

economia

Forma de concessão da malha Sul segue em aberto

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) confirmou a abertura de audiência pública para debater outorga

/ LOGÍSTICA

Jefferson Klein

jefferson.klein@jornaldocomercio.com.br

Apesar da atual proposta apresentada pelo governo federal prever que a nova concessão da malha ferroviária do Sul seja fatiada em três corredores (Paraná-Santa Catarina, Rio Grande e Mercosul), somando 4.248,45 quilômetros, a questão ainda não teve o “martelo batido”. Conforme o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, se durante a fase de audiências públicas e contribuições da sociedade for percebido que a melhor opção seja uma concessão única, essa possibilidade de poderá ser analisada.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) já confirmou a abertura de audiência pública para debater a concessão da Malha Sul. As sessões presenciais ocorrerão em quatro cidades: Brasília, na modalidade híbrida (presencial e virtual), em 16 de julho, Curitiba, em 27 de julho, Porto Alegre, em 29 de julho, e Florianópolis, em 31 de julho. Porém, o presidente da Infra S.A. (empresa pública vinculada ao Ministério dos Transportes), Jorge Bastos, admitiu a possibilidade de postergar o prazo desses encontros, para se ter mais tempo para a discussão do tema. A atual concessão da empre-

sa Rumo, que hoje faz a operação da Malha Sul, termina em 2027.

Apesar de várias críticas ao serviço prestado pela companhia, o secretário nacional de Transporte Ferroviário comenta que, pela legislação, não há impedimento de a Rumo participar da disputa pela próxima concessão da Malha Sul. Por meio de nota, a concessionária afirma que “mantém diálogo com o Ministério dos Transportes, poder concedente da Malha Sul, sobre o futuro da concessão. As definições sobre o tema estão no âmbito do governo federal. Em relação a novos projetos ferroviários, a Rumo analisa as oportunidades à medida que os editais são publicados, considerando critérios de viabilidade técnica, regulatória e econômica”.

Pela proposta da licitação de maneira fatiada, o maior dos corredores sugeridos será o do Mercosul, com 1.865,78 quilômetros, que abrangerá trechos de forma fragmentada em todos os estados do Sul, além de uma parte em São Paulo. O segmento realizará a ligação interestadual de Iperó (SP) até Ponta Grossa (PR). Após, o trecho inicia novamente em Mafra, em Santa Catarina, passando pelas cidades gaúchas de Passo Fundo, Porto Alegre, Santa Maria, Cacequi até Uruguaiana, na fronteira com a Argentina. Do total de R\$ 4,8 bilhões previstos em investimentos



Modelo de Concessão Ferroviária foi debatido nesta quarta-feira, em evento na Federasul

nesse lote, cerca de R\$ 3 bilhões serão destinados à reconstrução da infraestrutura ferroviária do Rio Grande do Sul afetada pela catástrofe climática de 2024.

Já o corredor Rio Grande, que engloba trechos apenas em território gaúcho, terá 880,3 quilômetros de ferrovias, conectando Cruz Alta a Cacequi, com ramal até Santiago, e segue até o Porto de Rio Grande. Esse trecho, segundo informações da ANTT, responde por 16,6% da movimentação da Malha Sul, com predominância de grãos, fertilizantes e combustíveis.

O maior concentrador de cargas dos corredores, com um percentual de 78%, será o Paraná-Santa Catarina, com 1.502,26 quilômetros. Esse eixo conectará Maringá e Ourinhos a Apucarana, seguindo para os portos de Paranaguá e São Francisco do Sul, passando ainda por Guarapuava, Rio Branco do Sul e Curitiba. Entre as cargas que deverão passar por ali estão grãos, açúcar, celulose e fertilizantes. Por ser mais atrativa financeiramente, o modelo de leilão prevê que a concessão do corredor Paraná-Santa Catarina transfira re-

ursos aos demais corredores por meio de investimentos cruzados, sendo R\$ 1,47 bilhão ao Rio Grande e R\$ 3,46 bilhões ao Mercosul. O investimento total previsto ao longo dos 30 anos de concessão dos três lotes é de R\$ 14,4 bilhões em Capex (aportes na aquisição de infraestrutura e equipamentos) e de R\$ 38,6 bilhões em Opex (desembolsos com a operação).

O tema “Modelo de Concessão Ferroviária: O Resgate da Integração do Sul ao Brasil” foi debatido ontem no Tá na Mesa, da Federasul.

Secretários do RS e de SC reclamam por maior participação na formatação da licitação

O secretário de Logística e Transportes do Rio Grande do Sul, Clóvis Magalhães, e o secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina, Ivan Amaral, aproveitaram a vinda do secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, a Porto Alegre para cobrar uma participação mais próxima dos estados no projeto da nova concessão da Malha Sul ferroviária. Além disso, os dirigentes regionais reclamaram das dificuldades de acesso às informações da licitação e da proposta inicial apresentada pelo governo federal de fatiar a concessão em três segmentos (corredores Paraná-Santa Catarina, Rio Grande e Mercosul). Diante dos argumentos, Ribeiro frisou que a questão ainda está aberta para as contribuições da sociedade e não há um escopo de projeto determinado definitivamente.

“O que está modelado, o que

está publicado, eu posso afirmar que não atende ao Rio Grande do Sul”, diz Magalhães. Ele reforça que o Estado almeja estar mais integrado com o governo federal para que o assunto tenha o devido tratamento. A preocupação quanto ao fatiamento da ferrovia é que alguns dos trechos não atraíam interessados, especialmente dentro do território gaúcho.

Entre as críticas às informações já divulgadas do que está sendo proposto, o secretário do Rio Grande do Sul cita a previsão da devolução de trechos de ferrovias, como entre Cruz Alta-Ijuí e Ijuí-Santo Ângelo, a serem desativados até 2030, embora ainda movimentem carga. Ele também adverte que não se avalia a reconexão Passo Fundo-Cruz Alta nem traçado alternativo.

Magalhães enfatiza ainda que a Malha Sul passaria de 7.223 quilômetros para 4.248 quilôme-

tros, sendo que o Rio Grande do Sul perderia quase metade da extensão, passando de 3.830 quilômetros para 2.013 quilômetros. O secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina acrescenta que o tema é sério e sensível, já que a concessão será por 30 anos. Amaral reforça que se a iniciativa for feita de maneira equivocada “os estados do Sul vão colapsar na sua logística”.

Já o presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, afirma que o processo de concessão da Malha Sul não tem caixa preta e o que se quer é o melhor projeto para os estados do Sul e para o País. “Nunca se pensou tanto em ferrovias como nesse governo”, sustenta Bastos.

Por sua vez, o secretário nacional de Transporte Ferroviário complementa que é importante a participação dos estados no processo de concessão da malha ferroviária e aponta que é possível trabalhar

em parceria. Ribeiro recorda que o contrato vigente foi assinado na década de 1990. Para o secretário, naquela época os “contratos de concessão foram firmados dentro de uma ótica puramente fiscal, pensou-se pouco na solução logística e isso trouxe contratos sem obrigações de investimentos que acabaram levando a abandonos de trechos”.

Segundo os representantes do governo federal, os documentos da nova concessão estão disponíveis no site da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Porém, o secretário de Logística e Transportes do Rio Grande do Sul enfatiza que não teve acesso ao relatório do Grupo de Trabalho liderado pelo Ministério dos Transportes, que avaliou a questão da concessão da Malha Sul.

No encontro do Tá na Mesa da Federasul, foi acordado a realização de uma reunião técnica,

nos próximos dias, para tratar do assunto da Malha Sul. A gestão da atual concessionária, a Rumo, termina em fevereiro de 2027.

O presidente da Federasul, Rodrigo Sousa Costa, é um dos maiores críticos à atuação da companhia. “É uma empresa que não cumpre sua função social, ao contrário, agride o interesse público e, ao nosso entender, de uma forma até amoral”, acusa o dirigente. Costa comenta que a Rumo tem sucateado a estrutura ferroviária gaúcha, tratando os clientes como reféns, tendo se recusado a fazer o transporte de contêineres, por exemplo.

Ele revela que desejaria que a Rumo fosse impedida de participar de novas licitações. “Para que não aconteça com outros estados o prejuízo econômico e social que ela causou no Rio Grande do Sul”, finaliza o representante da Federasul.

TÂNIA MEINERZ/JC