

# economia

## Planalto defende licitação fatiada da Malha Sul

Encontro debateu futuro das ferrovias na região; atual concessão com a empresa Rumo se encerra em fevereiro de 2027

/ LOGÍSTICA

Cássio Fonseca  
cassiof@jcrs.com.br

O Simpósio “Malha Sul: Passado e futuro da ferrovia no Sul do Brasil”, debateu os caminhos para recuperar o protagonismo ferroviário na região e reverter um cenário preocupante de precarização da rede de 7,2 mil quilômetros. O diretor de Outorgas Ferroviárias da Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários, Jefferson Vasconcelos, defendeu a divisão da malha em três frentes, ao contrário do que defende o Ministério Público Federal (MPF), que organiza o debate nesta quinta-feira.

O Ministério dos Transportes, representado na ocasião por Vasconcelos, defendeu o debate de três modelos de licitação. Fatiada, única ou a prorrogação do contrato de concessão. Mas a proposição do governo é a divisão da Malha Sul em três blocos de negócio independentes: a Malha Gaúcha, a Malha Mercosul e o corredor Paraná-Santa Catarina.

Jefferson argumentou que essa divisão permite um novo olhar, com mais atenção para cada trecho, evitando que a Malha Gaúcha, por exemplo, seja tratada

apenas como um passivo dentro de uma grande concessão. Conforme o diretor, a divisão em lotes menores visa atrair uma maior diversidade de investidores, permitindo que empresas interessadas em perfis operacionais específicos possam competir no leilão.

Do outro lado do debate, os gaúchos entendem que haverá uma discrepância nos leilões. A secretária do Codesul de Santa Catarina, Vânia Franco, explicou que o corredor Paraná-Santa Catarina é o único lucrativo e que, portanto, concentrará as ofertas para licitação. Vasconcelos confirmou essa disparidade econômica ao apresentar os dados técnicos e admitiu que o corredor é o que terá “maior competitividade” e gerará um superávit de outorga estimado em R\$ 4,36 bilhões.

E é justamente com esse superávit que as demais serão viabilizadas, conforme o plano do governo. O Ministério propõe que o recurso excedente gerado pelo leilão do trecho mais competitivo seja vinculado a contas específicas e utilizado para realizar o aporte inicial de recuperação e recapacitação dos trilhos na Malha Gaúcha e na Malha Mercosul – possuem uma viabilidade econômica negativa de R\$ 800 milhões e R\$



Jefferson Vasconcelos (e) defendeu, em evento do Ministério Público Federal, que licitação fatiada é o melhor caminho

2,1 bilhões.

“A ideia é que a gente consiga recuperar a malha das outras duas linhas de forma que elas possam se desenvolver e ter o resultado que a gente espera ao longo dos próximos 30 anos”, completa Vasconcelos, prevendo, após o primeiro aporte, uma licitação mais atrativa.

A concessionária atual da Malha Sul, a Rumo, também esteve presente no debate, na figura do gerente-executivo, Ticiano Augusto Bragatto. O palestrante detalhou como a empresa, ao assumir a concessão em 2015, intensificou os investimentos em tecnologia e ma-

terial rodante, apesar de enfrentar uma operação deficitária.

O principal destaque do executivo é que a produção subiu de 11,8 bilhões para 12,9 bilhões de Tonelada Quilômetro Útil (TKU), em um crescimento que acompanhou o PIB brasileiro e ocorreu mesmo diante da enchente de 2024. Por outro lado, o ponto mais crítico da fala de Ticiano é que a Malha Sul, apesar do crescimento, ainda é uma operação que “queima caixa”, com um déficit de R\$ 400 milhões por ano. Ele explicou que foi preciso injetar R\$ 5,2 bilhões de capital privado na rede para mantê-la operando.

Por fim, Ticiano defendeu a necessidade de um novo modelo de negócio que garanta a sustentabilidade da ferrovia nos próximos 30 anos. Ele citou o exemplo dos Estados Unidos, onde a desregulamentação e a otimização da malha permitiram que as ferrovias voltassem a ser competitivas e reduzissem tarifas.

E como a concessão se encerra em fevereiro de 2027, a principal estratégia para garantir a continuidade dos serviços é uma extensão contratual de até dois anos com a Rumo, já que não haverá tempo hábil para concluir um novo leilão.

## Simpósio reforça necessidade de atuação coordenada

O Ministério Público Federal (MPF) promoveu, ao longo desta quinta-feira, em Porto Alegre, um extenso debate sobre a situação da Malha Sul, a rede ferroviária de cerca de 7,2 mil quilômetros que conecta Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e São Paulo. Com a tendência de uma nova concessão após o fim do contrato atual para o trecho, em fevereiro de 2027, foi enfatizada, no simpósio, a importância de uma gestão unificada.

“Não é possível aceitar o que o Ministério dos Transportes está querendo fazer, que é fatiar a licitação. Temos que reverter a situação e fazer do transporte rodoviário uma prioridade”, disse o deputado federal Luiz Carlos Busato, na abertura.

A iniciativa, promovida pela ação coordenada Malha Sul do MPF, trouxe uma visão de profunda preocupação com a degradação do patrimônio ferroviário da região Sul e a crítica ao governo federal pela falta de diálogo

com os estados impactados.

O secretário estadual de Logística e Transportes, Clovis Magalhães, caracteriza a situação atual da Malha Sul como dramática e com forte impacto na cidadania dos estados do Sul do Brasil. Ele entende, portanto, que as perspectivas estão longe de positivas por conta do passado recente de gestão da rede.

E sem a interlocução ideal desejada pelos estados, o caminho para tanto é através do Conselho de Desenvolvimento e Integração Sul (Codesul), conforme os painelistas. A secretária do Codesul de Santa Catarina, Vânia Franco, explica que será contratado um estudo junto ao Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul (BRDE) para aprimorar o modelo de política pública e a estrutura contratual da futura concessão. O intuito é oferecer uma alternativa aos estudos já realizados pelo governo federal.

O estudo, inclusive, surge

como uma resposta às “fragilidades” apontadas pelos estados nos estudos já realizados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Já o integrante da Ação Coordenada Malha Sul e procurador geral da República em Santo Ângelo, Osmar Veronese, destaca que essa é uma “questão de inteligência, que deve superar a polarização política atual, pois qualquer país de dimensões continentais precisa desse investimento”.

Além disso, diz que a precarização das rodovias é um “erro de todos” e por isso houve uma redução da malha ativa: dos 7,2 mil km originais, restam apenas cerca de 2 mil km em atividade. O procurador regional da República da 6ª Região, Fernando Martins, defende a busca por uma solução integrada e abrangente para melhorar a logística de todo o Sul do Brasil.

O simpósio ocorreu até as 17h desta quinta-feira.

### Hidrogênio e Infraestrutura Energética

Tendências e Tecnologias

**Frederico Boschín**  
Diretor Executivo na Noale Energia, Sócio na Ferrari Boschín Advogados, Conselheiro do SindienergiaRS e Professor da PUC/RS e da PUC/MG.

QUINTA, 18 DE JUNHO 12H - 14H

Local: Restaurante Coco Bambu

**INSCREVA-SE JÁ!**

PATROCINADORES MASTER

PATROCÍNIO