinada a apresentação de Razões Finais, cumprido pela Rumo. A Rumo requereu sobrestamento dos autos em razão da discussão relacionada à constitucionalidade do Art. 16 da Lei nº 7.347/1985 - Lei das ACPs, em discussão no STF no RE 1101937/SP (Tema 1.075), que teve determinação de sobrestamento de todos os processos que tratam sobre o tema pelo Min. Relator Alexandre de Moraes, o que foi indeferido. A respeito do tema em referência, bem como à determinação de sobrestamento dos autos, a Rumo impetrou Mandado de Segurança, que teve pedido liminar rejeitado, interpondo Recurso de Agravo (pendente de julgamento) e ajuizando em seguida Correção Parcial de nº 1001879- 05.2020.5.00.0000, à qual foi dado provimento para determinar o sobrestamento dos autos até julgamento pelo STF do Tema 1.075. Apresentada decisão da Correção nos autos da Ação Civil Pública. Improcedente a correção, tendo sido determinado o prosseguimento do curso processual.

31/12/2023 – Sentença: ação julgada procedente em parte.

Acolhida a incompetência da Justiça do Trabalho para julgar as questões relacionadas às "superestruturas das vias permanentes/linhas férreas", extinguindo-se, sem resolução de mérito, os pedidos relacionados às superestruturas da via permanente/linhas férreas; como consequência, considerar prejudicada a análise das preliminares de (i) Incompetência funcional da 3ª Vara do Trabalho de Campo Grande - Pretensões relacionadas às superestruturas da via permanente/linhas férreas; (ii) Litisconsórcio passivo necessário - Inclusão da UNIÃO, ANTT e DNIT no polo passivo da demanda; (iii) Inépcia da petição inicial - Ausência de causa de pedir e formulação de pedido genérico em relação às superestruturas da via permanente /linhas férreas; (iv) Coisa Julgada em relação à superestrutura da via permanente/linhas férreas; e (v) Ilegitimidade ativa do MPT - Pretensões relacionadas à superestrutura da via permanente/linhas férreas pela perda superveniente do objeto.

	No mérito, condenar a Malha Oeste em 9 obrigações de fazer referentes à jornada e condições de trabalho como: conceder os intervalos intrajornada, registro ponto, observar NR12, não exceder jornada, respeitar o turno ininterrupto de revezamento, sob pena de multa. Pagar indenização por danos morais coletivos no valor de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais). Opostos embargos de declaração, pendente de decisão. 26/02/2024 – Acolhidos os embargos da Rumo apenas para prestar esclarecimentos. Protocolo de recurso ordinário pela Rumo, o qual foi conhecido e provido para excluir da condeação a obrigação de fazer quanto a realização de avaliação clínica anual de trabalhador exposto a risco e/ou portador de doença crônica; reduzir para R\$ 5.000,00 o valor da multa por descumprimento; e reduzir o valor fixado a título de danos morais coletivos para R\$ 500.000,00. Protocolo de recurso de revista pelas partes, os quais tiveram o seguimento denegado. 31/12/2024 – Apresentado agravo de instrumento pela Rumo e Sindicato, pendente de remessa dos autos ao TST para julgamento dos recursos.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Ação julgada procedente em parte. Rumo condenada em obrigações de fazer e não fazer e danos morais coletivos. Acórdão de RO conheceu e proveu o recurso para Rumo para excluir uma obrigação de fazer, reduzir o valor da multa por eventual descumprimento, bem como reduzir o valor arbitrado à título de danos morais coletivos.
h. estágio atual do processo	Apresentado agravo de instrumento pela Rumo e Sindicato, pendente de remessa dos autos ao TST para julgamento dos recursos.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Econômico, Operacional e de Imagem
k. análise do impacto em caso de perda	Financeiro (R\$ 4.482.709,46 – Provável)

RT nº 0024702-15.2020.5.24.0002	
a. juízo	3ª Vara do Trabalho de Campo Grande
b. instância	Judicial, 1ª Instância
c. data de instauração	19/08/2020
d. partes no processo	Autor: Ministério Público do Trabalho; Réus: Rumo Malha Oeste; Rumo Malha Norte; Rumo Malha Paulista; e Rumo Malha Sul.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Sem valor envolvido
	Os presentes autos foram autuados a partir de determinação constante da Ação Civil Pública de nº 0025791-80-2014-5-24-0003, onde o d. Juízo determinou o desmembramento dos autos em decorrência do elevado número de pedidos, originalmente 76 pleitos, e a dificuldade de proceder à instrução e produção de provas nos autos. Assim, nestes autos remanesceram os pedidos relacionados à necessidade de realização de Perícia Técnica, listados abaixo: Quanto às superestruturas da via permanente/linhas férreas, operadas pelas rés, objeto de contrato de concessão, sob pena de multa de R\$ 50.000,00 por item e/ou subitem irregular ou descumprido, consistentes em: adequar as juntas dos trilhos que estiverem soltas/frouxas e com falta de parafusos e providenciar a inserção de perfis, nos termos do artigo 4º, II, da Resolução nº 2.748, de 12 de junho de 2008 da Agência Nacional de

f. principais fatos

Transportes Terrestres – ANTT;
solucionar os problemas de drenagem da via férrea, contaminação do lastro e lastro enterrado, nos termos do artigo 4º, III, da Resolução nº 2.748/08 da ANTT;
substituir todos os trilhos que estejam com elevado desgaste e lascados, além adequar a fixação daqueles que se encontrem soltos/frouxos;
substituir os dormentes inservíveis, em número suficiente para se adequar aos percentuais/limites permitidos pela Resolução nº 2.748/08, da ANTT;
realizar obras e providenciar instalações e recursos humanos necessários para a sinalização das passagens de nível, de acordo com os volumes e características técnicas do tráfego de veículos em cada uma das vias que se cruzam, a locação física e características geométricas do cruzamento, o histórico de acidentes e o risco potencial da passagem em nível, nos termos do artigo 54, do Decreto 1.832/96, sobretudo:
a colocação e a manutenção de sinalização adequada e de barreira física móvel (cancela ou outro meio mais moderno e seguro) nas passagens de nível situadas em zona urbana, que deverão ser operadas e/ou supervisionadas por profissionais qualificados para tanto;

- Quanto às locomotivas e composições ferroviárias:

prover os assentos com estofamentos adaptados à natureza do trabalho nos termos do item 12.97 da NR 12, sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por assento irregular;
dotar os assentos utilizados nos postos de trabalho dos requisitos definidos no subitem 17.3.3, alíneas “a”, “b”, “c” e “d”, da NR-17 (art. 199, caput, da CLT, c/c o subitem Os presentes autos foram autuados a partir de determinação constante da Ação Civil Pública de nº 0025791-80-2014-5-24-0003, onde o d. Juízo determinou o desmembramento dos autos em decorrência do elevado número de pedidos, originalmente 76 pleitos, e a dificuldade de proceder à instrução e produção de provas nos autos.
Assim, nestes autos remanesceram os pedidos relacionados à necessidade de realização de Perícia Técnica, listados abaixo:
Quanto às superestruturas da via permanente/linhas férreas, operadas pelas rés, objeto de contrato de concessão, sob pena de multa de R\$ 50.000,00 por item e/ou subitem irregular ou descumprido, consistentes em:
adequar as juntas dos trilhos que estiverem soltas/frouxas e com falta de parafusos e providenciar a inserção de perfis, nos termos do artigo 4º, II, da Resolução nº 2.748, de 12 de junho de 2008 da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT;
solucionar os problemas de drenagem da via férrea, contaminação do lastro e lastro enterrado, nos termos do artigo 4º, III, da Resolução nº 2.748/08 da ANTT;
substituir todos os trilhos que estejam com elevado desgaste e lascados, além adequar a fixação daqueles que se encontrem soltos/frouxos;
substituir os dormentes inservíveis, em número suficiente para se adequar aos percentuais/limites permitidos pela Resolução nº 2.748/08, da ANTT;
realizar obras e providenciar instalações e recursos humanos necessários para a sinalização das passagens de nível, de acordo com os volumes e características técnicas do tráfego de veículos em cada uma das vias que se cruzam, a locação física e características geométricas do cruzamento, o histórico de acidentes e o risco potencial da passagem em nível, nos termos do artigo 54, do Decreto 1.832/96, sobretudo:
a colocação e a manutenção de sinalização adequada e de barreira física móvel (cancela ou outro meio mais moderno e seguro) nas passagens de nível situadas em zona urbana, que deverão ser operadas e/ou supervisionadas por profissionais qualificados para tanto;

- Quanto às locomotivas e composições ferroviárias:

prover os assentos com estofamentos adaptados à natureza do trabalho nos termos do item 12.97 da NR 12, sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por assento irregular;
 dotar os assentos utilizados nos postos de trabalho dos requisitos definidos no subitem 17.3.3, alíneas "a", "b", "c" e "d", da NR-17 (art. 199, caput, da CLT, c/c o subitem 17.3.3) alínea "a", da NR-17 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 assento irregular;
 prover as locomotivas de instalações sanitárias, inclusive separadas por sexo, sob pena de multa de R\$ 20.000,00 por locomotiva irregular;
 assegurar que as instalações sanitárias sejam submetidas a processo permanente de higienização, com limpeza em cada parada da locomotiva por pessoal especializado, de sorte que sejam mantidos limpos e desprovidos de quaisquer odores, durante toda a jornada de trabalho, com colocação de papel higiênico, nos termos da sob pena de multa de R\$ 20.000,00 por locomotiva irregular.
 prover o lavatório da locomotiva de material para a limpeza, enxugo ou secagem das mãos, nos termos da NR 24.1.11, sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por irregularidade constatada; fornecer água potável em recipientes portáteis hermeticamente fechados, de material adequado e construídos de maneira a permitir fácil limpeza, nos termos da NR 24.7.1.2, sob pena de multa de R\$10.000,00 por trabalhador prejudicado (AI 202.991.202);
 prover as locomotivas com local para refeições e descanso, com condições de conforto e higiene (art. 157, inciso I, da CLT, c/c a alínea "a", do subitem 24.5.28 da NR-24 da Portaria nº 3.214/78);
 Manter o material rodante, os equipamentos e as instalações adequadas para atuar em situação de emergência, nos termos do Decreto-Lei Federal 1.832/96, artigo 11, sob pena de multa de R\$ 20.000,00 por irregularidade no conjunto de emergência;

- Quanto aos maquinistas, auxiliares e outros trabalhadores na via férrea, além de outras obrigações de ordem geral:

providenciar locais adequados aos pernoites, alimentação e satisfação das necessidades fisiológicas dos trabalhadores (maquinista, auxiliar de maquinista e outros trabalhadores em viagem), preferencialmente em áreas urbanizadas, levando-se em conta a carga horária de trabalho;

- Quanto aos alojamentos:

manter os alojamentos limpos, sem mofo, com retirada do lixo diariamente e desinfecção dos sanitários diariamente e todos eles pulverizados de 30 em 30 dias, nos termos da NR 24.5.28, sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por alojamento irregular; assegurar a limpeza e iluminação da área de embarque e desembarque locomotiva, com limpeza do terreno, construção / reforma de passarelas e pontes, capina do mato e isolamento por cerca de arame, com proteção (abrigo) contra intempéries, nos termos da NR 21.1 a 21.4, sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por área de embarque e desembarque irregular;
 construir área de manutenção da via com local abrigado dotado de janelas, separado do depósito de materiais, com indicação dos líquidos inflamáveis e explosivos, nos termos da NR 20, sob pena de multa de R\$ 50.000,00;
 possuir prévio Certificado de Vistoria do Corpo de Bombeiros para alojamento e quarto de manutenção, com extintores de incêndio, placas de sinalização e qualquer outra medida obrigatória, nos termos da Lei Estadual 4.335/2013, artigo 9º, sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por alojamento ou quarto de manutenção irregular;
 disponibilizar materiais necessários à prestação de primeiros socorros, considerando-se as características da atividade desenvolvida, nos termos da NR 7 – subitem 7.5.1 e Decreto-Lei Federal 98.973/90, artigos 4º, sob pena de multa de R\$ 20.000,00 por local irregular; retirar o lixo do alojamento diariamente e/ou depositá-lo em local adequado (art. 157, inciso I, da CLT, c/c a alínea "c" do subitem 24.5.28 da NR-24 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$10.000,00 por local

irregular;
promover, continuamente, o controle de qualidade da água tratada, nos termos da NR 9 – subitens 9.1.1 e 9.1.5.3, sob pena de multa de R\$ 50.000,00 por mês descumprido;

- Quanto às instalações sanitárias em geral:

manter vaso sanitário instalado em local com área superior a 1,00m² (um metro quadrado) (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o item 18.4.2.6.1, alínea “a”, da NR-18 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por irregularidade constatada; prover o local destinado ao vaso sanitário de porta com trinco interno e borda inferior de, no máximo, 0,15m (quinze centímetros) de altura (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o item 18.4.2.6.1, alínea “b”, da NR-18 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por irregularidade constatada; manter vaso sanitário instalado em local com divisória de altura superior a 1,80m (um metro e oitenta centímetros) (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o item 18.4.2.6.1, alínea “c”, da NR-18 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por irregularidade constatada;
manter local destinado ao vaso sanitário com recipiente com tampa para depósito de papéis usados e fornecer papel higiênico no local destinado ao vaso sanitário (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o item 18.4.2.6.1, alínea “d”, da NR- 18 da Portaria nº 3.214/78, sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por irregularidade constatada; submeter a processo permanente de higienização os locais onde se encontram as instalações sanitárias (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o item 24.1.3 da NR-24 da Portaria nº 3.214/78) sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por irregularidade constatada; prover o lavatório de material para limpeza, enxugo ou secagem das mãos e/ou deixar de proibir o uso de toalhas coletivas (art.157, inciso I, da CLT, c/c o item 24.1.9 da NR-24 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por irregularidade constatada;
dotar os gabinetes sanitários de acordo com art. 157, inciso I, da CLT, c/c o item 24.1.26, alíneas “a”, “b”, “c”, “d”, “e” e “f”, da NR- 24 da Portaria nº 3.214/78, sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por irregularidade constatada;

- Quanto aos locais de parada dos trens, alojamentos e frentes de trabalho da manutenção das locomotivas e da superestrutura da via férrea:

garantir condições de conforto e higiene por ocasião das refeições (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 24.6.1 da NR-24 da Portaria nº 3.214/78, acrescentado pela Portaria SSMT nº 13, de 17.9.93), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por irregularidade constatada;
garantir condições adequadas de conservação e higiene para o aquecimento das refeições dos empregados (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 24.6.3 da NR-24 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por trabalhador prejudicado;
fornecer aos trabalhadores recipientes ou marmitas, adequados aos equipamentos de aquecimento, que atendem às exigências de higiene e conservação disponíveis (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 24.6.3.2 da NR- 24 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por trabalhador prejudicado;
fornecer água potável em condições higiênicas e não permitir o uso de recipientes coletivos ou dotar o estabelecimento de bebedouros de jato inclinado e guarda- protetora na proporção de 1(um) para cada 50 (cinquenta) empregados (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 24.7.1 da NR-24 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por trabalhador prejudicado;
fornecer água potável em recipientes portáteis hermeticamente fechados e que permitam fácil limpeza (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 24.7.1.2 da NR-24 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por trabalhador prejudicado;

34) providenciar, nos locais destinados aos pernoites, a construção de área de lazer (principalmente quando situados em áreas rurais), além de cozinha, local para refeições, lavanderia e outros (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 24.5 da NR- 24 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 20.000,00 por irregularidade constatada;

- Quanto ao meio ambiente de trabalho geral:

manter serviço especializado em Engenharia de Segurança em Medicina do Trabalho dimensionado de acordo com Quadro II da NR-4 (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 4.2. da NR-4 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 100.000,00 por mês de descumprimento;

contemplar, na estrutura do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais, o planejamento anual com estabelecimento de metas, prioridades e cronograma (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 9.2.1. da NR-9 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 100.000,00 por mês de descumprimento;

realizar a análise ergonômica do trabalho, para avaliar a adaptação das condições de trabalho às características psicofisiológicas dos trabalhadores e realizar análise ergonômica do trabalho que aborde aspectos relacionados ao levantamento, transporte e descarga de materiais e/ou ao mobiliário e/ou aos equipamentos e às condições ambientais do posto de trabalho e/ou à organização do trabalho (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 17.1.2. da NR- 17 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 100.000,00 por mês de descumprimento;

dotar as máquinas de dispositivos de partida e/ou acionamento e/ou parada projetados e/ou selecionados e/ou instalados de modo que impeçam acionamento e/ou desligamento involuntário pelo operador e/ou por qualquer forma acidental (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 12.24 da NR-12 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por máquina ou local irregular e por mês de descumprimento;

instalar proteções fixas, e/ou móveis com dispositivos de intertravamento em transmissões de força e seus componentes móveis, quando acessíveis ou expostos, e/ou adotar proteção de transmissões de força e seus componentes móveis que impeça o acesso por todos os lados (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 12.47 da NR-12 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por local irregular e por mês de descumprimento;

dotar o local de trabalho de máquina e/ou equipamento de sistema de iluminação permanente e/ou com sistema de iluminação permanente que possibilite boa visibilidade de detalhes e/ou provoque zonas de sombra ou penumbra e/ou efeito estroboscópico (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 12.103 da NR-12 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por local irregular e por mês de descumprimento;

instalar sinais ativos de aviso e/ou alerta que indiquem a iminência de acontecimento perigoso e/ou de emití-los antes que ocorra o acontecimento perigoso (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 12.121 da NR-12 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 por irregularidade;

efetuar análise global anual do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais, para avaliação do seu desenvolvimento, realização dos ajustes necessários e estabelecimento de novas metas e prioridades (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 9.2.1.1. da NR-9 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 100.000,00 por mês de descumprimento;

disponibilizar materiais necessários à prestação de primeiros socorros, considerando-se as características da atividade desenvolvida, inclusive nas locomotivas, nos termos da NR 7 – subitem 7.5.1 e Decreto-Lei Federal 8.973/90, artigos 4º, sob pena de multa de R\$ 20.000,00 por local irregular;

treinar periodicamente os trabalhadores para a prestação dos primeiros socorros (art. 168, parágrafo 4º da CLT, c/c subitem 7.5.1 da NR 7 da Portaria nº 3.214/78); elaborar e efetivamente implementar o Programa

	de Controle Médico de Saúde Ocupacional – PCMSO (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 7.3.1. da NR-7 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 100.000,00 por mês de descumprimento; realizar exames médicos ocupacionais e exames complementares (art. 157, inciso I, da CLT, c/c o subitem 7.4.2. da NR-7 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 5.000,00 por trabalhador prejudicado e por mês; dotar os assentos utilizados nos postos de trabalho dos requisitos definidos no subitem 17.3.3, alíneas “a”, “b”, “c” e “d”, da NR-17 (art. 199, caput, da CLT, c/c o subitem 17.3.3, alínea “a”, da NR-17 da Portaria nº 3.214/78), sob pena de multa de R\$ 10.000,00 assento irregular; fornecer, aos trabalhadores, EPI adequado ao risco e em perfeito estado de conservação e funcionamento, bem como exigir o seu uso, nos termos da NR 6. Partes foram intimadas a apresentar as peças e documentos apresentados na ação original, a fim de compor os autos, o que foi cumprido pela Rumo. Apresentada petição nos autos requerendo sobrestamento considerando o Julgamento pelo STF do Tema 1.075, relativo ao art. 16 da Lei de Ações Cíveis Públicas. Juiz acatou o pedido formulado e determinou sobrestamento dos autos nos termos acima. 31/12/2021 - Ante o Julgamento pelo STF do Tema 1.075, a Correição Parcial foi julgada improcedente, tendo sido determinado o prosseguimento do curso processual. Desde o encerramento da suspensão, não houve movimentação nos autos, encontrando-se pendente de designação de Perícia Judicial. 31/12/2023 – Aguardo designação de perícia judicial. 03/06/2024 – Realizada perícia ambiental e vistorias. Apresentadas manifestações pelas partes. 31/12/2024 – Apresentados esclarecimentos e laudo pericial complementar pelo perito, estando as partes com prazo para manifestação.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Ainda sem sentença
h. estágio atual do processo	Apresentados esclarecimentos e laudo pericial complementar pelo perito, estando as partes com prazo para manifestação.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Operacional e de Imagem
k. análise do impacto em caso de perda	Operacional e Imagem. Aqui não tem valores, pois estão provisionados na Ação 0025791-80-2014-5-24-0003

RT nº 0007800-81.2007.5.15.0005	
a. juízo	1ª Vara do Trabalho de Bauru/SP
b. instância	Judicial, 2ª Instância
c. data de instauração	24/01/2007
d. partes no processo	Autor: Sindicato Dos Trabalhadores Em Empresas Ferroviárias De Bauru, Mato Grosso E Mato Grosso Do Sul; Réu: Rumo Malha Oeste; Rumo Malha Sul
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 3.415.883,53
f. principais fatos	Trata-se de ação judicial visando a proibição da operação em sistema de Monocondução (condução de composição com a presença apenas do maquinista na locomotiva) nos corredores da Malha Oeste nos estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul. Em 22/01/2007 concedida liminar para determinar que a Rumo Malha Oeste e a Rumo Malha Sul abstenham-se, imediatamente, de implementar o sistema de monocondução em suas composições férreas e abstenham-se de exigir a condução apenas pelo maquinista, sob pena

	de pagamento de multa diária de R\$1.000,00 por composição férreas encontrada em situação irregular. Foi realizada perícia ao longo dos anos de 2014 e 2015 para verificação quanto às condições de segurança na malha ferroviária, bem como de saúde e segurança pessoal. Foi proferida Sentença: que julgou extinta sem julgamento do mérito a ação ajuizada em face da Rumo Malha Oeste e da Rumo malha Sul, ante o reconhecimento da coisa julgada, nos termos do artigo 485, V do Novo CPC c/c parágrafo 3º do mesmo artigo, aplicados subsidiariamente por força do artigo 769 da CLT. Opostos embargos de declaração pelo Sindicato, que foram conhecidos mas rejeitados. Interposto Recurso Ordinário pelo Sindicato. Realizado julgamento em 22/11/2019 dando provimento ao Recurso Ordinário do Sindicato autor para reformar a sentença e determinar que a Rumo Malha Oeste seja impedida de operar sob o sistema em monocondução e determinar retorno dos autos à Varavde origem para novo julgamento ou proferir como entender acerca das provas.. Interpostos Embargos de Declaração pela Rumo e pelo Sindicato. 04/04/2022 – Acórdão acolheu os embargos de declaração do Sindicato, entendendo estar vigente a decisão liminar proferida antes da sentença e acolheu em parte os Embargos opostos pela RUMO. 12/04/2022 – Protocolado novos embargos. 02/06/2022 - Acolhido em parte os embargos de declaração da Rumo. 27/07/2022 – Protocolado Mandado de Segurança pela Rumo, pugnando pela suspensão da liminar concedida em favor do Sindicato. Decisão liminar deferida. 16/11/2022 – Julgamento pela SDI TRT do Mandado de Segurança, sendo que o Tribunal confirmou a decisão anterior que havia suspenso a obrigação de operação em “bicondução” na Malha Oeste. 31/12/2023 – Aguardando designação de nova perícia, audiência ou de novo julgamento. 31/12/2024 – Realizada audiência de instrução em 11/11/2024. Apresentada razões finais pelas partes. Pendente de prolação da sentença.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Foi proferida Sentença: que julgou extinta sem julgamento do mérito a ação ajuizada em face da Rumo Malha Oeste e da Rumo malha Sul, ante o reconhecimento da coisa julgada. Acórdão deu provimento ao Recurso Ordinário do Sindicato autor para reformar a sentença e determinar retorno dos autos à Vara de origem para novo julgamento ou proferir como entender acerca das provas.
h. estágio atual do processo	Aguardando designação de nova perícia, audiência ou de novo julgamento..
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Econômico e Operacional
k. análise do impacto em caso de perda	Financeiro (Possível - R\$ 3.415.883,53)

RT nº 0001632-91.2013.5.09.0014

a. juízo	14ª Vara do Trabalho de Curitiba/PR
b. instância	Judicial, Instância Superior
c. data de instauração	11/10/2013
d. partes no processo	Autor: Ministério Público do Trabalho Réu: Rumo Malha Sul
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 13.082.806,42
f. principais fatos	Trata-se de Ação Civil Pública ajuizada alegando que a sede da Rumo Malha Sul em Curitiba/PR, não tinha condições de acessibilidade e que a empresa age com discriminação aos portadores de deficiência, requerendo assim condenação em indenização por dano moral coletivo. Apresentada defesa no sentido de demonstrar que o edifício da

	sede está adaptado às necessidades de deficientes e pessoas com mobilidade reduzida, bem como que é garantida pela acessibilidade a todos os empregados e visitantes. Da mesma forma, impugnada alegação quanto à realização de prática discriminatória. Realizada perícia técnica no edifício da sede, tendo sido evidenciada a existência de plena acessibilidade no local. Sentença julgou ação totalmente improcedente. O MPT interpôs Recurso Ordinário. O Acórdão decidiu pelo provimento parcial do Recurso Ordinário para condenar a Rumo Malha Sul ao pagamento de R\$ 200.000,00 por danos morais coletivos, bem como determinando adaptações na Sede conforme normas da ABNT nesse sentido, no prazo de 12 meses para cumprimento de obrigações relativas à implantação de mecanismos de acessibilidade no local, sob pena de multa diária de R\$ 1.000,00 por obrigação descumprida, bem como abster-se de praticar ato discriminatório, sob pena de multa de R\$ 1.000,00 por ato discriminatório praticado. A Rumo Malha Sul interpôs Recurso de Revista e posteriormente Agravo de Instrumento no Recurso de Revista. Pendente de julgamento do Agravo de Instrumento no TST. Conclusos para voto/decisão do AIRR. 30/09/2020 - Conclusos para voto/decisão (Gabinete do Ministro Waldir Oliveira da Costa), desde 2016. 31/03/2021 - Proferida decisão denegando seguimento ao Agravo de Instrumento interposto. Interpusemos Agravo, que se encontra pendente de julgamento e os autos conclusos para voto e decisão com o Des. Convocado Marcelo Lamago Pertence. Autos remetidos à Secretaria para inclusão em Pauta de Julgamento. 31/12/2021 – Denegado seguimento ao Agravo, sendo que a Rumo interpôs Recurso Extraordinário. Autos encontram-se pendentes de análise no Gabinete do Ministro Vice- Presidente. 31/12/2022 – Aguardando julgamento do Recurso Extraordinário. 31/12/2024 – Recurso Extraordinário não admitido. Interposto agravo pela Rumo. Agravo não provido. Transitado em julgado em 17/05/2024. Iniciada a liquidação. 12/09/2024 - Rumo intimada para o cumprimento das obrigações no prazo de 12 meses e, pagamento dos danos morais coletivos em 15 dias. 02/10/2024 – Comprovado o pagamento dos danos morais coletivos. 31/12/2024 – Prazo em curso para cumprimento das obrigações, o qual se encerra em setembro'25.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença julgou ação totalmente improcedente. Acórdão decidiu pelo provimento parcial do Recurso Ordinário para condenar a Rumo Malha Sul ao pagamento de por danos morais coletivos, bem como obrigações de fazer e não fazer. TST manteve as decisões regionais.
h. e estágio atual do processo	Transitado em julgado em 17/05/2024. Comprovado o pagamento dos danos morais coletivos pela Rumo. Prazo em curso para cumprimento das obrigações.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Provável
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Econômico e Imagem
k. análise do impacto em caso de perda	Financeiro (R\$ 624.249,68 – Provável)

RT nº 0013300-22.1994.5.04.0028

a. juízo	28ª Vara do Trabalho de Porto Alegre/RS
b. instância	Judicial, 1ª Instância
c. data de instauração	28/02/1994

d. partes no processo	Autor: Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias no Estado do Rio Grande do Sul Réu: Rumo Malha Sul
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 86.896.302,32
f. principais fatos	O Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias no Estado do Rio Grande do Sul ingressou com Ação Coletiva contra a Rede Ferroviária Federal S.A., sendo que a Rumo Malha Sul foi incluída em fase de conhecimento, pleiteando o pagamento de Adicional de Periculosidade, vencidas e vincendas, para as funções de Técnico de Segurança do Trabalho, Artífice de Via Permanente, Assistente de Manutenção, Técnico de Manutenção, Artífice de Manutenção, Operador de Máquinas Auxiliares, Operador de Máquina de Terraplanagem e Operador de Máquinas Especiais. A tese de defesa da Companhia se deu no sentido que nos termos do contrato de concessão, a responsabilidade da Rumo apenas se daria quanto aos empregados transferidos e no período posterior à concessão, 01/03/1997. Decisão transitada em julgado procedente em favor do Sindicato autor e substituídos. Há separação do período Rede Ferroviária Federal S.A. e Rumo Malha Sul nos termos da OJ 225, sendo a Rumo Malha Sul responsabilizada pelos valores relativos aos empregados transferidos. No entanto, o valor envolvido refere-se à totalidade da execução, inclusive relativamente ao período de responsabilidade Rede Ferroviária Federal S.A. / União Federal. 30/09/2020 - Após diversas discussões relacionadas aos cálculos durante a fase de liquidação, a Companhia e o Sindicato conciliaram-se em 10/07/2020, acordo homologado integralmente em 13/07/2020. O Acordo foi composto pelo pagamento nos autos dos valores relativos ao período exclusivo de responsabilidade da Rumo, decorrente do contrato de concessão (verbas posteriores a 28/02/1997), quanto aos substituídos que não ingressaram com ação individual com Advogado próprio visando a execução dos valores devidos a si na Ação Coletiva – R\$ 3.397.419,72. Quanto ao período de responsabilidade da RFFSA (verbas anteriores à assinatura do contrato de concessão, ou seja, 28/02/1997), por força da decisão proferida na Ação Ordinária movida pela Rumo Malha Sul em face da União Federal perante a MM. 3ª Vara Federal Cível da SJDF, de nos autos de nº 1006864-61.2017.4.01.3400, foi quitado com os créditos da União Federal perante a Companhia a título de outorga relativa à concessão e arrendamento. O valor total dos valores devidos aos substituídos que não ingressaram com ação individual é de R\$ 45.112.443,66, tendo sido depositado nos autos em 14/07/2020 o valor de R\$ 26.030.493,73. O valor remanescente, correspondente a R\$ 21.473.913,32 (incluídos os valores relativos a honorários periciais de R\$ 281.384,67, relativo à proporção de responsabilidade da RFFSA) foram depositados nos autos tempestivamente. 31/03/2021 – Autos encontram-se em fase de liberação dos valores depositados nos autos a título de acordo, especialmente quanto ao período Rumo. Em relação ao período de responsabilidade da RFFSA, cujos valores foram depositados nos termos acima, a União Federal manifestou-se requerendo seja oportunizado prazo à mesma para manifestação após o período de suspensão das atividades presenciais em razão da Pandemia da COVID-19.

	31/12/2021 – Determinada expedição de alvará aos substituídos respectivos, bem como apresentação de documentos pelo Sindicato. União peticionou visando a devolução de seu prazo para manifestação sobre as determinações, o que foi deferido pelo Juízo, o que foi realizado. 05/04/22 - No entanto, a União interpôs um recurso para contestar os termos do acordo relativamente à compensação dos montantes através da Ação de Desequilíbrio Contratual (contrato de concessão). 29/08/2022 – Protocolada decisão recebendo o agravo de petição da União e rementendo os autos ao TRT da 4ª Região. 31/12/2023 – Acórdão AP da União: dá-se provimento parcial ao agravo de petição interposto pela União para suspender os efeitos da homologação do acordo firmado exclusivamente entre o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias no Estado do Rio Grande do Sul e a executada RUMO MALHA SUL S.A em relação ao pagamento de valores devidos pela União na presente ação até o trânsito em julgado da ação indenizatória no 1006864-61.2017.4.01.3400 proposta pela RUMO perante a 3ª Vara do Federal do Distrito Federal/DF. Opostos embargos pela Rumo os quais foram conhecidos e acolhidos em parte, sem efeito modificativo. Protocolo de Recurso de Revista em execução pela Rumo, que foi admitido em parte. Interposto Agravo de instrumento. Pendente de decisão. 31/12/2024 – Pendente de julgamento do recurso da Rumo no TST. Conclusos para voto/decisão (Gabinete do Ministro Douglas Alencar Rodrigues).
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença e demais decisões desfavoráveis a RUMO. Realizado acordo nesse caso em fase de execução.
h. estágio atual do processo	Aguardando julgamento do Recurso da Rumo em fase de execução, referente a decisão que suspendeu os efeitos do acordo celebrado.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Provável
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Econômico
k. análise do impacto em caso de perda	R\$ 359.157,60 Provável;

RT nº 3116100-86.2009.5.09.0004	
a. juízo	4ª Vara do Trabalho de Curitiba/PR
b. instância	Judicial, 1ª Instância
c. data de instauração	09/10/2009
d. partes no processo	Autor: Sindicato Dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias do Paraná – SINDIFER Réu: Rumo Malha Sul
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 141.480.772,79

f. principais fatos	O Sindicato ingressou com ação requerendo pagamento de Horas Extras referentes a maquinistas excedentes a 6ª diária e 36ª semanal com adicionais convencionais, diferenças de adicional noturno, intervalo intrajornada, honorários advocatícios. Foi apresentada defesa pela Companhia no sentido de demonstrar que o trabalho realizado pelos maquinistas não reflete atividade em turno ininterrupto de revezamento e sim escala variável de trabalho, nos termos do que prevê o capítulo dos ferroviários da CLT. Foi proferida sentença por meio da qual a Ação foi julgada parcialmente procedente em sentença, determinando o pagamento da 7ª e 8ª hora a todos os maquinistas no período imprescrito até a assinatura do Acordo Coletivo de 01/05/2009, que prevê a possibilidade de realização de jornada em 8hs mediante o pagamento do adicional de revezamento. A Rumo Malha Sul recorreu, sendo que a decisão foi mantida no TRT e TST. Interposto Recurso Extraordinário pela Companhia. Proferida em 15/12/2016 decisão de que denegou seguimento ao Recurso Extraordinário interposto. A Rumo Malha Sul interpôs Agravo Interno face à decisão que visava o destrancamento do Recurso Extraordinário, Agravo este que foi denegado pelo Órgão Especial do TST. Houve aplicação de multa no importe de 5% do valor da causa, que atualizada importa em R\$ 2.689,42. Interpusemos Embargos Declaratórios em face da decisão que negou provimento ao Agravo Interno interposto e aplicou a multa descrita acima. Os Embargos Declaratórios não foram conhecidos, sendo interpostos novos Embargos de Declaração suscitando a aplicação dos artigos 932 e 1007, § 4º do CPC, bem como apresentando comprovante de recolhimento da multa. Em Dezembro/2017, publicado acórdão julgando os Embargos de Declaração da Companhia, não conhecendo dos mesmos com imposição de multa ao embargante. Companhia interpôs novo Recurso Extraordinário, que teve seguimento denegado. Autos transitaram em julgado. Processo retornou à 1ª Instância, tendo sido determinado o levantamento dos depósitos recursais, considerando que a execução se dará de forma individual em ações promovidas pelos substituídos. 31/12/2021 – Os autos da Ação Coletiva encontram-se suspensos na Vara. Os processos de execução individuais, que totalizam atualmente um número de 320, encontram-se em fase de garantia e pagamento, sendo que a provisão recai sobre a presente ação coletiva, havendo alteração nos valores lançados a título de provisão conforme a realização de baixa por pagamento. 31/12/2024 – sem novos andamentos.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença julgou parcialmente procedente os pedidos da inicial. Decisões mantidas no TRT, TST e STF.
h. estágio atual do processo	Execução de sentença.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Provável
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Econômico
k. análise do impacto em caso de perda	R\$ 38.594.806,68 – Provável

RT nº 0047200-28.1996.5.04.0027

a. juízo	27ª Vara do Trabalho de Porto Alegre
b. instância	Judicial, 1ª Instância
c. data de instauração	13/10/2009

d. partes no processo	Autor: Sindicato Dos Trabalhadores Em Empresas Ferroviárias No Estado do RS Réu: União Federal e Rumo Malha Sul
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 8.016.033,83
f. principais fatos	O Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias no Estado do RS ingressou com Ação Coletiva contra a Rede Ferroviária Federal S.A., requerendo o reconhecimento do trabalho em turno ininterrupto de revezamento, com o pagamento de Horas Extras excedentes à 6ª diária, dos maquinistas. A Rumo Malha Sul foi incluída posteriormente na Ação para responder aos termos ali constantes, sendo que a defesa apresentada se deu no sentido de demonstrar que o trabalho realizado pelos maquinistas não reflete atividade em turno ininterrupto de revezamento e sim escala variável de trabalho, nos termos do que prevê o capítulo dos ferroviários da CLT. A Sentença julgou ação parcialmente procedente. A decisão foi mantida no TRTe TST. Não há, no entanto, definição expressa quanto à separação de períodos Rumo Malha Sul e Rede Ferroviária Federal S.A, sendo que a tese de defesa é que a Companhia apenas pode ser responsabilizada pelos empregados transferidos e no período posterior ao contrato de concessão, de 01/03/1997. A Rumo Malha Sul Malha Sul interpôs Recurso Extraordinário, o qual não foi admitido pelo TST. Foi interposto Agravo de Instrumento para o STF, que teve seguimento denegado. Os Autos transitaram em julgado e encontram-se em fase de execução, tendo sido requisitada a entrega de documentos relativos aos substituídos e autos remetidos ao Perito Judicial para apuração de valores. Autos em carga com o perito desde 05/05/2017. Valor provisionado refere-se ao cálculo das verbas relativas aos empregados transferidos, nos termos do Contrato de Concessão firmado com a União Federal, a partir da assinatura do mencionado contrato. Os valores eventualmente executados relativamente a período anterior a 28/02/1997 serão objeto de Ação de Regresso a ser ajuizada em face da União Federal. Perito apresentou a conta nos autos em 08/11/2019. Publicado despacho dando vista às partes, de forma sucessiva, iniciando pelo Sindicato, para manifestação quanto aos cálculos. Autos encontravam-se em carga com o Sindicato, tendo sido deferido prazo adicional para manifestação. 30/09/2020 – Sindicato retornou os autos à Vara, tendo apresentado sua manifestação quanto aos cálculos, bem como a União Federal. 31/03/2021 - Aguarda-se nova intimação para manifestação sobre os cálculos pela Rumo. Em paralelo, diversos substituídos ingressaram com Ação de Execução Individual, sendo que o valor da provisão é concentrado na Ação Coletiva. 31/12/2021 – Rumo foi intimada a manifestar-se quanto aos Cálculos Periciais. Apresentada impugnação. 31/12/2024 – Autos com perito para manifestação.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	A Sentença julgou ação parcialmente procedente. A decisão foi mantida no TRTe TST.
h. status atual da ação	Execução de sentença.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Provável
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Econômico
k. análise do impacto em caso de perda	R\$ 102.060,03 – Provável

a. juízo	20ª Vara do Trabalho de Curitiba
b. instância	Judicial, Instância Superior
c. data de instauração	13/03/2009
d. partes no processo	Autor: Ministério Público do Trabalho; SENGE - Sindicato dos Engenheiros do Paraná; SINDIMAFER - Sindicato dos Maquinistas do Paraná. Réu: Rumo Malha Sul
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Sem valor envolvido. Obrigações de fazer.
f. principais fatos	MPT e Sindicato dos Engenheiros do Paraná ingressaram com Ação Civil Pública visando a proibição da operação em sistema de Monocondução (condução de composição com a presença apenas do maquinista na locomotiva) nos estados do Paraná e Santa Catarina. A operação em monocondução foi garantida por liminar, que foi deferida para sustar a decisão de origem que determinou a operação em bicondução, até o julgamento definitivo do Recurso Ordinário interposto pela ALL Malha Sul contra o Acórdão do Regional que indeferiu o Mandado de Segurança da ALL Malha Sul. Realizado laudo pericial que foi favorável à Rumo Malha Sul no sentido de demonstrar que a operação por apenas um maquinista na locomotiva é viável e segura à operação ferroviária, desde que mantidos investimentos em manutenção da via permanente, manutenção do material rodante, condições de saúde e segurança do trabalhador. A Sentença julgou a Ação Civil Pública improcedente, garantindo assim a operação em Monocondução, acaso mantidos os investimentos em manutenção de via permanente, manutenção do material rodante, condições de saúde e segurança do trabalhador. MPT recorreu, sendo que o Recurso Ordinário foi desprovido pelo Tribunal da 9ª Região, sendo mantida a sentença. Apresentados Embargos de Declaração pelas partes, que tiveram provimento negado. MPT interpôs Recurso de Revista. Remetidos os autos para o Gabinete da Vice-Presidência. Recurso de Revista do MPT pendente de análise quanto aos pressupostos de admissibilidade, sendo que a Rumo Malha Sul interpôs Recurso de Revista adesivo Denegado seguimento ao Recurso de Revista do MPT, que posteriormente interpôs Agravo de Instrumento. Pendente de remessa ao TST para julgamento do recurso do 'parquet'. Partes apresentaram contrarrazões aos Recursos interpostos. 31/12/2021 - Autos foram remetidos ao TST, encontrando-se desde 25/09/2020 Conclusos com o Relator, Min. José Roberto Freire Pimenta. 17/02/2022 – Autos redistribuídos para o Gabinete da Desembargadora Convocada Margareth Rodrigues Costa. 31/12/2024 – Autos redistribuídos por sucessão à relatora Ministra Delaíde Miranda Arantes, estando conclusos para voto/decisão.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença e Acórdãos TRT julgaram improcedente os pedidos.
h. estágio atual do processo	Aguardando julgamento no TST.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Remota
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Operacional e Imagem
k. análise do impacto em caso de perda	Operacional e de Imagem

RT nº 0010065-85.2016.5.09.0012

a. juízo	12ª Vara do Trabalho de Curitiba
b. instância	Judicial, 2ª Instância

c. data de instauração	01/03/2016
d. partes no processo	Autor: Ministério Público do Trabalho Réu: Rumo S.A.; Rumo Malha Sul;
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 22.874.202,54
f. principais fatos	Ação Civil Pública ajuizada pelo MPT em face de Rumo S.A. e Rumo Malha Sul, alegando que no mês de março/2005 recebeu notícia de fato acerca da ocorrência de acidente de trabalho fatal ocorrido no pátio de manobras na região de Maringá, que vitimou um funcionário (maquinista) da Companhia. Assim, sob o argumento de que, após investigação e relatório realizados pela SRTE - Superintendência Regional do Trabalho e Emprego, restaram constatados problemas relativos à segurança no meio ambiente de trabalho da Cia., postulou MPT a condenação da empresa, em caráter liminar nas seguintes obrigações: (i) Providenciar instalações sanitárias em todas as locomotivas; (ii) Assegurar que as instalações sanitárias de todos os postos de trabalho, inclusive locomotivas, sejam submetidas a processo de higienização no mínimo diária, por pessoal especializado, de sorte que estejam limpos e desprovidos de quaisquer odores durante toda a jornada de trabalho, inclusive com colocação de papel higiênico, nos termos do item 24.1.3, da NR-24; (iii) Providenciar a instalação de sistema de condicionamento de ar em TODAS as locomotivas utilizadas pelas réas, nos termos do item 17.1.2 da NR-17; (iv) Fornecer de imediato água potável em todos os locais de trabalho; (v) Alterar o seu Programa de Prevenção de Riscos Ambientais PPRA para que contemple a avaliação de TODOS os riscos existente em seu ambiente laboral, especialmente os riscos mecânicos e de acidentes; (vi) Observar as medidas indicadas em seu PPRA, de modo a eliminar ou ao menos minimizar os riscos lá verificados; (vii) Observar e cumprir o disposto no Anexo I, da Norma Regulamentadora n. 09, em todos os seus termos, tendo em vista a presença do agente nocivo Vibração no ambiente de trabalho dos condutores das máquinas ferroviárias; (viii) Quanto ao agente ruído, providenciar o enclausuramento da principal fonte do ruído (motores das máquinas ferroviárias), bem como o isolamento acústico da cabine do condutor; (ix) Realizar análise ergonômica do ambiente de trabalho, inclusive articulando o PPRA com as Normas Regulamentadoras de Segurança e Saúde no Trabalho, especialmente as NRs 9 e 17; (x) Providenciar de imediato que todos os assentos de todas as locomotivas, utilizados pelos condutores das máquinas ferroviárias, estejam de acordo com as exigências da NR-17, bem como substituir aqueles que não estejam em condições de uso, nos termos do item 17.4.1 da NR-17 e levando em conta a urgente necessidade de minimizar os efeitos da vibração; (xi) Providenciar de imediato condições adequadas de higiene, de armazenamento e de aquecimento de alimentos, próximo ao ambiente destinado às refeições, em TODOS os seus locais de trabalho, inclusive nas cabines das locomotivas nos termos do item 24.6.3 da NR-24. (xii) Fornecer equipamentos de proteção individual adequados ao risco de cada atividade, bem como exigir sua utilização, conforme item 6.6.1, alínea "a", da NR-6; (xiii) Providenciar iluminação adequada em todos os seus locais de trabalho em que haja trabalho noturno ou com pouca luminosidade natural, em especial em todos os pátios de manobra utilizados, nos termos do item 17.5.3 da NR-17; (xiv) Providenciar de imediato a retirada dos entulhos existentes nos locais de trabalho, especialmente aqueles próximos às vias férreas e nos pátios de manobra, mantendo-os dessa forma, nos termos dos itens 12.6.2 e 12.9 da NR-12; (xv) Adotar medidas de proteção contra incêndios, tais como a instalação de extintor de incêndio em TODAS as locomotivas utilizadas pelas empresas, consoante estabelecem os itens 23.1 e 23.1.1 da NR-23; (xvi) Realizar a avaliação quantitativa de sílica presente nos locais de trabalho em que haja a utilização de areia, conforme dispõe o item 9.3.4 da NR-9; (xvii) Providenciar de imediato a proteção adequada contra

queda com diferença de nível aos trabalhadores que realizam labor em altura, de acordo com o item 35.2.1 da NR-35; (xviii) Estender os serviços de assistência de seus serviços especializados em engenharia de segurança e em medicina do trabalho aos empregados de empresas terceirizadas que realizam atividades em seus locais de trabalho, conforme exigido nos itens 4.5, 4.5.2 da NR-4 e no item 9.6.1 da NR-9; (xix) Informar permanentemente aos trabalhadores os riscos que possam originar-se nos locais de trabalho; (xx) O pagamento de indenização por dano moral coletivo no importe de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais); e (xxi) o cumprimento das obrigações de fazer pretendidas pelo MPT sob pena de aplicação de multa diária de R\$ 50.000,00 por obrigação descumprida. Indeferido o pedido de tutela antecipada do Ministério Público do Trabalho.

Apresentada defesa pela Companhia.

Durante realização de audiência, instalada vistoria pela Juíza e equipe da Secretaria, que se deslocaram à unidade da empresa localizada em Curitiba.

Oficial de Justiça lavrou termo de inspeção judicial, do qual as partes tiveram acesso para fins de impugnação.

Apresentada manifestação pela Companhia acerca da inspeção judicial realizada, manifestando concordância parcial com as conclusões de referido termo e ao final, ressaltando que restou demonstrado que a Cia. cumpre integralmente a legislação trabalhista, reiterando que a ação deve ser julgada improcedente.

30/09/2020 – Disponibilizado despacho determinando o sobrestamento dos autos em razão da discussão relacionada à constitucionalidade do Art. 16 da Lei nº 7.347/1985 - Lei das ACPs, em discussão no STF no RE 1101937/SP (Tema 1.075), que teve determinação de sobrestamento de todos os processos que tratam sobre o tema pelo Min. Relator Alexandre de Moraes.

31/03/2020 – Autos encontram-se sobrestados, considerando pendência de julgamento do RE 1101937/SP pelo STF.

Após julgamento parcial pelo STF acerca do Tema 1.075, autos retornaram à tramitação, tendo sido proferida sentença em 03/05/2021 no sentido de condenar as empresas ao seguinte:

- a) Instalação de sanitários nas locomotivas: Determinação para que no prazo de 6 meses providencie a substituição de todas as locomotivas sem instalações sanitárias que ainda estão em operação no Estado do Paraná. No caso de descumprimento, o que deverá ser demonstrado no final do prazo de 6 meses, incide multa mensal de 1/12 avos do valor de uma locomotiva (R\$ 11.000.000,00);
- b) Higienização diária dos sanitários: Condenação da RUMO para manter os sanitários em condições adequadas de utilização, com água limpa, sabonete, papel toalha e papel higiênico, além de manter contrato de higienização diária de todos os banheiros, sob pena de multa equivalente a duas vezes o valor mensal de todo contrato em cada mês de descumprimento;
- c) Fornecimento de água potável nos locais de trabalho e inclusive nas locomotivas em recipientes portáteis: Condenação da RUMO ao fornecimento anual de uma garrafa térmica adequada a todos os maquinistas, sob pena de pagamento de multa equivalente ao dobro do valor de cada garrafa, multiplicada pelo número de maquinistas em atividade;
- d) Providenciar assentos nas locomotivas de acordo com as exigências da NR-17 e substituir os assentos que não estejam em condições de uso: Condenação para substituir no prazo de 3 meses todos os assentos utilizados pelos condutores das máquinas ferroviárias, que não estejam em condições adequadas de uso, nos termos do item 17.4.1 da NR-17, sob pena de multa de \$ 1.000,00 a cada mês de descumprimento;
- e) Providenciar condições adequadas de higiene, armazenamento e aquecimento de alimentos, inclusive nas cabines das locomotivas: Determinação para que regularize a situação em 3 meses, com a

	instalação de equipamentos adequados em todas as locomotivas, sob pena de multa de R\$ 1.000,00 mensais por empregado; f) Providenciar a retirada de entulhos nos locais de trabalho, principalmente próximos à via férrea e ao pátio de manobra: Determinação para que a RUMO providencie, no prazo de 60 dias, a retirada de todo entulho que esteja acumulado próximo às vias férreas e nos pátios de manobra. Determinação para que, após o recolhimento de todo o entulho, seja mantido um serviço permanente de coleta, sob pena de multa mensal de R\$ 10.000,00 a cada mês de descumprimento; g) Adotar medidas de proteção contra incêndios, tais como a instalação de extintor de incêndio em todas as locomotivas: Determinação para que em 30 dias efetue a instalação de extintor de incêndio em todas as locomotivas, devendo comprovar o cumprimento da obrigação nos autos, sob pena de multa mensal de R\$ 10.000,00 a cada mês de descumprimento; h) Realizar avaliação quantitativa de sílica nos locais de trabalho em que haja a utilização de areia: Determinação para que em 90 dias realize avaliação quantitativa de sílica nos locais de trabalho em que haja abastecimento de areia, devendo comprovar nos autos em 180 dias o cumprimento da obrigação, sob pena de multa mensal de R\$ 1.000,00 a cada mês de descumprimento. Rumo apresentou Embargos de Declaração quanto à Sentença, sendo que irá impetrar Mandado de Segurança e outras medidas cabíveis a fim de suspender os efeitos da liminar determinada em Sentença. O MPT foi intimado a manifestar-se sobre os Embargos da Companhia, sendo que o recurso encontra-se pendente de julgamento. 31/12/2021 – Rumo obteve a suspensão da medida liminar, sendo que o MPT recorreu da decisão e o Agravo teve provimento negado. Em 31/12/2021, os autos encontram-se conclusos para julgamento do Recurso Ordinário interposto pela Rumo e MPT. 25/01/2022 – Acórdão acolheu o recurso da companhia, no o que tange a nulidade da sentença e determinou o retorno dos autos à origem. 26/05/2022 – MPT interpôs Embargos de Declaração, não acolhidos. 15/07/2022 – MPT interpôs Recurso de Revista. 25/11/2022 – Despacho denegatório de Recurso de Revista. 31/12/2023 – Protocolo de agravo de instrumento pelo MPT, o qual não foi provido. 31/12/2024 - Apresentado agravo interno pelo MPT, o qual está pendente e julgamento.

g. resumo das decisões de	Sentença julgando procedente em parte a ação. Acórdão TRT
RT nº 0011776-80.2017.5.15.0091	
a. juízo	Apresentada Ação de Bauru/SP
b. instância	Judicial, 1ª Instância
c. data de instauração	09/11/2017
d. partes no processo	Econômico e Imagem Autor: Ministério Público do Trabalho Réu: Rumo S.A. e Rumo Malha Oeste R\$ 2.224.058,71 Possível
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 81.589.408,82
f. principais fatos	Trata-se de Ação Civil Pública ajuizada pelo MPT de Bauru em decorrência do IC nº 000523.2015.15.001/8-32, gerado a partir de denúncia formulada pelo Sindicato de Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Bauru e Mato Grosso do Sul relativa possível demissão em massa de empregados da Rumo Malha Oeste. Por esta razão, postula o MPT a condenação das empresas: Na obrigação de fazer de informar antecipadamente à negociação coletiva de trabalho e sempre que formalmente provocada pelas representações sindicais dos trabalhadores que se ativam na Malha Oeste, em relação ao período em que vigorar o instrumento coletivo de trabalho: - sobre a evolução recente e provável das atividades da empresa ou do estabelecimento e a sua situação econômica; - sobre a situação, a estrutura e a evolução provável do emprego na empresa ou no estabelecimento e os riscos para a manutenção do seu nível no período; - sobre as decisões corporativas susceptíveis de desencadear mudanças substanciais da organização do trabalho e impactar no nível de emprego no período. b) No pagamento de indenização pelos danos coletivos e difusos causados, no importe de R\$ 28.663.264,39 (vinte e oito milhões, seiscentos e sessenta e três mil, duzentos e sessenta e quatro reais e trinta e nove centavos); pelos danos morais causados à coletividade (danos coletivos e difusos), quantia a ser revertida para projetos, fundos e/ou instituições/órgãos públicos que atuem na capacitação de trabalhadores, fomento de emprego e renda e atendimento de desempregados; Postula também, a fixação de multa diária no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), para a hipótese de não cumprimento da obrigação de fazer. Apresentada defesa pela Rumo. 20/03/2023 – Sentença proferida: acolhidos em parte os pedidos formulados na inicial para condenar as rés a, sob pena de astreintes, informarem antecipadamente à negociação coletiva de trabalho, e sempre que formalmente provocada pelas representações sindicais dos trabalhadores que se ativam na Malha Oeste, em relação ao período em que vigorar o instrumento coletivo de trabalho, (1) sobre a evolução recente e provável das atividades da empresa ou do estabelecimento e a sua situação econômica, (2) sobre a situação, a estrutura e a evolução provável do emprego na empresa ou no estabelecimento e os riscos para a manutenção do seu nível no período e (3) sobre as decisões corporativas susceptíveis de desencadear mudanças substanciais da organização do trabalho e impactar no nível de emprego no período. Condenação ainda, ao pagamento de R\$5.420.000,00 (cinco milhões, quatrocentos e vinte mil reais) ao Fundo de Amparo ao Trabalhador. Opostos embargos de declaração pela Rumo, os quais foram conhecidos e acolhidos apenas para prestar esclarecimentos, sem efeito modificativo. 31/12/2023 - Protocolo de recurso ordinário pela Rumo. Pendente de julgamento. 15/03/2024 – Acórdão RO: conhecer do recurso da RUMO e prover para excluir a condenação em indenização por danos morais coletivos e para

	excluir a condenação da ré no cumprimento das obrigações de fazer e multas diárias formuladas pelo autor, julgando improcedentes os pedidos requeridos na inicial.
RT nº 0001076-40.2018.5.09.0006	
a. juízo	6ª Vara do Trabalho de Curitiba/PR
b. instância	Judicial, 1ª Instância
c. data de instauração	27/11/2018
d. partes no processo	Sentença procedente em parte, condenando a Rumo em obrigações de fazer, sob pena de multa e ao pagamento de danos morais coletivos no valor de R\$ R\$5.420.000,00. Autor: Ministério Público do Trabalho Réu: Rumo Malha Sul S.A.; Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Têxteis do Estado do Paraná e Santa Catarina SINDITPR, Enlio Pereira Prestes, Roberto Carlos Goldmann, Alvacir Miguel Balthazar
e. valores, bens ou direitos envolvidos	condenação em indenização por danos morais coletivos e para excluir a condenação da ré no cumprimento das obrigações de fazer e multas diárias formuladas pelo autor, julgando improcedentes os pedidos requeridos na inicial. R\$ 12.494.076,07 (encerrado)
f. principais fatos	Ação julgamento improcedente no TRT. Pendentes de julgamento do recurso do MPT pelo TST. Trata-se de Ação Civil Pública ajuizada pelo MPT de Curitiba/PR contra a Rumo Malha Sul e demais réus, visando a condenação da empresa a obrigação denão fazer, no sentido de “abster-se de utilizar a Justiça do Trabalho para prática de lides simuladas”, bem como danos morais coletivos no valor de R\$ 500.000,00 pela suposta prática de realização de acordos em lides simuladas. Fundamenta o MPT seu pedido em acordos supostamente irregulares firmados pela Malha Sul em reclamações trabalhistas em ações ajuizadas ao longo dos anos de 2012 e 20136, que tenham ocorrido sem a vontade dos reclamantes nas demandas, partindo de suposto conluio da empresa com o Sindicato dos Empregados e os Advogados dos reclamantes. Foi realizada audiência inicial no caso, tendo sido apresentada defesa onde a Companhia alegou quanto i) à ocorrência de prescrição total da pretensão do Ministério Público; Incompetência material da Justiça do Trabalho para julgar as demandas; ilegitimidade ativa do MPT para ajuizar a Ação; ausência de prova inequívoca das alegações do MPT em face da Companhia, por fim inexistência de ilícito que ampare a posição do MPT nos autos e pressupostos para o dano moral pretendido. 28/10/2022 – Sentença julgou a ação totalmente improcedente. 22/11/2022 - MPT opôs Embargos de Declaração, que aguardando julgamento. 09/01/2023 – Conhecidos os embargos do MPT e acolhidos em partes apenas para prestar esclarecimentos, sem efeito modificativo. Protocolo de recurso ordinário pelo MPT e recurso ordinário adesivo pela Rumo; 31/12/2023 – Acórdão RO: conhecidos os recursos, mas não providos, sendo mantida na íntegra a sentença.Opostos em bargos de declaração pelo MPT, os quais estão pendentes de julgamento. 31/12/2024 – Negado provimento ao recurso do MPT. No TST, também mantida a decisão de primeiro grau, improcedência da ação. Transitado em Julgado em 11/09/2024. Arquivado definitivamente. Assim, informamos que este processo será retirado do próximo relatório
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença totalmente improcedente. Decisão mantida no TRT.
h. estágio atual do processo	Arquivado definitivamente
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Remota
j.motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Econômico e Imagem
k. análise do impacto em caso de perda	R\$ 12.494.076,07 – Remota (arquivado)

Contingências Tributárias

Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia e suas controladas figuravam como parte em processos administrativos e judiciais de natureza tributária os quais totalizavam o valor de R\$ 4.169.152 milhões, considerando as contingências com probabilidade de perda provável e possível. Deste valor, conforme avaliado pelos advogados internos e externos, a Companhia tem provisionado o valor de R\$ 110.580 milhões para as contingências classificadas com chance de perda provável.

Abaixo estão destacados os processos tributários da Companhia considerados individualmente relevantes. Por oportuno, informamos que os casos de créditos de PIS e COFINS não cumulativo, e ICMS Exportação por serem teses repetitivas serão devidamente reportados no item 4.7.

Processo nº 5051453-48.2020.4.04.7000	
a. juízo	19ª Vara Federal de Curitiba
b. instância	1ª Instância
c. data de instauração	23/10/2020
d. partes no processo	Exequente: União – Fazenda Nacional Executado: Rumo S.A. (Rumo Logística Operadora Multimodal S.A)
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 443.109.811,19
f. principais fatos	Trata-se de Execução Fiscal ajuizada para a cobrança de débitos de PIS e COFINS, acrescidos de juros e multa de ofício, supostamente incidentes sobre a receita decorrente da alienação de locomotivas e vagões àRumo no ano-calendário de 2010, cuja exigibilidade estava suspensa, por ser a Rumo beneficiária do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (“REPORTO”), na qualidade de arrendatária de instalação portuária de uso público. Foi também aplicada multa isolada em montante correspondente a 50% do valor dos bens adquiridos, por ter havido, supostamente, o descumprimento das regras do “REPORTO”.

g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 14/01/2020 – Foi ajuizada Execução Fiscal sob nº 5051453-48.2020.4.04.7000. Em 19/02/2021 – Empresa distribui Embargos à Execução sob nº 5006902-46.2021.4.04.7000; Em 16/12/2022 – Embargos à Execução Fiscal suspensos até o julgamento do Mandado de Segurança nº 0006736-84.2010.4.03.6104 Sem decisão de mérito proferida
h. estágio do processo	Suspensão na esfera judicial
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A Companhia considerou o processo relevante devido a critérios qualitativos, bem como o valor da discussão reportado no item “e”;
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Caso a Companhia não obtenha êxito, estará sujeita ao pagamento do valor envolvido, devidamente atualizado.

Processo nº 5016519-30.2021.4.04.7000	
a. juízo	19ª Vara Federal de Curitiba
b. instância	1ª Instância
c. data de instauração	14/04/2021
d. partes no processo	Exequente: União – Fazenda Nacional Executado: Rumo S.A. (Origem: Rumo Logística Operadora Multimodal S.A.)
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 202.690.052,32
f. principais fatos	Trata-se de Execução Fiscal para a cobrança de débitos de PIS e COFINS, acrescidos de juros e multa de ofício, supostamente incidentes sobre a receita decorrente da alienação de locomotivas e vagões à Rumo nos anos de 2011 e 2012, cuja exigibilidade estava suspensa, por ser a Rumo beneficiária do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (“REPORTO”), na qualidade de arrendatária de instalação portuária de uso público. Foi também aplicada multa isolada em montante correspondente a 50% do valor dos bens adquiridos, por ter havido, supostamente, o descumprimento das regras do “REPORTO”.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	23/04/2021 – Empresa recebe citação da Execução Fiscal nº 5016519-30.2021.4.04.7000. Prazo para Embargos à Execução em curso; 20/05/2021 – Empresa opõe Embargos à Execução Fiscal sob nº 5029100-77.2021.4.04.7000; 16/08/2021 – Embargos à Execução recebidos e despacho evitando a constrição de valores da empresa diante da garantia apresentada; Caso suspenso até o julgamento do MS nº 0006736-84.2010.4.03.6104 Sem decisão de mérito proferida
h. estágio do processo	Suspensão na esfera judicial
chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A Companhia considerou o processo relevante devido a critérios qualitativos, bem como o valor da discussão reportado no item “e”;
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Caso a Companhia não obtenha êxito, estará sujeita ao pagamento do valor envolvido, devidamente atualizado

Processo nº 14486.000070/2010-47	
a. juízo	Secretaria da Receita Federal do Brasil
b. instância	1ª Instância administrativa
c. data de instauração	26/01/2010
d. partes no processo	Autuante: Receita Federal Autuado: Rumo Malha Sul S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 176.580.302,55
f. principais fatos	A Receita Federal deferiu parcialmente os pedidos de parcelamento de débitos tributários federais efetuados pela Rumo Malha Sul, sob o argumento de que os prejuízos fiscais oferecidos pela empresa não eram suficientes para quitação dos respectivos débitos, pois já haviam sido equivocadamente utilizados pela RFB para compor o auto de infração relativo à operação Áustria (10980.722279/2010- 23).
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Após a ciência da decisão que deferiu parcialmente o pedido da Malha Sul, foi interposto Recurso por meio do qual alegou-se possuir prejuízos fiscais suficientes, requerendo a suspensão da cobrança dos débitos. O Recurso foi recepcionado como Recurso Hierárquico, mas não foi conhecido. Por força de decisão judicial, esse processo estava suspenso até o julgamento definitivo do PA 10980.722279/2010-23. Com o julgamento definitivo do caso acima mencionado, a suspensão foi levantada. No entanto, não houve nenhuma movimentação nos autos, tampouco nos débitos a ele vinculados. Processo relacionado: No PA 10980.722279/2010-23, o recurso voluntário da RUMO o qual foi julgado parcialmente procedente reduzindo em aproximadamente 70% o valor da contingência.
h. estágio do processo	Suspenso na esfera administrativa por força de decisão judicial
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A Companhia considerou o processo relevante devido a critérios qualitativos, bem como o valor da discussão reportado no item “e”;
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Tendo em vista que a discussão ainda está na esfera administrativa, em caso de perda caberá a análise de eventual propositura de ação judicial para afastar a cobrança. Por fim, caso a Companhia não obtenha êxito, estará sujeita ao pagamento do valor envolvido, devidamente atualizado.

Processo nº 16561.720067/2016-14	
a. juízo	Conselho Administrativo de Recursos Fiscais - CARF
b. instância	2ª Instância administrativa
c. data de instauração	14/07/2016
d. partes no processo	Autuante: Secretaria da Receita Federal do Brasil Autuado: Rumo S.A. (Rumo Logística Operadora Multimodal S.A.)
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 147.834.330,04
f. principais fatos	Trata-se de processo administrativo decorrente de autos de infração lavrados para a cobrança de IRPJ e CSLL, relativos aos anos- calendário de 2011 a 2013, cumulados com juros de mora, multa de ofício qualificada no percentual de 150% e multa isolada. No entendimento do Fisco a Rumo teria, supostamente, deduzido indevidamente do lucro real e da base de cálculo da CSLL a amortização dos ágios pagos pelas empresas TPG Participações S.A. e GIF LOG Participações S.A. na aquisição de ações emitidas pela Rumo Logística S.A. No entendimento fiscal tais ágios teriam sido transferidos à investida por meio da TPG PAR e da GIF PAR, supostas "empresas veículo", sem propósito negocial. Além da qualificação da multa (150%), também é exigida multa isolada, no percentual de 50%, pela suposta ausência do recolhimento das estimativas do IRPJ e da CSLL no período fiscalizado.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 10/07/2017 – A impugnação da empresa foi parcialmente acolhida para reduzir a multa para 75% e procedente para excluir as empresas que estavam sendo solidariamente responsabilizadas Em 08/08/2017 - Interposto Recurso Voluntário. A Fazenda Nacional apresentou Recurso de Ofício Em 27/02/2025 – Recurso Voluntário e Recursos de Ofício julgados improcedentes. Aguarda-se a intimação do acórdão.
h. estágio do processo	Aguardando julgamento na esfera administrativa
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível: R\$ 116.420.371,66/ Remoto: R\$ 31.413.958,38
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A Companhia considerou o processo relevante devido a critérios qualitativos, bem como o valor da discussão reportado no item "e";
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Tendo em vista que a discussão ainda está na esfera administrativa, em caso de perda caberá a análise de eventual propositura de ação judicial para afastar a cobrança. Por fim, caso a Companhia não obtenha êxito, estará sujeita ao pagamento do valor envolvido, devidamente atualizado.

Processo nº 17095.721766/2021-55	
a. juízo	Delegacia da Receita Federal em Cuiabá
b. instância	2ª Instância administrativa
c. data de instauração	08/04/2021
d. partes no processo	Autuante: Receita Federal Autuada: Rumo Malha Norte S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 145.758.213,01
f. principais fatos	Trata-se de Auto de Infração lavrado pela Receita Federal atuando a empresa por suposta ausência de recolhimento de IOF no período de 2017 e 2018, relativa à cobrança em alegadas transações financeiras entre as companhias do grupo, essencialmente sobre remessa de valores decorrentes de tráfego mútuo entre Malha Norte e Malha Paulista, contratos com a Raizen e outros valores elencados em demais contas contábeis.

g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 10/05/2020 – Protocolada Impugnação Em 13/04/2023 – Proferido acórdão n. 101-024.678, pela 2ª Turma/DRJ01, que julgou a impugnação procedente, cancelando integralmente a exigência fiscal. IOF. OPERAÇÕES COMERCIAIS ENTRE PESSOAS JURÍDICAS. ADIANTAMENTOS. PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS. RESSARCIMENTO. LIQUIDAÇÃO. Sendo provada natureza diversa do mútuo, como no caso de adiantamento na prestação de serviços ou compra de bens, com documentação eficaz e idônea, deve ser afastada a cobrança do IOF/Crédito. Impugnação Procedente. Crédito Tributário Mantido em Parte. Parcela mantida no acórdão foi paga antes da apresentação da impugnação administrativa. Em 07/11/2024 – Recurso de Ofício julgado improcedente. Finalizada esfera administrativa. Caso encerrado definitivamente após confirmação da baixa dos valores do relatório fiscal da empresa.
h. estágio do processo	Encerrado de forma favorável.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A Companhia considerou o processo relevante devido a critérios qualitativos, bem como o valor da discussão reportado no item “e”;
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Prejudicada em razão do êxito.

Processo nº 10980.727397/2018-85	
a. juízo	Conselho Administrativo de Recursos Fiscais - CARF
b. instância	2ª Instância administrativa
c. data de instauração	12/12/2018
d. partes no processo	Autuante: Secretaria da Receita Federal do Brasil Autuado: Rumo S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 128.104.694,02
f. principais fatos	Trata-se auto de infração lavrado para a cobrança de IRPJ e CSLL, relativo aos anos-base de 2014 a 2016, cumulados com multa de ofício e juros de mora, além de multa isolada, pelos seguintes motivos: (i) Dedução, do lucro real e da base de cálculo da CSLL, do montante correspondente à amortização do ágio pago pela Mestra Participações S.A. na aquisição de participação em Teaçu Armazéns Gerais S.A.; (ii) Dedução, do lucro real e da base de cálculo da CSLL, do montante correspondente à amortização dos ágios pagos pelas empresas TPG Participações S.A. e GIF LOG Participações S.A na aquisição de ações emitidas pela Rumo Logística S.A., uma vez que, de acordo com a interpretação equivocada da Autoridade Fiscal, tais ágios teriam sido transferidos à investida por meio da TPG PAR e da GIF PAR, supostas “empresas veículo”. Além disso, além das supostas deduções indevidas verificadas, a Autoridade Fiscal optou pelo lançamento de (i) multa isolada, no percentual de 50%, pela suposta ausência do recolhimento das estimativas do IRPJ e da CSLL no período fiscalizado, assim como da (ii) multa qualificada no percentual de 150%, com relação aos tributos supostamente não recolhidos em razão das amortizações dos ágios Teaçu, TPG e GIF, utilizando para tanto a mera transcrição das autuações fiscais anteriores para configurar as supostas hipóteses de fraude e de conluio, previstas nos artigos 72 e 73 da Lei nº 4.502/64.
g. resumo das decisões de mérito	Em 14/01/2019 – Foi apresentada impugnação administrativa. Em

proferidas	26/04/2019 – A impugnação julgada procedente em parte (A 5ª Turma de Julgamento, por unanimidade de votos, julgar procedente em parte a impugnação, para reduzir para 75% a multa de ofício, bem como reduzir o valor da multa isolada sobre as estimativas não recolhidas). Em 17/01/2020 – Apresentado Recurso Voluntário pela Rumo. Colocado em pauta de julgamento em 20/02/2025 e retirado de pauta em razão da suspensão dos julgamentos.
h. estágio do processo	Aguardando julgamento na esfera administrativa
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível: R\$ 98.502.558,15/ Remoto R\$ 29.602.135,87:
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A Companhia considerou o processo relevante devido a critérios qualitativos, bem como o valor da discussão reportado no item “e”;
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Tendo em vista que a discussão ainda está na esfera administrativa, em caso de perda caberá a análise de eventual propositura de ação judicial para afastar a cobrança. Por fim, caso a Companhia não obtenha êxito, estará sujeita ao pagamento do valor envolvido, devidamente atualizado.

Processo nº 16561.720145/2016-81	
a. juízo	Conselho Administrativo de Recursos Fiscais - CARF
b. instância	2ª Instância administrativa
c. data de instauração	18/11/2016
d. partes no processo	Autuante: Secretaria da Receita Federal do Brasil Autuado: Rumo S.A. (Rumo Logística Operadora Multimodal S.A.)
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 112.753.335,00

f. principais fatos	Trata-se Autos de Infração lavrados para a cobrança de IRPJ e CSLL, relativos aos anos-base de 2011 a 2013, cumulados com multa de ofício e juros de mora, além de multa isolada, pelos seguintes motivos: (i) Dedução, do lucro real e da base de cálculo da CSLL, do montante correspondente à amortização do ágio pago pela Mestra Participações S.A. na aquisição de participação em Teaçu Armazéns Gerais S.A.; (ii) Dedução, do lucro real e da base de cálculo da CSLL, do montante correspondente à amortização dos ágios pagos pelas empresas TPG Participações S.A. e GIF LOG Participações S.A na aquisição de ações emitidas pela Companhia, uma vez que, de acordo com a interpretação equivocada da Autoridade Fiscal, tais ágios teriam sido transferidos à investidora por meio da TPG PAR e da GIF PAR, supostas “empresas veículo” (o crédito corresponde a esta dedução já é objeto do processo administrativo nº 16561.720067/2016-14 e não é cobrado neste auto); (iii) Dedução, do lucro real, do montante correspondente à depreciação acelerada de vagões ferroviários adquiridos em 2012 supostamente sem respaldo legal que permitisse tal procedimento. Na visão da Autoridade Fiscal, a MP nº 578/2012 (convertida na Lei nº 12.788/2013) somente seria aplicável aos bens novos adquiridos ou objeto de encomenda entre 01/09/2012 e 31/12/2012, sendo que a Rumo teria encomendado os vagões em julho/2012; e (iv) Compensação de prejuízo fiscal supostamente inexistente, em decorrência da reversão das exclusões, do lucro real e da base de cálculo da CSLL nos anos- base de 2011 e 2012, dos montantes correspondentes à amortização dos ágios Teaçu, TPG e GIF, bem como referente à depreciação acelerada dos vagões ferroviários adquiridos no ano de 2012. Além disso, exige-se a multa qualificada (150%) com relação aos tributos supostamente não recolhidos em razão das amortizações dos ágios Teaçu, TPG e GIF e multa isolada (50%) pela suposta ausência do recolhimento das estimativas do IRPJ e CSLL.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 03/08/2017 – Impugnação da empresa foi julgada parcialmente procedente para reduzir para 75% a multa de ofício sobre os ágios "TPG PAR" e "GIF LOG PAR", mantendo-se a multa de 150% para o ágio “Teaçu-Mestra”. Também houve o cancelamento da autuação fiscal no que tange a glosa sobre a depreciação acelerada. Em 31/08/2017 – Apresentado Recurso Voluntário e a Recurso de Ofício pela Fazenda Nacional. Em 27/02/2025 – Recurso Voluntário provido parcialmente para cancelar as operações relacionadas ao ágio Teaçu e seus reflexos, especialmente os valores apurados referentes ao prejuízo fiscal e base de cálculo negativa de CSLL; Recurso de Ofício julgado improcedente. Aguarda-se a intimação do acórdão.
h. estágio do processo	Aguardando julgamento na esfera administrativa
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível: R\$ 87.505.350,20/ Remoto: R\$ 25.247.984,80
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A Companhia considerou o processo relevante devido a critérios qualitativos, bem como o valor da discussão reportado no item “e”;
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Tendo em vista que a discussão ainda está na esfera administrativa, em caso de perda caberá a análise de eventual propositura de ação judicial para afastar a cobrança. Por fim, caso a Companhia não obtenha êxito, estará sujeita ao pagamento do valor envolvido, devidamente atualizado.

Processo nº 10980.723846/2019-05	
a. juízo	Conselho Administrativo de Recursos Fiscais - CARF
b. instância	2ª Instância administrativa
c. data de instauração	04/06/2019
d. partes no processo	Autuante: Secretaria da Receita Federal do Brasil Autuado: Rumo S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 71.488.925,94
f. principais fatos	Trata-se de Processo Administrativo decorrente de Auto de Infração lavrado para a cobrança do Imposto sobre a Renda Retido na Fonte (IRRF) supostamente incidente sobre ganho de capital obtido por não residente, cumulado com a multa de ofício e juros de mora.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 05/07/2019 – Protocolada de Impugnação Administrativa Em 04/10/2019 – Houve a intimação de não acolhimento da impugnação da empresa (Alegação de nulidade do auto de infração, improcedente. Considerado que houve ganho de capital na incorporação de ações, bem como na alienação de bens localizados no Brasil). Em 04/11/2019 – Protocolado Recurso Voluntário. Em 12/03/2020 – Recurso distribuído ao Relator Lucas Esteves Borges; Em 26/03/2024 – Recurso Voluntário improvido. Em 10/04/2024: Interposto Agravo pela empresa. Aguarda julgamento do agravo interposto.
h. estágio do processo	Aguardando julgamento na esfera administrativa
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A Companhia considerou o processo relevante devido a critérios qualitativos, bem como o valor da discussão reportado no item “e”;
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Tendo em vista que a discussão ainda está na esfera administrativa, em caso de perda caberá a análise de eventual propositura de ação judicial para afastar a cobrança. Por fim, caso a Companhia não obtenha êxito, estará sujeita ao pagamento do valor envolvido, devidamente atualizado.

Processo nº 10120.720212/2016-70	
a. juízo	Câmara Superior de Recursos Fiscais – CSRF
b. instância	2ª Instância administrativa
c. data de instauração	11/02/2016
d. partes no processo	Autuante: Secretaria da Receita Federal do Brasil Autuado: Rumo Malha Norte S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 69.182.199,12

f. principais fatos	Trata-se de processo administrativo decorrente de autos de infração lavrados para a cobrança do IRPJ e da CSLL, relativos aos anos-base de 2011, 2012 e 2013, cumulados com juros de mora e multas de ofício e isolada. No entendimento da Receita Federal a Rumo Malha Norte teria amortizado indevidamente o ágio apurado na aquisição das companhias Brasil Ferrovias S.A. e Novoeste Brasil S.A., em razão da alegada ausência de razões econômicas ou negociais para a criação da Multimodal Participações Ltda. Além da exigência dos tributos em questão, entendeu o Sr. Agente Fiscal por lançar a multa agravada, no percentual de 150%. Considerou também a Fiscalização que a suposta amortização indevida do ágio implicou na redução das estimativas mensais do IRPJ e da CSLL, de modo que seria cabível, também, a multa isolada de 50% sobre o pagamento mensal não efetuado.

g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 17/01/2017– Impugnação administrativa, que foi julgada parcialmente procedente, vez que reconhecido erro no cálculo da multa. Revista possibilidade de perda quanto à multa. Em 08/03/2017 – Interposto Recurso Voluntário; Em 13/09/2018 - Julgamento convertido em diligência; Em 12/06/2019 – Julgado Recurso Voluntário para a) por qualidade, em negar provimento aos recursos voluntários, mantendo a glosa do ágio para efeito de cobrança do IRPJ e CSLL; b) por qualidade, em não acatar a aplicação da LINDB para o afastamento das multas aplicadas nos autos; c) por qualidade, em manter a aplicação de multa isolada por ausência de recolhimento do IRPJ e da CSLL por estimativa; d) por unanimidade, manter a aplicação de Juros com base na taxa SELIC e negar provimento ao recurso de ofício; e) por maioria, afastar a qualificação da multamantendo o patamar de 75% e afastar as responsabilidades solidárias. Em 09/04/2020 – Protocolado Recurso Especial pela empresa; Em 03/07/2020 – Dado parcialmente seguimento ao Recurso Especial. Em 09/07/2020 – Protocolado Agravo pela empresa. Em 22/10/2020 – Dada Ciência do Despacho Complementar de Exame de Admissibilidade de Recurso Especial, versando exclusivamente sobre a matéria “Inaplicabilidade da Teoria do Propósito Negocial” para a qual se negou seguimento. Em 23/10/2020 – Protocolado Agravo pela empresa em face do Despacho Complementar; 14/02/2023: Acordão em face do Recurso Especial da Empresa e da Fazenda: "Acordam os membros do colegiado em: (i) por maioria de votos, não conhecer do Recurso Especial da Fazenda Nacional, vencidos os conselheiros Edeli Pereira Bessa e Guilherme Adolfo dos Santos que votaram pelo conhecimento; e (ii) em relação ao Recurso Especial do Contribuinte, por unanimidade de voto, dele conhecer parcialmente apenas em relação à matéria “Impossibilidade de Cumulação da Multa Isolada com a Multa de Ofício”. A conselheira Edeli Pereira Bessa votou por conhecer em maior extensão, também em relação à matéria “multa isolada aplicada após o encerramento do exercício”, e os conselheiros Luis Henrique Marotti Toselli, Alexandre Evaristo Pinto e Gustavo Guimarães da Fonseca votaram por conhecer do recurso em maior extensão, também em relação à matéria “Inexistência de Previsão Legal para a Adição, à Base de Cálculo da CSLL, da Despesa com a Amortização de Ágio Considerada Indedutível pela Fiscalização”. No mérito, na parte conhecida, por voto de qualidade, acordam em negar provimento ao recurso, vencidos os conselheiros Livia De Carli Germano, Luis Henrique Marotti Toselli e Alexandre Evaristo Pinto que votaram por dar-lhe provimento, e o conselheiro Guilherme Adolfo dos Santos Mendes que votou por dar-lhe provimento parcial. Manifestou intenção de apresentar declaração de voto a conselheira Edeli Pereira Bessa.” Redução definitiva da Multa de 150% para 75% no valor 22,9mm.Contingência ajustada. 09/05/2023: opostos EDs pela empresa. 23/05/2024: EDs inadmitidos. Aguarda-se a intimação do resultado.
h. estágio do processo	Aguardando julgamento na esfera administrativa
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A Companhia considerou o processo relevante devido a critérios qualitativos, bem como o valor da discussão reportado no item “e”;
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Tendo em vista que a discussão ainda está na esfera administrativa, em caso de perda caberá a análise de eventual propositura de ação judicial para afastar a cobrança. Por fim, caso a Companhia não obtenha êxito, estará sujeita ao pagamento do valor envolvido, devidamente atualizado.

Processo nº 5060563-47.2015.4.04.7000	
a. juízo	Tribunal Regional Federal da 4ª Região – TRF4
b. instância	2ª Instância
c. data de instauração	09/12/2015
d. partes no processo	Exequente: União Federal Executado: Rumo Malha Sul S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 59.795.661,61
f. principais fatos	Trata-se de Execução Fiscal ajuizada para a cobrança de multa aplicada em decorrência de declaração de compensação não homologada de crédito prêmio. O débito principal de IRPJ e CSLL discutidos no PAF, além da multa de 20%, foram transferidos para o processo Administrativo nº 14486.000723/2010-98. Portanto, o débito do processo administrativo 10980.009268/2007-59, que deu origem a presente Execução Fiscal trata-se somente da multa vinculada de ofício no percentual de 55% sobre o IRPJ e CSLL mantidos. No entendimento da Companhia a exigência em questão é indevida, tendo em vista que o débito objeto do processo administrativo 10980.009268/2007-59 foi incluído no programa de anistia veiculado pela Medida Provisória nº 470/09, que previa redução de 100% do valor das multas exigidas.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 11/04/2016 – Embargos à Execução Fiscal nº 5016528-65.2016.4.04.7000 opostos pela empresa Em 06/09/2018 – Embargos julgados improcedentes (sentença julgou improcedentes os pedidos formulados na exordial, sem a fixação dos honorários em razão da incidência do encargo legal no percentual de 20% sobre os débitos previsto no Decreto-Lei 1.025/69, por entender que a empresa teria incluído no parcelamento da MP 470/2009 apenas o montante referente ao débito principal e a multa moratória de 20%, discutidos no PAF nº 14486.000723/2010-98 (após o desmembramento), de forma que a execução fiscal referente a multa de ofício no patamar de 55%, parcela da discussão remanescente no PA nº 10980.009268/2007-59, deve prosseguir regularmente) Em 12/12/2018 – Apelação interposta pela empresa; Em 16/08/2023 – Apelação da empresa improvida; Em 22/09/2023 – Empresa interpõe RE e Resp Aguardando admissibilidade recursal
h. estágio do processo	Aguardando julgamento em 2º grau na esfera judicial;
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A Companhia considerou o processo relevante devido a critérios qualitativos, bem como o valor da discussão reportado no item “e”;
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Caso a Companhia não obtenha êxito, estará sujeita ao pagamento do valor envolvido, devidamente atualizado.

Processo nº 5026268-47.2016.4.04.7000	
a. juízo	Tribunal Regional Federal da 4ª Região – TRF4
b. instância	2ª Instância judicial
c. data de instauração	31/05/2016

d. partes no processo	Exequente: União - Fazenda Nacional Executado: Rumo Malha Sul S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 56.303.161,43
f. principais fatos	Trata-se de Execução Fiscal ajuizada para a cobrança de multa aplicada em decorrência de declaração de compensação não homologada de crédito prêmio. A Malha Sul transmitiu dezenove declarações de compensação (DCOMP) via sistema eletrônico PERD/COMP, referente a "crédito- prêmio", no valor total de R\$ 31.031.683,16, utilizando crédito adquirido de terceiro (Fibra S.A. Indústria e Comércio e outro). Tais Dcomps por se referirem a crédito de terceiros e também a "crédito - Prêmio", de acordo com a legislação vigente, foram consideradas como não declaradas em Despacho decisório constante do processo administrativo número 10980.725757/2013-08, ensejando assim a aplicação de multa de 75% em atendimento ao art. 18, §4º da Lei nº 10.833/2003. No entanto, neste caso específico a multa isolada não poderia ter sido aplicada, tendo em vista que no momento da efetivação das compensações (processo nº 10980.725757/2013-08) estavam vigentes expressas autorizações (judicial - Ação Ordinária nº 89.0013623-2 e administrativa - processo de habilitação administrativa - PA 10980.723348/2012-88).
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 06/02/2017 – Apresentados Embargos à Execução Fiscal 5003778- 94.2017.4.04.7000. Em 03/05/2019 - Proferida sentença que julgou improcedentes os Embargos à Execução Fiscal por entender que: (i) a habilitação prévia não implica o deferimento dos pedidos de compensação; (ii) restou devidamente fundamentada a razão de a compensação ter sido reputada não-declarada; (iii) não há também, no caso em análise, ferimento à disposição contida no § único do art. 100 do CTN, nem ao direito de petição, aos princípios da proporcionalidade, razoabilidade ou ao devido processo legal; e, por fim, (iii) a multa aplicada “não possui caráter confiscatório e nem ofende aos princípios da proporcionalidade e razoabilidade. Em 21/05/2019 – Protocolado Recurso de Apelação. Em 29/07/2019 – Recurso distribuído para a Des. Maria de Fátima Freitas Labarrere, integrante d 2ª Turma do TRF4. Em 26/04/2023 – Recurso de Apelação improvido, mantendo-se os termos da sentença Em 21/07/2023 – Interposto RE e Resp pela empresa; Em 27/07/2023 – Deferido efeito suspensivo do RE e Resp em razão do Tema 736 e 487 do STF.
h. estágio do processo	Aguardando julgamento em 2º grau na esfera judicial.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A Companhia considerou o processo relevante devido a critérios qualitativos, bem como o valor da discussão reportado no item “e”;
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Caso a Companhia não obtenha êxito, estará sujeita ao pagamento do valor envolvido, devidamente atualizado.

Processo nº 5019700-66.2019.4.03.6182	
a. juízo	TRF3 – Tribunal Regional da 3ª Região
b. instância	2ª Instância judicial
c. data de instauração	09/08/2019
d. partes no processo	Exequente: União Federal Executado: Rumo Malha Paulista S.A.

e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 35.400.435,83
f. principais fatos	Execução Fiscal ajuizada para cobrança do valor remanescente do PA 10830.003186/2007-14, consistente em COFINS cumulativa sobre o tráfego mútuo e (ii) o PIS e a COFINS não cumulativos sobre (a) as subconcessões de trechos ferroviários para a FCA e ALL e (b) a cessão de empregados para terceiros.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	20/08/2019 – Citação da Execução Fiscal sob nº 5019700-66.2019.4.03.6182 Em 20/09/2019 – Distribuídos Embargos à Execução Fiscal nº 5021143-52.2019.4.03.6182 Em 24/07/2020 – Sentença de Improcedência (Sentença: rejeição da nulidade do procedimento administrativo; não há previsão expressa em lei, sendo assim não é permitida a dedução dos valores repassados a outras concessionárias do setor ferroviário, ainda que a título de “tráfego mútuo”, da base de cálculo do PIS e da COFINS, regularidade da multa de ofício, da multa moratória, juros e do encargo legal do Decreto 1.025/69). Em 27/11/2020 – Apelação interposta pela empresa; Em 14/01/2021 – Remetidos os autos ao TRF3;
h. estágio do processo	Aguardando julgamento em 2º grau na esfera judicial
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A Companhia considerou o processo relevante devido a critérios qualitativos, bem como o valor da discussão reportado no item “e”;
j. análise do impacto em caso de perda do processo	Caso a Companhia não obtenha êxito, estará sujeita ao pagamento do valor envolvido, devidamente atualizado.

Processo nº 10980.724003/2011-61	
a. juízo	Conselho Administrativo de Recursos Fiscais - CARF
b. instância	2ª Instância administrativa
c. data de instauração	21/07/2011
d. partes no processo	Autuante: Receita Federal Autuada: Rumo S.A. (origem: ALL – América Latina Logística S.A.)
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 35.035.008,57
f. principais fatos	Trata-se de Auto de Infração lavrado contra a Companhia, para a cobrança dedébitos de IRPJ e CSLL relativos aos anos-base de 2006 e 2007, cumulados com multa de ofício, multa isolada e juros de mora em razão das supostas infrações: (i) ganho de capital na alienação da Brasil Ferrovias – BF e da Novoeste; (ii) redução da base de cálculo por despesas financeiras com empréstimos; (iii) despesas desnecessárias com hedge; (iv) despesas com Ágio em reestruturações societárias; e (v) não oferecimento à tributação de lucros auferidos em controladas no exterior.

g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 19/10/2011 – Impugnação foi julgada parcialmente procedente, reduzindo o valor do auto de infração (Acordam os membros da 1ª Turma de Julgamento, por unanimidade de votos, não acatar as preliminares de nulidade e de impossibilidade de questionamento de atos societários ocorridos em período de apuração já decaído, cujos reflexos tributários estão repercutindo nos períodos alcançados pela presente ação fiscal, e, no mérito, julgar procedentes em parte os lançamentos de Imposto de Renda Pessoa Jurídica e Contribuição Social Sobre o Lucro Líquido, mantendo as exigências de imposto e de contribuição, as correspondentes multas de lançamento de ofício de 75% e os acréscimos legais, além das multas de ofício isoladas de IRPJ e CSLL) Em 12/12/2011 - Interposto Recurso Voluntário pela empresa. Em 04/03/2015 - O Recurso Voluntário foi parcialmente provido perante o CARF e foi negado provimento ao Recurso de Ofício (Por unanimidade de votos, negar provimento ao recurso de ofício. Por unanimidade de votos, rejeitar as preliminares de nulidade e, no mérito, dar provimento parcial ao recurso, nos seguintes termos: 1) Por unanimidade de votos, negar provimento em relação à falta de contabilização do ganho de capital apurado na integralização do aumento de capital da JPESPE; 2) Por unanimidade de votos, negar provimento em relação ao ágio interno na Logispar; 3) Por maioria de votos, dar provimento em relação às operações remanescentes de hedge. 4) Por maioria de votos, dar provimento em relação à glosa de encargos financeiros, relativos a juros e variação cambial pagos sobre empréstimos em moedas nacional e estrangeira. 5) Pelo voto de qualidade, negar provimento em relação à tributação dos lucros disponibilizados pelas controladas no exterior ALL Argentina e Boswells (Uruguai); 6) Por unanimidade de votos, dar provimento parcial para ajustar a compensação de 30% (trinta por cento) do valor remanescente da base de cálculo apurada após o julgamento; 7) Por unanimidade de votos, DAR provimento parcial para cancelar as estimativas não pagas em relação ao ano-calendário de 2006; 8) Pelo voto de qualidade, negar provimento em relação a estimativas não pagas em relação ao ano-calendário de 2007. 9) Por unanimidade de votos, negar provimento em relação aos juros sobre a multa de ofício; 10) Por unanimidade de votos, negar provimento em relação às demais matérias) Em 01/03/2016 – Embargos da Fazenda acolhidos parcialmente para supressão de omissão, sem dar-lhe efeitos
	infringentes; Em 22/03/2017 – Apresentado e admitido o Recurso Especial da Fazenda Nacional. Em 23/10/2017 – A empresa protocolou contrarrazões ao Recurso Especial da Fazenda. Em 11/10/2017 – Embargos de Declaração opostos pela empresa; Em 10/04/2018 – CARF acolheu, por unanimidade de votos, os embargos de declaração da Companhia para suprir as omissões destacadas, com efeitos infringentes em relação ao ganho de capital e sem efeitos infringentes em relação a suposta omissão de lucros apurados por controlada no exterior. Em 23/09/2019 – Recurso Especial da Fazenda Nacional em face do acórdão que acolheu os Embargos de Declaração com efeitos infringentes da empresa não foi admitido pelo CARF e o Agravo da Fazenda foi inadmitido, assim foi definitivo o ganho concernente a parte que foi acolhida nos Embargos de Declaração referente ao ganho de capital, cuja base de lançamento Em 04/10/2019 – Recurso Especial interposto pela empresa para discussão do remanescente Em 26/08/2020 – Recurso Especial representado pela empresa Em 05/10/2020 – Recurso Especial da empresa admitido parcialmente

	Em 09/10/2020 – Agravo interposto pela empresa Em 15/03/2021 – Despacho rejeitando o agravo da empresa (seguimento parcial do RESP) Em 19/03/2021 – Embargos Declaração opostos pela empresa Em 07/04/2021 – Embargos de Declaração rejeitados Recurso Especial da empresa seguirá para julgamento; 22/05/2024 – Recurso Especial da Empresa provido parcialmente para dar provimento à matéria de multa isolada concomitante; Recurso Especial do Fisco não conhecido. Aguarda-se a intimação do acórdão. Em 13/06/2024: Opostos EDs pela empresa. Em: 11/09/2024: EDs admitidos. Aguarda julgamento dos EDs da empresa.
h. estágio do processo	Aguardando julgamento na esfera administrativa
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A Companhia considerou o processo relevante devido a critérios qualitativos, bem como o valor da discussão reportado no item “e”;
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Tendo em vista que a discussão ainda está na esfera administrativa, em caso de perda caberá a análise de eventual propositura de ação judicial para afastar a cobrança. Por fim, caso a Companhia não obtenha êxito, estará sujeita ao pagamento do valor envolvido, devidamente atualizado.

Processo nº 1026491-86.2024.4.01.3600	
a. juízo	4ª Vara de Execuções Fiscais da SJMT
b. instância	1ª Instância Judicial
c. data de instauração	27/11/2024
d. partes no processo	Exequente: União Federal-Fazenda Nacional Executada: Rumo Malha Norte S.A
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 31.132.406,42
f. principais fatos	Trata-se de execução fiscal Execução Fiscal referente ao Processo Administrativo n. 10183.746715/2023-60 (10183.748425/2020-16) tendo em vista que após o envio da DCOMP tomou ciência que os créditos deferidos por meio do PER n. 18142.88926.310118.1.2.02-0300 foram integralmente restituídos. Assim, pretendemos a substituição do crédito para fazer frente às compensações realizadas.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Após termino da esfera administrativa, aguarda a citação.
h. estágio do processo	Aguarda a citação.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A Companhia considerou o processo relevante devido a critérios qualitativos, bem como o valor da discussão reportado no item “e”;

j. análise do impacto em caso de perda do processo	Caso a Companhia não obtenha êxito, estará sujeita ao pagamento do valor envolvido, devidamente atualizado.

Processo nº 10183.723840/2013-20	
a. juízo	Conselho Administrativo de Recursos Fiscais - CARF
b. instância	2ª Instância administrativa
c. data de instauração	20/08/2013
d. partes no processo	Autuante: Receita Federal Autuada: Rumo Malha Norte S/A
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 30.828.503,59
f. principais fatos	Trata-se de processo administrativo que foi criado em decorrência do auto de infração lavrado para a exigência de IRPJ e CSLL dos anos de 2009 e 2010. Alega a fiscalização que houve a dedução indevida de despesas com amortização de ágio, sob o fundamento de que teria ocorrido a transferência indevida do ágio para a ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S/A.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 22/05/2014: Impugnação improcedente. Em 16/05/2016: Recurso Voluntário parcialmente provido quanto à exclusão da responsabilidade tributária da Rumo S/A, à multa qualificada e à incidência dos juros de mora sobre a referida multa e à matéria principal; Em 28/06/2016: Interposto RESP pela FN. Em 27/07/2016: RESP inadmitido. Em 29/07/2016: Agravo da FN Em 24/08/2016: Agravo improvido. Em 20/09/2016: Jutados EDs pela Empresa contra o acórdão do RV. Em 26/06/2017: Negado provimento aos EDs da empresa. Em 19/07/2017: Protocolizado RESP pela empresa. Em 07/06/2018: RESP admitido parcialmente. Em 11/06/2018: Protocolizado Agravo pela empresa. Em 12/07/2018: Agravo rejeitado. Em 10/08/2018: EDs protocolizados pela empresa. Em 25/09/2018: EDs não conhecidos. Em 09/05/2024: RESP da empresa parcialmente provido em relação à matéria da Impossibilidade de Aplicação da Multa Agravada e da Impossibilidade de Cumulação da Multa Isolada com a Multa de Ofício. Aguarda intimação do acórdão.

h. estágio do processo	Aguardando julgamento na esfera administrativa
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível: 23.393.710,94 – Remota: 7.434.792,65
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A Companhia considerou o processo relevante devido a critérios qualitativos, bem como o valor da discussão reportado no item “e”;
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Tendo em vista que a discussão ainda está na esfera administrativa, em caso de perda caberá a análise de eventual propositura de ação judicial para afastar a cobrança. Por fim, caso a Companhia não obtenha êxito, estará sujeita ao pagamento do valor envolvido, devidamente atualizado.

Processo nº 19515.721023/2018-17	
a. juízo	Receita Federal
b. instância	1ª Instância administrativa
c. data de instauração	11/12/2018
d. partes no processo	Autuante: Receita Federal Autuada: Rumo Malha Oeste S/A
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 30.786.899,97
f. principais fatos	Trata-se de auto de infração lavrado para a cobrança de IRPJ e CSLL decorrente da identificação da infração relativa à indevida dedução dos custos com a concessão da malha oeste e dos custos de aquisição de bens do ativo permanente, oriundos de contratos de concessão e arrendamento firmados com a antiga RFFSA, como custo ou despesa operacional, no período de apuração de 2014, com a imputação de multa de ofício de 75%. Discute-se a classificação contábil correta das despesas (Passivo x Passivo Contingente x Provisão) e por conseguinte, a possibilidade de dedução de tais valores do lucro real.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em 11/01/2019: Protocolo de Impugnação. Em 04/11/2019: Impugnação improcedente. Em 11/12/2019: a empresa interpôs recurso voluntário. Em 23/02/2023: protocolo de manifestação requerendo o não conhecimento do recurso de ofício, em face do novo limite estabelecido pela Portaria MF nº 02/2023, que determinou que o Presidente de Turma de Julgamento de Delegacia de Julgamento da Receita Federal do Brasil recorrerá de ofício somente quando a decisão exonerar sujeito passivo do pagamento de tributo e encargos de multa, em valor total superior a R\$ 15.000.000,00. Aguarda julgamento do recurso voluntário.
h. estágio do processo	Aguardando julgamento na esfera administrativa
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A Companhia considerou o processo relevante devido a critérios qualitativos, bem como o valor da discussão reportado no item “e”;
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Tendo em vista que a discussão ainda está na esfera administrativa, em caso de perda caberá a análise de eventual propositura de ação judicial para afastar a cobrança. Por fim, caso a Companhia não obtenha êxito, estará sujeita ao pagamento do valor envolvido, devidamente atualizado.

Processo nº 5060341-64.2024.4.04.7000

a. juízo	16ª Vara de Execuções Fiscais de Curitiba
b. instância	1ª Instância judicial
c. data de instauração	06/12/2024
d. partes no processo	Exequente: União Federal-Fazenda Nacional Executada: Rumo S.A. (origem: ALL – América Latina Logística S.A)
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 15.373.975,71
f. principais fatos	Execução Fiscal ajuizada contra a Companhia para a cobrança de contribuição previdenciária (20% sobre o valor pago) de valores referentes ao Plano de Opção de Compra de Ações concedido para empregados, administradores e terceiros nos períodos de 01/2006 a 12/2008 e 03/2009 a 10/2010. O fundamento principal da autuação é a suposta natureza remuneratória (salário in natura), destinando-se a criar um atrativo ao beneficiário e mantê-lo na empresa pela promessa de ganhos futuros.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Após termino da esfera administrativa, aguarda a citação.
h. estágio do processo	Aguarda citação.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A Companhia considerou o processo relevante devido a critérios qualitativos, bem como o valor da discussão reportado no item “e”;
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Caso a Companhia não obtenha êxito, estará sujeita ao pagamento do valor envolvido, devidamente atualizado

Processo nº 5004023-20.2024.4.03.6182	
a. juízo	5ª Vara de Execuções Fiscais Federal de São Paulo
b. instância	1ª Instância judicial
c. data de instauração	03/09/2015
d. partes no processo	Exequente: União Federal-Fazenda Nacional Executada: Rumo Malha Paulista S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 12.267.102,76
f. principais fatos	Trata-se de execução fiscal para cobrança de débitos de IRPJ e CSLL relativos ao ano de 2009, sob a alegação de que a Rumo Malha Paulista teria excluído indevidamente da apuração do Lucro Real e da base de cálculo ajustada da CSLL provisões trabalhistas. Pelo entendimento da Receita Federal, as baixas das provisões trabalhistas foram efetuadas pela Rumo Malha Paulista sem os devidos controles individualizados e específicos (provisões e reversões), o que impactaria na apuração tributária. A Receita Federal também instaurou processo administrativo de representação fiscal para fins penais, que terá prosseguimento suspenso até a decisão final, na esfera administrativa, sobre a exigência fiscal.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Após termino da esfera administrativa, aguarda a citação.
h. estágio do processo	Processo finalizado na esfera administrativa. Aguardando decisão sobre exclusão da multa (valor remanescente) em razão de julgamento por voto de qualidade. Aguarda-se citação.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.

j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A Companhia considerou o processo relevante devido a critérios qualitativos, bem como o valor da discussão reportado no item “e”;
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Caso a Companhia não obtenha êxito, estará sujeita ao pagamento do valor envolvido, devidamente atualizado.

A Companhia e suas controladas são parte em diversos processos no desenvolvimento normal de suas atividades. Em 31 de dezembro de 2024, o valor total provisionado em relação aos processos judiciais com perda provável, descritos no item 4.4 deste Formulário de Referência, era de R\$ 1.098.418 milhões.

As provisões da Companhia são registradas conforme os regramentos contábeis, sendo constituídas provisões para processos.

Em março de 2019, a Companhia teve ciência da instauração de processo administrativo perante o CADE para apuração de representação formulada pela Agrovía S.A. A Companhia apresentou defesa, refutando os argumentos apresentados por esta e ressaltou que grande parte dos fatos já foi analisada e rejeitados pelo próprio órgão em outro processo administrativo. Foi realizada audiência de instrução. A Superintendência do CADE entendeu pelo arquivamento de duas das três alegações apresentadas pela Agrovía S.A. Quanto à terceira alegação, apresentou nota técnica sugerindo a condenação da Companhia ao pagamento de multa a ser fixado pelo CADE, considerando o mercado de açúcar da Malha Paulista. Rumo apresentou defesa. A PROCADÉ manifestou-se no mesmo sentido da Superintendência. O Ministério Público que atua perante o CADE manifestou-se no mesmo sentido. Houve julgamento pelo Conselho do CADE, o qual a) condenou a Cia ao pagamento de multa de R\$ 247,1 milhões, cujo pagamento deveria ser feito em 30 dias sob pena de multa de R\$ 100 mil por dia de atraso; b) determinou que a Companhia se abstenha de adotar medidas que impeçam o acesso à Malha Paulista; c) determinou que a Companhia assegure condições isonômicas de acesso à ferrovia; d) determinou a instauração de outro processo administrativo para apurar suposta recusa em celebrar contrato de elevação, o que foi rejeitado pelo CADE; e e) que a Procuradoria junto ao CADE (PROCADÉ) avalie eventual descumprimento do acordo em ato de concentração, o que foi rechaçado pela PROCADÉ. Em janeiro de 2022, a Companhia ajuizou ação anulatória contra tal decisão, tendo obtido parcial deferimento da tutela antecipada requerida. Houve julgamento de improcedência da ação anulatória, tendo havido interposição de recurso de apelação. Iniciado o julgamento da apelação, o Tribunal, por maioria, acolheu os argumentos da Cia, entendendo pela nulidade do processo administrativo e determinando seu retorno ao CADE para nova prolação de decisão administrativa. Em razão do julgamento por maioria, o julgamento foi suspenso para que ocorra o julgamento estendido, nos termos do art. 942 do CPC. Sentença reformada. Recurso de apelação provido, para anular a decisão condenatória proferida pelo CADE nos autos do Processo Administrativo nº 08700.00577/2016-03, sem prejuízo que nova decisão seja tomada no mesmo processo. 04/02/2025: Julgamento dos embargos de Página 4 de 11 declaração opostos pelo Cade – EDs rejeitados. O valor total da demanda é de R\$ 358,518 milhões, sendo que a Companhia, com base na análise técnica de seus advogados, entende que do total mencionado, R\$ 36.325.618,56 tem risco provável e o restante possível.

Em paralelo ao caso acima, o CADE entendeu que teria havido atraso da Cia ao dar cumprimento à obrigação de comunicar aos seus clientes o teor da decisão do CADE. A Cia comprovou o cumprimento e apresentou embargos à execução, suspendendo-se a execução. A Cia, com base na análise técnica de seus advogados, entende como possível o risco desta demanda, a qual representa a contingência atualizada de R\$ 51.819 milhões.

A Cia é parte em arbitragem instaurada por esta em face de prestador de

serviços, na qual esta busca o reconhecimento da rescisão do contrato de prestação de serviços em razão da inexecução dos serviços para qual houve a contratação. Houve apresentação de reconvenção pela parte contrária, a qual alega que teria direito ao montante de 30 milhões. A arbitragem encontra-se em fase inicial. A Cia e seus advogados avaliam o risco como possível.

Foi instaurado Inquérito Policial perante a Delegacia de Repressão a Crimes Contra o Meio Ambiente de Curitiba/PR com o escopo de apurar a suposta prática do crime previsto no artigo 69-A, da Lei Federal n.º 9.605/98, pela empresa Rumo Malha Sul S.A. Em 30 de julho de 2020. A Rumo protocolou perante o IBAMA, o Relatório Anual das atividades desenvolvidas, referente ao período do biênio dos anos de 2019/2020. Este relatório, de acordo com as investigações, conteria informações supostamente falsas, no intuito de assegurar a manutenção da licença operacional outrora concedida pelo mesmo órgão ambiental. Em 04/09/2023 foi elaboração relatório final das investigações com indiciamento de Daniel Rockenbach, Darlan Fábio de David, Eduardo Pellegrina Filho, Fernando de Pádua de Azevedo, João Alberto Fernandez de Abreu, Ricardo Lewin, (estes, estatutários da Cia) Mauricio Caetano de Mello e Thamirys Milla Kozien. Atualmente aguarda-se cumprimento, pela Polícia Federal, da cota exarada pelo Ministério Público Federal, qual seja, expedição de ofício ao IBAMA para que elabore Laudo Técnico caracterizando a área afetada pelas atividades da empresa na unidade ferroviária de Mafra, bem como a dimensão e caracterização específica dos supostos danos ambientais ocasionados pelo descumprimento das condicionantes da Licença de Operação. Em razão do indiciamento dos estatutários, houve impetração de HC para trancamento do IP, o qual foi rejeitado. Foi interposto Recurso em Sentido Estrito, tendo sido cancelado o indiciamento dos estatutários.

Em 2010, a Prumo Engenharia Ltda. ("Prumo Engenharia"), empresa prestadora de serviço da então ALL - América Latina Logística SA ("ALL"), foi acusada de incorrer em práticas trabalhistas irregulares durante a execução de serviço de engenharia para uma subsidiária da ALL. Independentemente e sem prejuízo de sua defesa e da alegação de que não houve práticas trabalhistas irregulares, a Prumo Engenharia já reconheceu e assumiu responsabilidade integral pela condição dos trabalhadores em questão, inclusive perante a Superintendência Regional do Trabalho, isentando a ALL de toda e qualquer responsabilidade. Entretanto, a Rumo Malha Paulista S.A. ("Malha Paulista"), subsidiária da Companhia, nova denominação da sociedade então subsidiária da ALL que contratou o serviço da Prumo Engenharia em 2010, foi incluída no cadastro de empregadores do Ministério do Trabalho por referidas práticas de responsabilidade da Prumo Engenharia. Os fatos em questão estavam em discussão no Poder Judiciário e no Ministério do Trabalho e Emprego. A Rumo e o Ministério Público do Trabalho celebraram acordo judicial, no qual a Rumo se comprometeu a cumprir diversas obrigações ligadas às condições de trabalho, bem como a pagar R\$ 20 milhões para entidades sociais. Esse acordo foi homologado judicialmente pelo Tribunal Superior do Trabalho. Após a referida

homologação, a Advocacia Geral da União apresentou recurso, apenas e tão somente, quanto à destinação dos R\$ 20 milhões, uma vez que, na visão deles, o valor deveria ser destinado ao Fundo de Amparo ao Trabalhador ("FAT"). O recurso da União não foi provido. Ocorreu o trânsito em julgado da decisão em 08/11/2023. Autos foram remetidos para o juízo de origem. A Rumo apresentou nos autos comprovante de pagamento do acordo, bem como evidências de cumprimento das obrigações previstas no acordo.

Em 13 de abril de 2018 foi concedida medida liminar pela 83ª Vara do Trabalho de São Paulo, em ação anulatória, determinando a exclusão da Malha Paulista do cadastro acima referido até o trânsito em julgado do processo judicial, o qual tramita em segredo de justiça. A liminar em questão foi mantida pelo TRT da 2ª Região e pelo TST. A Rumo e a Advocacia Geral da União celebraram acordo judicial, no qual a Rumo se comprometeu (i) a pagar R\$ 3 milhões ao FAT, (ii) a criar um programa de monitoramento continuado em direitos humanos e trabalhistas pelo prazo de 2 anos, (iii) promover 2 projetos sociais, (iv) patrocinar a capacitação de trabalhadores em estado de vulnerabilidade e, ainda (v) pagar indenização por danos individuais e ressarcimento da União pelas despesas. O acordo foi homologado pela 83ª Vara do Trabalho de São Paulo. Após a homologação, o Ministério Público do Trabalho, na qualidade de custos legis, apresentou recurso, alegando a incompetência da Advocacia Geral da União para celebrar o acordo. O recurso do MPT não foi provido e a decisão que homologou o acordo celebrado transitou em julgado. Os autos retornaram à vara de origem. Se a Rumo não cumprir com o programa de monitoramento acima citado, a Companhia pode ser incluída no cadastro de empregadores do Ministério do Trabalho. A Rumo implementou as obrigações estipuladas no acordo ao longo dos anos de 2023 e 2024. Pelo acordo, o Ministério do Trabalho tem 60 dias para se manifestar sobre o cumprimento dos compromissos. Contudo, o Ministério do Trabalho já solicitou a prorrogação do prazo, tendo as partes apresentado manifestação em conjunto, elastecendo o prazo por mais 60 dias.

A Companhia informa que determinados inquéritos policiais contra a Companhia e suas controladas ou seus administradores não estão descritos neste Formulário de Referência, uma vez que refletem uma fase investigatória inicial, na qual ainda não houve qualquer tipo de instauração processual.

Dessa forma, indicamos abaixo processos considerados relevantes pela Companhia e que não constam em qualquer dos demais itens da Seção 4 deste Formulário de Referência:

Crimes Contra a Ordem Tributária

Ação penal nº 0002098-21.2014.8.26.0372 – 2ª Vara de Monte Mor / SP

Os Srs. Rubens Ometto Silveira Mello, na qualidade de administradores da Raízen Energia S.A. e Cosan

S.A. Açúcar e Alcool, então denominada Cosan S.A. Indústria e Comércio, sociedades sob controle comum com a Companhia, são partes em uma ação penal, junto com outros cinco então administradores da Raízen Energia S.A. (Srs. Rodolfo Norivaldo Geraldi, Pedro Isamu Mizutani, Paulo Sergio de Oliveira Diniz, José Vitório Tararam e Armando Vieira Viotti), para apuração de envolvimento na suposta prática de crime contra a ordem tributária (artigo 1º, da Lei nº 8.137/91) em razão de suposto pagamento a menor de ICMS.

A legalidade dos débitos fiscais está sendo discutida em sede de execução fiscal (e respectivos embargos à execução) autônoma à ação penal. Nesta data, tal débito encontra-se caucionado por seguro garantia. A defesa defende que este tipo penal é um crime material e exige efetivo prejuízo ao erário, sendo que, com a garantia apresentada ao juízo, a própria materialidade do crime deve ser afastada e a punibilidade extinta.

A denúncia havia sido rejeitada em 2015, mas após o provimento do Recurso em Sentido Estrito do Ministério Público e negativa de provimento ao Recurso Especial interposto posteriormente, foi determinado o prosseguimento da demanda – suspensão enquanto aguarda discussão na esfera tributária até o julgamento definitivo dos Embargos à Execução.

Caso venha a prosseguir e a ação penal seja julgada procedente, os Srs. Rubens Ometto Silveira Mello e Marcos Marinho Lutz, bem como os outros cinco administradores denunciados (Srs. Rodolfo Norivaldo Geraldi, Pedro Isamu Mizutani, Paulo Sergio de Oliveira Diniz, José Vitório Tararam e Armando Vieira Viotti) estarão sujeitos às sanções criminais cabíveis.

Na opinião dos advogados que patrocinam a causa, não é possível estabelecer com segurança as possibilidades de arquivamento. Não obstante, na opinião dos referidos advogados, a existência de outras teses como ausência de dolo e falta de prejuízo podem suspender ou arquivar as investigações ou eventuais processos delas decorrentes, sendo que em todos os casos, é possível defender que o pagamento feito a qualquer tempo é causa de extinção da punibilidade.

Ação penal nº 0112153-07.2019.8.19.0001 – 16ª Vara Criminal do Rio de Janeiro/RJ

Trata-se de ação penal instaurada em face de Roberto de Rezende Barbosa, José Eugênio de Rezende Barbosa Sobrinho, Alberto Asato, Edvaldo Monteiro de Oliveira, Rubens Ometto Silveira Mello, Pedro Isamu Mizutani, Marcelo Eduardo Martins e José Vitório Tararam, junto à 16ª Vara Criminal do Rio de Janeiro – RJ, para apuração de crimes tributários, previstos nos artigos 1º, inciso II c/c e 12, inciso I, ambos da Lei Federal nº 8.137/1990, na forma do artigo 71, do Código Penal.

Consta da denúncia ofertada pelo Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro que os denunciados, na qualidade de administradores da Nova América S/A Comercial, teriam realizado creditamentos indevidos de ICMS, amparados em documentos fiscais (CTRC) supostamente inidôneos, resultando, assim, recolhimento a menor do imposto ao Fisco, mediante fraude.

A denúncia foi recebida em 16 de maio de 2019, tendo, na sequência, sido expedidas cartas precatórias para citação dos denunciados. Em dezembro de 2019, diante da informação trazida nas respostas à acusação de que foram opostos embargos à execução, o Ministério Público se manifestou requerendo a expedição de ofício à Secretaria da Fazenda para que se esclareça o andamento da ação cível.

O juízo acolheu o referido pedido. Em outubro de 2021 foi juntada resposta de ofício da Secretaria da Fazenda com o status atualizado dos embargos à execução. Em síntese, esclareceu-se que o feito se encontra em fase de instrução. Na sequência, os autos da ação penal foram remetidos ao Ministério Público, que requereu novo sobrestamento do feito, porém com a designação de data para depoimento das testemunhas de acusação, a fim de evitar que a prova reste prejudicada.

Houve designação de audiência de instrução e julgamento, no entanto, após despacho de nossa petição, o Juízo proferiu decisão cancelando a referida audiência, visto que os Embargos à Execução se encontram em fase probatória, devendo a presente ação penal permanecer suspensa. Processo segue suspenso.

A Companhia não pode prever o resultado de investigações sobre condutas de ex-funcionários da ALL.

Durante o ano de 2016, a Companhia tomou conhecimento de certas reportagens de imprensa alegando que pagamentos indevidos a funcionários públicos foram feitos por ex-funcionários da ALL em conexão com um investimento do Fundo de Investimento do Fundo de Garantia do Tempo De Serviço (“FI-FGTS”), na subsidiária indireta Brado Logística e na ALL. Como resultado dessas alegações, a Companhia contratou assessores externos para conduzir uma investigação interna. Após a conclusão da investigação, a Companhia apresentou um relatório ao Ministério Público Federal, esclarecendo que os fatos apurados dizem respeito a período anterior à fusão entre ALL e Companhia.

A Companhia teve ciência de que informações sobre tal relatório de investigação foram juntadas aos autos de um procedimento investigatório criminal instaurado pelo Ministério Público Federal para apurar esses e outros fatos. Até a divulgação deste Formulário de Referência, as investigações ainda estavam em andamento.

Em 2021 a Rumo tomou ciência, novamente por meio de reportagens em jornais de grande circulação, que os pagamentos relatados acima, que ocorreram em 2013, teriam sido realizados sem lastro, por ex- administrador da então ALL, e que estavam sendo investigados em inquérito direcionado ao então Senador da República, Sr. Renan Calheiros, sobre suposta atuação na obter as alterações legislativas almejadas pelos empresários, e que poderiam não estar relacionados com os investimentos do FI-FGTS, na subsidiária Brado Logística como inicialmente sugerido. Foi realizado novo levantamento e reencaminhado às autoridades públicas os comprovantes dos depósitos localizados sobre referidos pagamentos às empresas mencionadas, sendo que a Companhia se colocou à disposição para eventuais esclarecimentos. Ressalta-se que referidos pagamentos já haviam sido objeto de comunicação pela Companhia às autoridades públicas em 2016 quando da investigação interna realizada por conta da questão anteriormente relatada.

Neste momento, a Companhia não pode prever as consequências de quaisquer constatações ou quaisquer medidas que possam ser tomadas pelas autoridades locais, qualquer uma das quais pode ter um efeito adverso significativo e reputacional sobre a Companhia e/ou sobre sua controlada Brado Logística.

A Companhia e/ou suas controladas também figuram como parte em ações de natureza tributária, consideradas como repetitivas ou conexas e não sigilosas e relevantes cujos descritivos se encontram abaixo:

- i. ICMS. A Companhia sofreu diversas cobranças administrativas e judiciais relacionadas ao ICMS, que envolvem, essencialmente: (a) exigência de ICMS supostamente não recolhido nas prestações de serviço de transporte ferroviário para exportação; (b) exigência de ICMS em razão de suposto creditamento indevido por escrituração no Livro Registro de Entradas de valores superiores aos apurados nos Livros Fiscais; (c) exigência de ICMS relacionada a créditos oriundos de materiais utilizados no processo produtivo, mas que, no entendimento fazendário, tais materiais seriam classificados como “uso e consumo”, não gerando direito ao crédito; (d) para os itens supra, também foram incluídas multas de 50% do valor do imposto e 100% do valor do crédito considerado indevido; (e) exigência de ICMS em específico pelo Fisco do Estado do Mato Grosso decorrente da lavratura de diversos Termos de Apreensão e Depósito (TADs) visando a cobrança do tributo e de multa de 50% sobre o valor das operações autuadas, sob o equivocado entendimento de que as operações de saída de mercadorias destinadas à exportação estariam com os Documento Auxiliar do Conhecimento do Transporte Eletrônico (DACTEs) cancelados, com a suposta caracterização de documentação inidônea, nos termos dos artigos 35-A e 35-B da Lei

Estadual 7098/98; e, por fim, (f) cobrança de ICMS, dos anos de 2018 e 2019, na aquisição de vagões em decorrência da alegada não isenção prevista pelo Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO pelo fisco paulista.

- ii. MULTA ISOLADA / TRIBUTOS FEDERAIS: b) A companhia recebeu diversas autuações de multa isolada em razão de pedidos de compensações indeferidos de diversos tributos, bem como crédito prêmio de IPI;
- iii. PIS/COFINS. As demandas administrativas de PIS e COFINS estão relacionadas, substancialmente, às glosas de créditos de PIS e COFINS pelo sistema não cumulativas relativos aos seguintes itens: a) créditos lançados extemporaneamente desacompanhados de prévia retificação de declarações fiscais; b) créditos sobre despesas decorrentes de contratos de tráfico mútuo; c) créditos relativos às despesas com serviços classificados como insumos na atividade desenvolvida pela empresa que supostamente não foram comprovadas durante a Fiscalização; d) créditos sobre despesas com transporte de colaboradores; e) créditos relativos às despesas com energia elétrica; f) créditos sobre despesas com locações de máquinas e aluguéis que não foram comprovadas no curso da Fiscalização; g) créditos sobre despesas na aquisição de máquinas, equipamentos e outros bens incorporados ao ativo imobilizado da empresa e h) multa isolada correspondente a 50% do valor dos créditos; Em 2023, houve redução expressiva do passivo em razão de decisão favorável na esfera administrativa reconhecendo parcialmente os créditos pleiteados.
- iv. Contribuições Previdenciárias. a) O fisco federal autuou a Rumo Malha Paulista (então ALL Malha Paulista) pelo não recolhimento de contribuições previdenciárias sobre verbas trabalhistas de natureza indenizatória, b) Autuações fiscais em face da Malha Sul para cobrança de Contribuição Previdenciária sob alegada necessidade de recolhimento complementar para funcionários expostos a ruídos acima de 85db.
- v. IOF s/ Mútuo. As demandas de IOF estão relacionadas, substancialmente, aos seguintes itens a) O Fisco federal pretende fazer prevalecer a incidência de IOF sobre as contas correntes mantidas pela controladora para as coligadas/controladas (parte mais substancial da autuação). No entendimento do fisco, a utilização de uma rubrica contábil como de adiantamentos de despesas a empresas ligadas, sem contrato formal de mútuo caracteriza a existência de uma conta corrente, devendo-se apurar o IOF devido segundo as regras próprias das operações de crédito rotativo. Os autos de infração ainda estão sendo questionados no âmbito administrativo, e b) Auto de Infração lavrado pelo Fisco Federal em face da Rumo Malha Norte por suposta ausência de recolhimento de IOF no período de 2017 e 2018, relativa à cobrança em alegadas transações financeiras entre as companhias do grupo.
- vi. PARCELAMENTO DE DÉBITOS: A Receita Federal indeferiu parcialmente os pedidos de parcelamento de débitos tributários federais efetuados pela

Companhia (em nome da Raízen Energia) nos termos da MP 470/2009, sob o infundado argumento de que o prejuízo fiscal oferecido não seria suficiente para quitação dos respectivos débitos.

- vii. OPERAÇÕES FINANCEIRAS NO EXTERIOR: Auto de Infração lavrado para exigir diferenças de IRPJ, CSLL, PIS e COFINS, relativo aos anos-calendários de 2005 a 2008, em decorrência das seguintes infrações: a) apuração indevida de créditos de PIS e COFINS sobre insumos utilizados no reparo de locomotivas; b) dedução indevida do lucro real e da base de cálculo da CSL de despesas financeiras decorrentes de empréstimos celebrados com instituições financeiras no exterior; c) exclusão indevida do lucro real e da base de cálculo da CSL de receitas financeiras decorrentes de títulos emitidos pelo governo da Áustria e pelo governo da Espanha, esse último por meio do Instituto de Crédito Oficial (“ICO”), empresa pública a ele vinculada; d) erro na contabilização e exclusão indevida no lucro real e na base de cálculo da CSL de ganhos auferidos em operações de swap e não tributação das receitas financeiras auferidas com tais contratos pelo PIS e pela COFINS; e) exclusão indevida do lucro real e da base de cálculo da CSL realizada a título de créditos de PIS e COFINS; f) exclusão indevida do lucro real e da base de cálculo da CSL realizada a título de CSL diferida; e g) recolhimento insuficiente das antecipações de IRPJ e CSL, o que gerou a aplicação da multa de ofício isolada no percentual de 50%, em concomitância com as multas de ofício de 75%. Em 2019, tivemos êxito definitivo no que se refere a integralidade das infrações “a”, “b”, “d”, “e” e “f”, bem como de parte da infração “c”, para reconhecer a possibilidade de exclusão do lucro real e da base de cálculo da CSLL das receitas decorrentes dos títulos da dívida pública da Áustria adquiridos em 24 de julho de 2006 e, como consequência, de parte da infração “g”, na extensão do cancelamento parcial do item “c”. Contingência ajustada quanto ao êxito definitivo. O remanescente do item “g” permanece em discussão administrativa. A discussão sobre o remanescente do item “c” se encerrou na esfera administrativa com seguimento na esfera judicial.
- viii. IRPJ/CSLL. (1) Provisões trabalhistas: Tratam-se de autos de infração que exigem IRPJ e CSLL, sob a alegação de a Companhia teria excluído da apuração do lucro real e da base de cálculo ajustada da CSLL provisões trabalhistas. Pelo entendimento do Fisco, as baixas das provisões trabalhistas foram efetuadas pela Companhia sem a individualização dos processos (provisões e reversões), o que impactaria na apuração tributária. (2) Questionamentos relativos ao aproveitamento e amortização de ágios e depreciação acelerada; e (3) retificação de declaração de compensação motivada por restituição parcial dos créditos objetos do pedido de compensação.
- ix. IRRF: A Rumo Malha Paulista teve parte de sua compensação de saldo credor de IRPJ glosada pela Receita Federal com base no argumento de que a Companhia não teria direito à compensação do IRRF sobre operações de

swap.

- x. IPTU CONCESSÃO. Exigência de IPTU supostamente incidente sobre faixa de domínio e imóveis vinculados ao serviço público federal de transporte ferroviário de cargas. Nos casos judicializados há a demonstração do distinguishing com os Temas 385 (RE 594015) e 437 (RE 601720), ambos do Supremo Tribunal Federal, demonstrando especialmente que atividade ferroviária prestada pela Companhia atua no regime de exclusividade – não concorrencial - da prestação do serviço público concedido pela União, situação ressalvada pela Suprema Corte para aplicação de ambos os julgados). Atualmente, há tema específico no STF para tratativa do assunto (Tema 1297), razão pela qual estamos trabalhando no Supremo para obter precedente favorável.
- xi. ISS. A Companhia sofreu diversas cobranças administrativas e judiciais relacionadas ao ISS, que envolvem, essencialmente: (a) cobranças pelo Município de Santos em face da Portofer, referente a suposta prestação de serviço dentro do porto organizado de Santos; e, (b) cobrança pelo Município de Santos referente a serviços tomados de construção civil, em que são cobradas as diferenças de recolhimento apuradas entre os valores das notas fiscais e do valor do contrato realizado.

a) Formalização da Política de Gerenciamento de Riscos.

Em 29 de outubro de 2018, o Conselho de Administração da Controladora aprovou a última versão da Política de Gestão de Riscos a qual pode ser consultada no nosso site de relacionamento com investidores conforme: <https://ri.rumolog.com/governanca-corporativa/estatuto-codigos-e-politicas/>

b) Objetivos e estratégias da política de gerenciamento de riscos:

A Política de Gestão de Riscos da Controladora visa estabelecer e divulgar princípios, diretrizes e responsabilidades a serem observados no processo de gestão de riscos, de forma a sustentar a realização de seus objetivos estratégicos de negócio, entre outros aspectos, por meio de um processo contínuo de identificação, avaliação, monitoramento e reporte dos riscos associados a tais objetivos. O processo e estrutura de gerenciamento de riscos é baseado, mas não se limita, no modelo COSO-ERM – Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (“COSO”) o qual considera as etapas abaixo:

(i) Identificação e mapeamento dos riscos para os quais se busca proteção:

A Controladora monitora os riscos descritos no item 4.1. deste Formulário de Referência e busca gerenciar por meio de ações, processos, controles internos e mecanismos de proteção a exposição deles que possam impactar de forma significativa atingimento de objetivos traçados pela alta administração da Controladora. As principais naturezas dos riscos estão destacadas abaixo:

- **Riscos Estratégicos** estão associados à tomada de decisão da alta administração e podem gerar perda substancial no valor econômico da organização.
- **Riscos Operacionais** estão associados à possibilidade de ocorrência de perdas (de produção, ativos, clientes, receitas) resultantes de falhas, deficiências ou inadequação de processos internos, pessoas e sistemas, assim como de eventos externos como catástrofes naturais, fraudes, greves e atos terroristas. Os riscos operacionais geralmente acarretam redução, degradação ou interrupção, total ou parcial, das atividades, com impacto negativo na reputação da sociedade, além da potencial geração de passivos contratuais, regulatórios e ambientais.
- **Riscos Financeiros** são aqueles associados à exposição das operações financeiras da organização, segregados em:
 - Câmbio: associado à volatilidade do mercado e pode afetar a Controladora quando tiver ativos ou passivos atrelados à moeda estrangeira.
 - Juros: também associado à volatilidade do mercado. A Controladora pode, eventualmente, contratar dívidas e derivativos indexados a taxas de juros fixos ou flutuantes, porém, alterações

na percepção de risco dos agentes do mercado podem gerar volatilidade nas curvas de juros e, desta forma, aumentar as despesas financeiras da Controladora.

- Liquidez: situação em que a Controladora encontra dificuldades em cumprir com as obrigações associadas com seus passivos financeiros.
- Crédito: associado às contrapartes da Controladora que podem, e eventualmente, deixar de honrar seus compromissos e obrigações.
- **Riscos de Conformidade (Compliance)** aqueles associados à exposição a não cumprimento de leis e regulamentos emitidos pelos governos centrais e locais assim como regulamentos emitidos por entidades reguladoras ou mesmo de natureza interna. Estão associados a prevenção de lavagem de dinheiro, integridade, etc. A estrutura de monitoramento de gerenciamento de riscos da Controladora é baseada no modelo de linhas de defesa do COSO-ERM.

(ii) Instrumentos utilizados para proteção e gestão:

Após a identificação dos riscos descritas no item acima, a Controladora realiza a sua avaliação e classificação de impacto e da probabilidade de ocorrência. Importante considerar que a avaliação do impacto não apenas deve levar em consideração as consequências imediatas da materialização de um risco, mas também os efeitos indiretos reputacionais, uma vez que nem todos os riscos poderão ser qualificados. Já a avaliação da probabilidade deve levar em consideração o histórico de gestão de riscos e a chance de algo acontecer perante as ações, controles implementados e volume das operações existentes, ou seja, a análise da probabilidade deve ser feita sobre o risco residual.

Para gerenciar os riscos aos quais estamos expostos, contamos com o apoio das áreas de Controles Internos e Riscos, Seguros, Segurança da Informação e Compliance Jurídico Corporativo, bem como, do Comitê de Auditoria Estatutário, além dos times de Auditoria Interna, Gestão de Riscos e do Comitê de Compliance da Cosan, que atuam de forma integrada em benefício de todas as empresas controladas. A atuação em conjunto permite à Controladora ter uma visão integrada dos riscos e controles, podendo fazer uma melhor avaliação das ações adotadas no tratamento ao risco.

O risco nunca pode ser eliminado por completo, no entanto, para definição das tratativas, a avaliação dos riscos é feita de forma conjunta, envolvendo tanto as áreas mencionadas, como também a Diretoria Responsável pelo processo em que o risco foi identificado, para então definir-se o melhor instrumento de proteção, que podem ser:

- **Evitar:** Quando se elimina o fato gerador do risco, por exemplo, descontinuando determinado processo ou saindo de mercado específico.

- **Reduzir:** Quando são aplicáveis os controles internos (ex. aprovação, revisão, segregação de funções, reconciliação, perfis de acesso, etc.) para que o dano potencial do risco seja substancialmente reduzido.
- **Compartilhar:** Quando o risco é dividido com uma contraparte externa à Controladora. Exemplos de compartilhamento de riscos são as operações de hedge (moeda estrangeira, preços, juros) e apólices de seguro.
- **Aceitar:** Quando o impacto versus probabilidade do risco é considerado irrelevante, toma-se a decisão de aceitar o risco, pois o custo da ação de controle seria maior do que o próprio risco potencial envolvido.

No âmbito de riscos financeiros, há instrumentos específicos de proteção classificados abaixo:

Tipo de Risco	Instrumento de Proteção
Câmbio	- Non Deliverable Forward (NDF) - Swap - Contrato Futuro de Câmbio - Contrato de Opções de Compra e/ou Venda de Moeda Estrangeira - Caixa e Equivalentes de Caixa em Moeda Estrangeira
Juros	- Swap - Contrato Futuro de Taxa de Juros
Liquidez	- Caixa e Equivalentes de Caixa aplicados em títulos de renda fixa de curto prazo - Contratação de limites para saque (Standby Credit Facility e Conta Garantida)
Crédito	- Caixa e Equivalentes de Caixa aplicados em Instituições Financeiras consideradas investment grade em escala nacional pelas agências de rating Standard & Poors, Fitch e Moody's - Contratos de Derivativos negociados com Instituições Financeiras consideradas investment grade em escala nacional pelas agências de rating Standard & Poors, Fitch e Moody's

O entendimento dos riscos e adoção de ações mitigatórias como resposta é de responsabilidade de todos os gestores da Controladora e de suas controladas. Os riscos mapeados são compartilhados para discussão e conhecimento do Comitê de Auditoria Estatutário, o qual é composto tanto por membros da Controladora como por membros independentes. Cada risco mapeado deve ter o tratamento específico, determinado pelas áreas operacionais em conjunto com as áreas dedicadas e com a administração da Controladora.

(iii) Estrutura organizacional de gerenciamento de riscos:

A estrutura de monitoramento e gerenciamento de riscos da Controladora é baseada de acordo com o modelo de linhas de defesa do COSO-ERM. As linhas de defesa consistem em um conceito que define os papéis e responsabilidades do processo de gestão de riscos, bem como, na interpretação desses papéis em todos os níveis da Controladora com o objetivo de determinar as diretrizes e fortalecimento da governança, conforme indicado abaixo:

- **1ª Linha de Defesa:** é representada pelos Gestores e Donos de Riscos das áreas de negócio os quais são responsáveis diretos, bem como pela detecção dos riscos frente aos processos e implementação das respostas corretivas e ações mitigatórias.
- **2ª Linha de Defesa:** é representada pelas áreas de Controles Internos, Compliance Jurídico e Segurança da Informação da Controladora, que atuam como suporte para garantir o apropriado funcionamento da primeira linha, por meio da identificação de riscos, falhas e desvios de processos e procedimentos internos e auxiliá-los nas respostas e ações mitigatórias.
- **3ª Linha de Defesa:** é representada pela Auditoria Interna, que atua no fornecimento de avaliações independentes à Administração para verificar a eficácia dos processos e controles internos e identificação de desvios operacionais e financeiros decorrentes de falhas e/ou fraudes dos processos internos. No exercício de suas funções, a Área de Auditoria Interna é representada pela Cosan S.A. de forma independente a administração. O resultado de todos os trabalhos da Auditoria Interna realizados pelo controlador da Controladora e relacionados a este tópico previstos no exercício, é reportado por meio de relatório ao Comitê de Auditoria Estatutário da Controladora submetido ao Presidente do Conselho de Administração, ao Presidente da Controladora, aos Diretores e Gerentes envolvidos.

Adicionalmente o processo de gerenciamento de riscos conta com atuação e monitoramento do Conselho de Administração, do Conselho Fiscal, e de seus órgãos de assessoramento, incluindo o Comitê de Auditoria Estatutário além dos Diretores da Controladora, com o objetivo de desempenhar suas funções, conforme descrito no item 7 deste Formulário de Referência.

Entre outras competências que cabe ao Comitê de Auditoria Estatutário, reforçamos que este Comitê tem papel relevante no processo de gerenciamento de riscos, suportando a administração no assessoramento das atividades de (i) contratação dos auditores independentes, a fim de avaliar a sua independência e qualidade dos serviços prestados, (ii) supervisão de forma constante dos trabalhos realizados pelos auditores independentes, (iii) monitoramento da qualidade e integridade dos mecanismos de controles internos relacionados as demonstrações financeiras intermediárias e anuais, (iv) gerenciamento dos riscos de Compliance, (v) elaboração do relatório semestral, se necessário, e, obrigatoriamente, relatório anual resumido, este a ser apresentado juntamente com as demonstrações financeiras, contendo a descrição de suas atividades, incluindo a indicação das reuniões realizadas e dos principais assuntos

discutidos, os resultados e conclusões alcançados e as recomendações feitas: e quaisquer situações nas quais exista divergência significativa entre a administração da Controladora, os auditores independentes em relação às demonstrações financeiras da Controladora.

Além do Comitê de Auditoria Estatutário, há, ainda, outros comitês de assessoramento ao Conselho de Administração, que fazem o acompanhamento de negócios e condutas da Controladora, inclusive no que se refere ao gerenciamento de riscos a que ela está sujeita, sendo eles: (i) o Comitê de Pessoas, (ii) o Comitê de Transações entre Partes Relacionadas, (iii) Comitê Financeiro, (iv) Comitê de Estratégia e Sustentabilidade, (v) o Comitê Operacional e o (vi) Comitê de Divulgação e Negociação.

Dessa forma, a Controladora entende que sua estrutura organizacional, operacional e de controles internos é adequada para verificação da efetividade da Política de Gestão de Riscos.

Cabe a administração da Controladora estabelecer a manutenção do ambiente de controles internos relativos aos relatórios financeiros, incluindo a avaliação da efetividade dos mesmos por meio de testes de controles. Portanto, o sistema de controle interno da Controladora foi elaborado para garantir, de forma razoável e em todos os aspectos relevantes, a confiabilidade dos relatórios financeiros e a preparação das demonstrações financeiras para divulgação externa, conforme princípios contábeis geralmente aceitos. Vale mencionar que devido às limitações inerentes, os controles internos sobre os relatórios financeiros podem não prevenir ou não detectar erros. Além disso, as projeções sobre qualquer avaliação de efetividade para períodos futuros estão sujeitas ao risco de que os controles podem se tornar inadequados devido a mudanças nas condições existentes.

Os controles referentes à preparação e divulgação das demonstrações financeiras são executados sob a supervisão dos Diretores e sob a responsabilidade da Vice- Presidência Financeira da Controladora, para fornecer segurança razoável quanto à confiabilidade do processo de preparação e divulgação dos relatórios e demonstrações financeiras, e estão de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e as normas internacionais de relatório financeiro (IFRS) emitidas pelo International Accounting Standard Board - IASB. Em sua avaliação, a administração concluiu que, no exercício social encerrado 31 de dezembro de 2023, a Controladora não apresentou deficiências significativas no ambiente de controles internos que pudessem impactar na elaboração, mensuração e apresentação sobre os relatórios financeiros.

c) Adequação da estrutura operacional e controles internos para verificação da efetividade da política adotada

Com base nas informações descritas acima (item 5.1), a Controladora entende que sua estrutura organizacional, operacional e de controles internos é adequada para a verificação da efetividade da Política de Gestão de Riscos. Além disso, o Comitê de Auditoria Estatutário da Controladora desempenha a função de

assessorar o Conselho de Administração a verificar a adequação da estrutura operacional e dos controles internos de forma a garantir a efetividade da política de gerenciamento de riscos.

a) as principais práticas de controles internos e o grau de eficiência de tais controles, indicando eventuais imperfeições e as providências adotadas para corrigi-las

A Companhia adota práticas e controles internos, que asseguram substancialmente a qualidade, precisão e confiabilidade na elaboração das suas demonstrações financeiras. Os controles internos são estruturados com o objetivo de mitigação dos riscos e em conformidade com as práticas contábeis adotadas no Brasil e com as Normas Internacionais de Relatórios Financeiros (IFRS).

O processo de fechamento contábil é realizado em uma estrutura de acompanhamento dos processos de fechamentos por meio de módulos sistêmicos, e os controles referentes à preparação e divulgação das demonstrações financeiras são executados sob a supervisão dos Diretores e sob a responsabilidade da Vice-Presidência Financeira da Companhia, para fornecer segurança razoável quanto à confiabilidade do processo de preparação e divulgação das demonstrações financeiras, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e com as normas internacionais de relatório financeiro (IFRS) emitidas pelo International Accounting Standard Board - IASB. Cabe destacar, que a administração da Companhia é responsável pelo estabelecimento e manutenção constante dos controles internos adequados relativos aos relatórios financeiros. Adicionalmente, a Companhia possui um Canal confidencial de Linha Ética, que permite aos nossos colaboradores, clientes, fornecedores e parceiros relatarem situações que ferem o Código de Conduta, as Políticas internas e Leis vigentes, contribuindo para a mitigação de riscos de fraude em todas as áreas do nosso negócio.

Para avaliar a eficiência dos controles internos de preparação e divulgação das demonstrações financeiras, a administração realizou uma avaliação de riscos e processos de efetividade, incluindo testes de controles, utilizando como base os critérios do Internal Control Integrated Framework emitido pelo Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission ("COSO") – 2013. Com base nesses critérios, não foi identificado deficiências significativas no nosso ambiente de controles internos que pudessem impactar a elaboração, mensuração, apresentação e avaliação sobre demonstrações financeiros em 31 de dezembro de 2024.

b) as estruturas organizacionais envolvidas

O processo de gerenciamento de riscos conta com atuação e monitoramento do Conselho de Administração, do Conselho Fiscal, e de seus órgãos de assessoramento, incluindo o Comitê de Auditoria Estatutário além dos Diretores da Companhia, com o objetivo de desempenhar suas funções, conforme descrito no item 7 deste Formulário de Referência.

Entre outras competências que cabe ao Comitê de Auditoria Estatutário, reforçamos que este Comitê tem papel relevante no processo de gerenciamento de riscos, suportando a administração no assessoramento das atividades de (i)

contratação dos auditores independentes, a fim de avaliar a sua independência e qualidade dos serviços prestados, (ii) supervisão de forma constante dos trabalhos realizados pelos auditores independentes (iii) monitoramento da qualidade e integridade dos mecanismos de controles internos relacionados as demonstrações financeiras intermediárias e anuais, (iv) gerenciamento dos riscos de Compliance, (v) elaboração do relatório semestral, se necessário, e, obrigatoriamente, relatório anual resumido, este a ser apresentado juntamente com as demonstrações financeiras, contendo a descrição de suas atividades, incluindo a indicação das reuniões realizadas e dos principais assuntos discutidos, os resultados e conclusões alcançados e as recomendações feitas: e quaisquer situações nas quais exista divergência significativa entre a administração da companhia, os auditores independentes em relação às demonstrações financeiras da Companhia.

A Vice-Presidência Financeira, é a principal área responsável pelas demonstrações financeiras e que se reporta diretamente para a Presidência da Companhia, conta com o suporte da Diretoria de Transações Financeiras do Centro de Serviços Compartilhados (CSC) para elaboração das demonstrações financeiras, garantindo a adoção das boas práticas de controles internos e observação das normas contábeis aplicáveis.

A estrutura de monitoramento e gerenciamento de riscos da Companhia é baseada de acordo com o modelo de linhas de defesa do COSO-ERM. As linhas de defesa consistem em um conceito que define os papéis e responsabilidades do processo de gestão de riscos, bem como, na interpretação desses papéis em todos os níveis da Companhia com o objetivo de determinar as diretrizes e fortalecimento da governança, conforme indicado abaixo:

- **1ª Linha de Defesa:** é representada pelos Gestores e Donos de Riscos das áreas de negócio os quais são responsáveis diretos, bem como pela detecção dos riscos frente aos processos e implementação das respostas corretivas e ações mitigatórias.
- **2ª Linha de Defesa:** é representada pelas áreas de Controles Internos, Compliance Jurídico e Segurança da Informação da Companhia, que atuam como suporte para garantir o apropriado funcionamento da primeira linha, por meio da identificação de riscos, falhas e desvios de processos e procedimentos internos e auxiliá-los nas respostas e ações mitigatórias.
- **3ª Linha de Defesa:** é representada pela Auditoria Interna, que atua no fornecimento de avaliações independentes à Administração para verificar a eficácia dos processos e controles internos e identificação de desvios operacionais e financeiros decorrentes de falhas e/ou fraudes dos processos internos. No exercício de suas funções, a Área de Auditoria Interna é representada pela Cosan S.A. de forma independente a administração. O resultado de todos os trabalhos da Auditoria Interna realizados pelo controlador da Companhia e relacionados a este tópico previstos no exercício, é reportado por meio de relatório ao Comitê de Auditoria

Estatutário da Companhia submetido ao Presidente do Conselho de Administração, ao Presidente da Companhia, aos Diretores e Gerentes envolvidos.

Cabe, a administração da Companhia estabelecer a manutenção do ambiente de controles internos relativos aos relatórios financeiros, incluindo a avaliação da efetividade dos mesmos por meio de testes de controles. Portanto, o sistema de controles internos da Companhia foi elaborado para garantir, de forma razoável e em todos os aspectos relevantes, a confiabilidade dos relatórios financeiros e a preparação das demonstrações financeiras para divulgação externa, conforme princípios contábeis geralmente aceitos. Vale mencionar que devido às limitações inerentes, os controles internos sobre os relatórios financeiros podem não prevenir ou não detectar erros. Além disso, as projeções sobre qualquer avaliação de efetividade para períodos futuros estão sujeitas ao risco de que os controles podem se tornar inadequados devido a mudanças nas condições existentes.

Adicionalmente, o Conselho de Administração deve manifestar-se sobre o relatório da administração e as contas apresentadas pela Diretoria e demonstrações financeiras intermediárias e anuais e o Conselho Fiscal deve analisar, ao menos trimestralmente, o balancete e demais demonstrações financeiras elaboradas pela Companhia, bem como examinar as demonstrações financeiras do exercício social, e sobre elas opinar.

c) se e como a eficiência dos controles internos é supervisionada pela administração do emissor, indicando o cargo das pessoas responsáveis pelo referido acompanhamento

A estrutura de monitoramento e gerenciamento de riscos e controles internos é baseada de acordo com o modelo de linhas de defesa do COSO-ERM. As linhas de defesa consistem em um conceito claro de papéis e responsabilidades no monitoramento e gerenciamento, bem como, na interação desses papéis em todos os níveis da Companhia. Cabe a 2º e 3º Linha de Defesa avaliar a efetividade dos controles internos, sendo a 2º Linha de Defesa, representado pela principalmente pela área de Controles Internos e a 3º Linha de Defesa representado pela Auditoria Interna do controlador da Companhia, com reporte direto ao Conselho de Administração por meio do Comitê de Auditoria Estatutário.

Todas as deficiências e pontos de melhorias identificadas possuem plano de ação, responsável e data de implantação, que são acompanhadas mensalmente pelos responsáveis e monitorados pela área de Auditoria Interna e Controles Internos. Adicionalmente o monitoramento e evolução dos planos são reportados trimestralmente para o Comitê de Auditoria.

d) deficiências e recomendações sobre os controles internos presentes no relatório circunstanciado, preparado e encaminhado ao emissor pelo auditor independente, nos termos da regulamentação emitida pela CVM que trata do registro e do exercício da atividade de auditoria independente

Anualmente, a Companhia recebe do Auditor Independente o Relatório de Recomendação de Controles Internos, com a relação de todas as deficiências e recomendações identificadas sobre o ambiente de controles internos em conexão com a elaboração e avaliação das Demonstrações Financeiras. Como resultado da avaliação do auditor independente foram reportadas certas deficiências de controle, sendo que parte delas ao serem agregadas, foram avaliadas como uma deficiência significativa. Essa deficiência está relacionada à gestão de acesso a um dos sistemas da Companhia e suas subsidiárias, porém não afeta nem impacta a efetividade de controles de negócio que garantem, de forma substancial, as informações financeiras.

e) comentários dos diretores sobre as deficiências apontadas no relatório circunstanciado preparado pelo auditor independente e sobre as medidas corretivas adotadas

A Administração, avaliou e discutiu todas as deficiências e oportunidades de melhorias reportadas e entende que tais deficiências e melhorias não geram distorções relevantes ou impactam na mensuração, elaboração e apresentação das demonstrações financeiras do exercício de 31 de dezembro de 2024.

Ainda assim, a Administração como responsável pela estrutura de controles internos, entende que seus processos podem ser aprimorados e como compromisso da melhoria contínua do seu ambiente de controles internos implementará ações necessárias para evolução desse ambiente.

a) se o emissor possui regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública, identificando, em caso positivo:

i- os principais mecanismos e procedimentos de integridade adotados e sua adequação ao perfil e riscos identificados pelo emissor, informando com que frequência os riscos são reavaliados e as políticas, procedimentos e as práticas são adaptadas

A Companhia busca adotar as melhores práticas e procedimentos de mercado, cumprindo rigorosamente a legislação e regulamentação aplicáveis, além de seguir às diretrizes do seu Código de Conduta no que se refere à prevenção, detecção, e mitigação de desvios, fraudes, irregularidades e ilícitos, especialmente no que tange à Administração Pública.

Os documentos corporativos que reúnem as principais normas e os procedimentos afeitos ao tema são: (i) o Código de Conduta da Rumo; (ii) a Política Anticorrupção; e (iii) a Política de Relacionamento com Órgãos Públicos, disponíveis no site da Companhia em <https://ri.rumolog.com/governanca-corporativa/estatuto-codigos-e-politicas/>. Tais normas com apresentam as seguintes características e objetivos:

- **Código de Conduta:** O Código de Conduta da Companhia foi aprovado em reunião do Conselho de Administração realizada em 29 de outubro de 2018 e sua última atualização foi aprovada em reunião do Conselho de Administração realizada em 10 de agosto de 2023. O Código é aplicável a todos os colaboradores da Rumo e também aos clientes, parceiros de negócios, agentes intermediários, procuradores, subcontratados, prestadores de serviços e fornecedores de bens e serviços, diretos ou indiretos, regulando os princípios e as práticas éticas que regem o relacionamento interno e externo da Companhia, e norteando a atuação dos seus funcionários. O Código de Conduta traça os princípios, valores, procedimentos e boas práticas a serem observadas, por exemplo, com relação à mitigação de conflito de interesses, comutatividade das transações entre partes relacionadas, relacionamento com órgãos públicos, direitos humanos, doações e contribuições políticas, observância à Lei nº 12.846/2013 (“Lei Anticorrupção”), Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais, Lei nº 7.309/2018 (“LGPD”), às leis antitruste e leis de combate ao trabalho análogo à escravidão.
- **Política Anticorrupção:** A Política Anticorrupção foi elaborada e aprovada pelo Conselho de Administração da Rumo S.A. em em 06 de novembro de 2024. A Política é aplicável a todos os colaboradores da Companhia, inclusive clientes, prestadores de serviços e fornecedores, e dá cumprimento às determinações das Leis Anticorrupção, levando também em consideração as melhores práticas de governança corporativa no que diz respeito às medidas anticorrupção no Brasil e internacionalmente, além de refletir o compromisso da Rumo em exigir que seus parceiros também observem e cumpram com

práticas éticas de negócios. Com isso, busca-se constantemente garantir os mais elevados padrões de integridade, alinhados à transparência e sustentabilidade dos negócios.

- **Política de Partes Relacionadas e Conflito de Interesses:** A Política de Partes Relacionadas e Conflito de Interesses foi criada em 29 de outubro de 2018, tendo sido revisada e ratificada pelo Conselho de Administração no dia 9 de outubro de 2023 (data da última revisão). A Política é aplicável a todos os colaboradores da Companhia e estabelece as diretrizes para a realização de Transações entre Partes Relacionadas e para situações de potenciais Conflitos de Interesses.
- **Política de Doações e Patrocínios:** A Política de Doações e Patrocínios foi aprovada pelo Conselho de Administração em 29 de outubro de 2018 e revisada em Reunião realizada em 11 de março de 2024 e é aplicável para todos os colaboradores da Companhia. A Política estabelece diretrizes para a realização de doações e patrocínios que envolvam a transferência de bens imóveis, móveis integrantes do patrimônio da Rumo e suas Controladas, inclusive valores monetários ou ainda serviços da Rumo, de modo a garantir que as doações e patrocínios sejam realizados com transparência, integridade e legalidade.
- **Política de Relacionamento com Órgãos Públicos:** A Política de Relacionamento com Órgãos Públicos foi elaborada e aprovada pelo Conselho de Administração em 06 de novembro de 2024, sendo aplicável a todos os colaboradores da Companhia, bem como terceiros e tem por objetivo estabelecer as regras, diretrizes, princípios e valores da Rumo no relacionamento com o Poder Público e com Agentes Públicos, brasileiros ou estrangeiros, em conformidade com a Lei Anticorrupção (Lei Federal nº 12.846/2013,) Lei de Lavagem de Dinheiro (Lei Federal nº 9.613/1998), e demais normas aplicáveis, em complemento à Política Anticorrupção da Rumo.
- **Política do Programa de Integridade:** A Política do Programa de Integridade foi elaborada e aprovada pelo Conselho de Administração em 06 de novembro de 2024, e tem por objetivo estabelecer as principais diretrizes e responsabilidades relacionadas ao Programa de Integridade da RUMO; fornecer orientações para as áreas de negócios e demais partes interessadas nos processos relacionados ao Programa de Integridade; enfatizar que as responsabilidades que envolvem conformidade, gestão de riscos e controles são atribuições de todos os Colaboradores e Terceiros; e apresentar a estrutura da área de Compliance e do Programa de Integridade da Companhia.

As Políticas são revisadas quando há efetiva necessidade, diante de adoção de novas medidas, complementação das já existentes, mudanças nos processos internos e/ou alteração da legislação pertinente.

Os riscos de integridade são avaliados de forma contínua, por meio de instrumentos como *due diligence* dos parceiros de negócio, gestão de riscos e o

canal de ética, além de outras atividades previstas no Programa de Integridade. O monitoramento desses riscos é realizado de maneira periódica, com a frequência variando conforme a natureza e a gravidade dos riscos identificados.

ii- as estruturas organizacionais envolvidas no monitoramento do funcionamento e da eficiência dos mecanismos e procedimentos internos de integridade, indicando suas atribuições, se sua criação foi formalmente aprovada, órgãos do emissor a que se reportam, e os mecanismos de garantia da independência de seus dirigentes, se existentes

A Companhia mantém sua estrutura de *Local Compliance*, assim como aplicável às demais sociedades integrantes do Grupo Cosan, aprovada no dia 8 de agosto de 2019, pelos membros do Comitê Estatutário de Auditoria da Cosan, comitê este o qual é composto em sua integralidade por membros independentes, que cumprem os requisitos da Resolução CVM 80/2022.

A área de Compliance da Companhia reporta-se ao Vice-Presidente Jurídico e tem por objetivo assegurar a conformidade com as leis nacionais e internacionais, regulamentos, normas e políticas organizacionais, atendendo aos princípios de governança e padrões éticos. Isso é alcançado por meio da identificação, avaliação, mitigação e monitoramento dos riscos de conformidade, além da disseminação da cultura de integridade para todas as partes interessadas, incluindo a gestão do Programa de Integridade.

A Companhia possui um **Comitê de Ética**, que tem como função:

- a) Desenvolver e promover a divulgação do Código de Ética e do Programa de Integridade no âmbito geral da Companhia, bem como para o público externo, quando aplicável;
- b) Assegurar a manutenção de um Canal de Ética independente e seguro;
- c) Avaliar e acompanhar dados e questões apresentadas relativas à responsabilidade, comportamento e ética, fornecendo pareceres conclusivos e, se necessário, recomendações para a regularização de situações submetidas para análise;
- d) Deliberar sobre os relatos que se caracterizem como casos críticos, gravíssimos e/ou graves, conforme Política de Gestão de Consequências e Medidas Disciplinares da Companhia, assegurando a uniformidade na aplicação das medidas disciplinares em casos similares;
- e) Avaliar a exposição da Companhia em relações com órgãos da Administração Pública indicadas como risco alto;
- f) Supervisionar e orientar, através de diretrizes gerais, as atividades da área Compliance Jurídico da Companhia, no que tange aos temas relacionados as investigações, análises e recomendações de relatos do Canal de Ética da Companhia;
- g) Aprovar as solicitações de acesso a fontes eletrônicas, como e-mails, bancos de dados, mensagens instantâneas, registros de atividades, arquivos em nuvem e outros sistemas computacionais corporativos, realizadas pela área de Compliance Jurídico para utilização nas apurações dos relatos.

h) Avaliar e aprovar a celebração de contratos pela Companhia com parceiros de negócios que possuam Pessoa Politicamente Exposta no quadro societário.

Comitê de Auditoria Estatutário

É o órgão de auxílio diretamente vinculado e subordinado ao Conselho de Administração da Companhia, de funcionamento permanente, com a composição e as competências fixadas em regimento interno. O Comitê é responsável, principalmente:

- Pelo assessoramento ao Conselho de Administração em relação aos processos de controles internos, administração de riscos e Compliance;
- Pela supervisão das atividades da Auditoria Interna, Canal de Ética e Segurança da Informação; e pela supervisão das atividades da Companhia.

Para auxiliar os reportes, a Companhia utiliza áreas de (i) Controles Internos Corporativos, (ii) Auditoria Interna Corporativa Grupo Cosan; e (iii) Segurança da Informação, que têm as funções abaixo definidas:

Controles Internos

- a) Propor e manter atualizada a Política de Gerenciamento de Riscos, com as diretrizes do processo.
- b) Apoiar as áreas da Companhia para identificar, avaliar, tratar e monitorar os riscos corporativos, bem como, o mapeamento dos planos de ação, processos e controles internos mitigatórios.
- c) Acompanhar a implementação dos planos de ação.

d) Reportar anualmente ou sempre que solicitado a Matriz de Riscos e os respectivos planos de ação mitigatórios para Diretoria, Comitê de Auditoria Estatutário e Conselho de Administração.

e) Desenvolver e aplicar a metodologia de gestão de risco, visando a padronização e governança do processo.

Auditoria Interna Corporativa

- a) Determinar o Plano Anual de Auditoria com base na avaliação de riscos;
- b) Avaliar a qualidade e efetividade dos processos e controles internos da companhia;
- c) Identificar e apontar novos riscos, por meio da avaliação independente dos processos auditados;
- d) Conduzir o processo de avaliação e efetividade dos controles SOX atrelados as Demonstrações Financeiras;
- e) Realizar gestão e investigação dos relatos recebidos no Canal de Ética para apuração dos fatos e adoção das tratativas necessárias, quando os envolvidos forem da Alta Administração e/ou estiverem no fluxo especial;
- f) Reportar ao Comitê Estatutário de Auditoria os resultados dos trabalhos e assuntos relevantes do período, incluindo os Comitês de Auditoria Estatutários das Controladas.

iii- se o emissor possui código de ética ou de conduta formalmente

aprovado, indicando:

- **se ele se aplica a todos os diretores, conselheiros fiscais, conselheiros de administração e empregados e se abrange também terceiros, tais como fornecedores, prestadores de serviço, agentes intermediários e associados**

O Código de Conduta da Companhia, que reúne os valores empresariais, práticas, procedimentos, princípios-chave e normas de conduta relacionadas a decisões éticas, é aplicável aos administradores, conselheiros e colaboradores, bem como para clientes, parceiros de negócios (fornecedores, terceiros, representantes), agentes intermediários, procuradores e qualquer pessoa que atue em nome da Companhia. Dessa forma, todos os envolvidos com a Companhia, independentemente de hierarquia, são responsáveis por criar e incentivar a cultura de realização de negócios pautados na ética.

- **as sanções aplicáveis na hipótese de violação ao código ou a outras normas relativas ao assunto, identificando o documento onde essas sanções estão previstas**

O não cumprimento do Código de Conduta, das políticas internas da Companhia e das leis nacionais ou internacionais, poderá sujeitar o infrator à aplicação de sanções cabíveis, determinadas de acordo com a gravidade da conduta praticada pelo colaborador. As sanções estão previstas na Política de Medidas Disciplinares, incluindo, dentre outras (i) advertência verbal ou escrita; (ii) suspensão de 1 a 3 dias (a depender da gravidade); e (iii) desligamento. Após as análises realizadas pelas áreas responsáveis, cabe ao gestor imediato aplicar a devida medida disciplinar. Sem prejuízo da aplicação de medidas disciplinares, as condutas ilícitas devidamente apuradas e comprovadas serão reportadas às autoridades competentes e ainda passíveis de responsabilização cível e criminal aplicável. Terceiros eventualmente infratores estarão sujeitos às sanções comerciais contratuais cabíveis, incluindo a imediata rescisão contratual, com aplicação das penalidades decorrentes da rescisão, sem prejuízo de ação indenizatória e outras providências legais cabíveis.

- **órgão que aprovou o código, data da aprovação e, caso o emissor divulgue o código de conduta, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado**

O Código de Conduta foi aprovado pelo Conselho de Administração em sua versão atual em 10 de agosto de 2023 e encontra-se disponível nos canais de comunicação internos da Companhia, no website de Relações com Investidores em <https://ri.rumolog.com/governanca-corporativa/estatuto-codigos-e-politicas/>, além das páginas da CVM www.cvm.gov.br e da B3 www.b3.com.br.

- b) se o emissor possui canal de denúncia, indicando, em caso positivo:**
i. se o canal de denúncias é interno ou se está a cargo de terceiros

No Canal de Ética as denúncias são recebidas por uma empresa independente, o que garante a confidencialidade da identidade de pessoas que comuniquem uma violação. Além disso, não toleramos qualquer tipo de retaliação contra as

pessoas que realizarem relatos.

ii. se o canal está aberto para o recebimento de denúncias de terceiros ou se recebe denúncias somente de empregados

O Canal de Ética pode ser acessado tanto por colaboradores quanto por terceiros, através dos canais de comunicação internos da Companhia ou por meio do endereço www.canaldeetica.com.br/cosan. O contato também pode ser realizado pelo telefone 0800 725 0039 de Segunda a Sábado, das 8h00 às 20h00.

iii. se há mecanismos de anonimato e de proteção a denunciante

Exceto se por força de lei ou solicitação judicial, a Companhia garante o anonimato aos denunciante, bem como o sigilo das informações e dos relatos feitos por meio do Canal de Ética. O canal é gerido por uma empresa terceirizada, que recebe as denúncias e dá o encaminhamento adequado, com a utilização de sistemas e procedimentos de controles que asseguram o sigilo e a confidencialidade da denúncia.

Conforme expressamente instituído em seu Código de Conduta, a Companhia não tolera nenhum tipo de retaliação contra qualquer pessoa, interna ou externa, que comunique de boa-fé uma violação ou suspeita de violação de qualquer norma jurídica ou do Código de Conduta.

iv. órgão do emissor responsável pela apuração de denúncias

As apurações e investigações das denúncias recebidas relativas às infrações e desvios de conduta são realizadas pelo Compliance Jurídico, tendo como instância deliberativa o Comitê de Ética da Companhia. Para denúncias ou incidentes relativos às infrações à lei anticorrupção, fraudes ou desvios contábeis as apurações e investigações são conduzidas pelas equipes de Auditoria Interna Corporativa Grupo Cosan e Compliance Jurídico.

No último exercício social referente a 31 de dezembro de 2024 a Companhia recebeu 1.098 manifestações relativas ao Código de Conduta em seu Canal de Ética.

c) Número de casos confirmados nos últimos 3 (três) exercícios sociais de desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública e medidas corretivas adotadas

Não houve casos de fraudes, irregularidades ou atos ilícitos praticados contra a Administração Pública a serem reportados pela Companhia.

d) Caso o emissor não possua regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública, identificar as razões pelas quais o emissor não adotou controles nesse sentido

Item não aplicável, considerando que, como descrito acima, a Companhia possui

regras, procedimentos e práticas voltadas para preservação, detecção e remediação de fraudes e ilícitos praticados contra a Administração Pública.

Não houve, no último exercício social, alterações significativas nos principais riscos aos quais a Companhia está exposta ou na política de gerenciamento de riscos adotada.

Não há outras informações que o Emissor julgue relevante que não tenham sido expostas no item acima.