

## INFRAESTRUTURA



TÂNIA MEINERZ/JC

Ministério dos Transportes propõe dividir a Malha Sul em Malha Gaúcha, Malha Mercosul e corredor Paraná-Santa Catarina

# Nova modelagem de concessão fortalece investimentos em ferrovias

**Aportes em infraestrutura são vistos como essenciais para recuperar a competitividade**

**Osni Machado**

✉ osni.machado@jornaldocomercio.com.br

Há expectativa em torno do anúncio feito pelo ministro dos Transportes, George Santoro, no dia 20 de junho, de que o governo deverá encaminhar, ainda no segundo semestre deste ano, ao Tribunal de Contas da União (TCU), os editais de quatro importantes projetos ferroviários: o Corredor Ferroviário Leste-Oeste, a nova concessão da Malha Sul, a ferrovia Açailândia (MA)–Barcarena (PA) e a concessão ferroviária de passageiros entre Luziânia (GO) e Brasília (DF). A expecta-

tiva é de investimentos bilionários, com impacto no transporte de cargas e de passageiros.

O tema foi debatido, dias antes, no Simpósio “Malha Sul: Passado e Futuro da Ferrovia no Sul do Brasil”, promovido pelo Ministério Público Federal (MPF), em Porto Alegre. O encontro discutiu alternativas para recuperar a malha ferroviária de 7,2 mil quilômetros da Região Sul. Na oportunidade, o diretor de Outorgas Ferroviárias da Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários, Jefferson Vasconcelos, defendeu a divisão da Malha Sul em três frentes, posição diferente da defendida pelo MPF.

O Ministério dos Transportes propõe dividir a concessão em Malha Gaúcha, Malha Mercosul e corredor Paraná-Santa Catarina, modelo que busca ampliar a concorrência entre investidores.

No entanto, representantes do Sul avaliam que apenas o trecho Paraná-Santa Catarina apresenta maior atratividade econômica. A estratégia do governo é utilizar o superávit estimado desse corredor para financiar a recuperação das demais linhas.

Já a concessionária Rumo afirma que, apesar do crescimento da movimentação de cargas desde 2015, a Malha Sul registra prejuízo anual de cerca de R\$ 400 milhões e demanda investimentos de R\$ 5,2 bilhões para manter a operação. A empresa defende um novo modelo de concessão e considera necessária a prorrogação do contrato por até dois anos, já que a atual concessão termina em fevereiro de 2027.

Para Renan Silva, professor de Economia do Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais (Ibmec

Brasília), a nova concessão representa uma oportunidade para recuperar a competitividade do Rio Grande do Sul, reduzindo gargalos logísticos e fortalecendo o transporte ferroviário. Segundo ele, décadas de desinvestimentos, agravadas pelos eventos climáticos extremos registrados recentemente, tornaram indispensável uma ampla recuperação da infraestrutura.

Na avaliação do economista, a nova modelagem oferece maior segurança aos investidores e poderá eliminar pontos de estrangulamento da malha, reduzir o chamado “custo Brasil” logístico e tornar o transporte ferroviário mais eficiente e resiliente.

Silva destaca que o Corredor Rio Grande será estratégico nesse processo. A melhoria da ligação entre o interior do Estado e o Porto de Rio Grande deverá am-

pliar a capacidade de movimentação de granéis, celulose e carga geral, fortalecendo o terminal como um dos principais centros logísticos do Sul do País.

Os benefícios também deverão alcançar o agronegócio e a indústria. Para o especialista, a ferrovia continua sendo o modal mais eficiente para o transporte de grandes volumes, como soja, milho e trigo. A redução dos custos logísticos tende a ampliar a competitividade dos produtos gaúchos no mercado internacional e beneficiar segmentos como celulose, metalmeccânico e petroquímico.

Outro ponto destacado é o fortalecimento do Corredor Mercosul. Uma ferrovia moderna ligando o Rio Grande do Sul à Argentina e ao Uruguai poderá consolidar o Estado como hub logístico regional, ampliar o comércio internacional e estimular novos investimentos em centros de distribuição e empreendimentos industriais nas regiões de fronteira. O professor também considera positiva a divisão da concessão em corredores específicos. Segundo ele, o modelo permite gestão mais especializada, reduz riscos aos investidores e facilita a atração de empresas com experiência em diferentes segmentos da logística ferroviária.

Silva ressalta que o papel do Tribunal de Contas da União (TCU) será decisivo para conferir segurança jurídica ao processo, validar os estudos técnicos e garantir que os investimentos previstos sejam compatíveis com contratos de longo prazo. Na avaliação do economista, a reforma tributária também poderá ampliar os benefícios da nova infraestrutura ferroviária, permitindo que os ganhos de eficiência logística se reflitam com maior intensidade no custo final dos produtos.

Para aproveitar esse novo ciclo de investimentos, Silva defende uma atuação integrada entre os governos federal e estadual e a iniciativa privada. Entre as prioridades estão a criação de um comitê permanente para acompanhar as obras, a implantação de plataformas logísticas e terminais intermodais e a adoção de projetos de engenharia preparados para eventos climáticos extremos, garantindo maior resiliência da infraestrutura ferroviária gaúcha.