

economia

Leilão da Malha Sul ferroviária muda para março

Rumo deve estender gestão por mais dois anos; atual contrato da empresa termina em fevereiro de 2027

/ LOGÍSTICA

Jefferson Klein

jefferson.klein@jornaldocomercio.com.br

Com a proximidade do prazo final da atual concessão da Malha Sul ferroviária, que se encerra em fevereiro de 2027, e a modelagem do novo contrato ainda em discussão, o leilão desse ativo que estava estimado para ocorrer em dezembro de 2026 agora tem previsão para ser disputado em março do próximo ano. Com isso, a Rumo, que é a empresa que administra hoje a ferrovia, deve ter uma prorrogação nesta função por mais 24 meses.

O superintendente de transporte ferroviário da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), Fernando Feitosa, adianta que está sendo negociada com a empresa uma extensão contratual. “Deve ser garantido mais dois anos de serviço com a Rumo, na Malha Sul, para que não haja descontinuidade de serviços”, diz Feitosa.

O dirigente participou, ontem de audiência pública realizada na Fiergs, em Porto Alegre, para tratar da modelagem da nova concessão da Malha Sul. A proposta apresentada pelo governo federal prevê que a concessão seja fatiada em três corredores (Paraná-Santa Catarina, Rio Grande e Mercosul), somando 4.248,45 quilômetros de rede

ferroviária. Essa proposta de divisão foi a principal crítica dos participantes do encontro.

“Nós temos convicção de que isso vai desconectar a nossa região do projeto ferroviário futuro que precisamos desenvolver”, prevê o coordenador do Grupo de Trabalho Ferrovias do Conselho de Desenvolvimento e Integração Sul (Codesul), Beto Martins. Ele acrescenta que uma rota que pode ser seguida pelos estados da Região Sul do País, caso não haja uma reversão da proposta de segmentação, é judicializar o tema.

Por sua vez, o secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina, Ivan Amaral, enfatiza que é preciso mais tempo para discutir a modelagem da concessão e defende a renovação por cerca de dois anos com a Rumo para ter mais prazo para tratar do assunto. “Se está ruim com a Rumo, pode ficar pior”, adverte o secretário.

Já o secretário de Logística e Transportes do Rio Grande do Sul, Clóvis Magalhães, sustenta que é preciso transparência ao lidar com a situação, porque há vulnerabilidades na proposta feita. “Está mal dimensionada a demanda, está mal dimensionada a rede e não atende polos importantes”, frisa o secretário. Ele destaca que Passo Fundo, Erechim, Santa Rosa, Santo Ângelo e Ijuí representam centros



Audiência pública para tratar da modelagem da nova concessão foi realizada ontem na Fiergs

de produção agrícola, processamento industrial, biocombustíveis e integração regional que não podem ser tratados como periféricos dentro de um projeto nacional.

O superintendente de Concessão da Infraestrutura da ANTT, Marcelo Fonseca, que preside a audiência pública, admite que o foco do debate é o fatiamento da Malha Sul em três licitações, mas ressalta que o tópico ainda está em aberto e a ANTT está atenta para observar todas as contribuições. Ele argumenta que com o fracionamento em três contratos é possível atrair perfis de opera-

dores que tenham vocação para densidades de cargas distintas.

Por ser mais atrativa financeiramente, o modelo atualmente em discussão sugere que a concessão do corredor Paraná-Santa Catarina transfira recursos aos demais corredores por meio de investimentos cruzados, sendo R\$ 1,47 bilhão ao Rio Grande e R\$ 3,46 bilhões ao Mercosul. Fonseca salienta que esse mecanismo deve viabilizar a atratividade dos trechos em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul, que seriam deficitários por si só. “Só teria um problema de atratividade, caso as nossas premissas,

nossos estudos, não estivessem adequados”, assinala Fonseca.

Segundo ele, a Malha Sul tem condição de operar aproximadamente 4,2 mil quilômetros e outros 3 mil quilômetros são considerados inviáveis. Esses segmentos inoperantes não teriam capacidade de demanda para serem ativados neste momento. Conforme o integrante da ANTT, no corredor Rio Grande, que abrange cerca de 880 quilômetros de linhas férreas dentro do território gaúcho, está prevista a substituição de 26,7% da totalidade dos trilhos e a troca de todos os dormentes.

RS é ouvido, mas não escutado, reclama vice-governador

Presente na audiência pública em Porto Alegre, o vice-governador gaúcho, Gabriel Souza, criticou a pouca participação que o Estado vem tendo dentro do processo de formatação da nova concessão da Malha Sul férrea que é conduzido pela União. “Nós estamos sendo muito ouvidos pelo governo fede-

ral, porém pouco escutados”, declarou Souza.

A manifestação foi acompanhada de aplausos da plateia na Fiergs. Contrário à ideia do fatiamento da Malha Sul, o vice-governador lembra que foi contratado um estudo com o Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo

Sul (BRDE), que deverá apresentar resultados a partir de novembro, para debater tecnicamente o modelo da nova concessão. Souza também cobrou que falta o apontamento de uma compensação da Rumo pelo que classificou como uma “destruição” da malha devido à ineficiência da companhia.

Prefeitura de Passo Fundo demonstra otimismo com leilão de área industrial

/ INDÚSTRIA

Ana Stobbe

ana.stobbe@jcrs.com.br

A prefeitura de Passo Fundo está otimista com o leilão da área industrial que pertencia à Manitowoc. A expectativa é de que o certame seja realizado no dia 17 de setembro. As articulações para o leilão foram tratadas diretamente pelo prefeito em visita à Bolsa de Valores, em São Paulo, na segunda-feira. Ao todo, serão movimentados R\$ 52 milhões na cidade envolvendo a concorrência e os primeiros anos da operação.

Em visita ao JC, o prefeito de Passo Fundo, Pedro Almeida, destacou que a infraestrutura do local é atrativa. “É uma área privilegia-



Pedro Almeida tratou do edital durante visita à B3, em São Paulo

da. E que está pronta para receber qualquer tipo de negócio, inclusive montadoras de veículo e indústrias do ramo do agronegócio”, avaliou.

Proposta de segmentação da Malha Sul

Corredor Mercosul: possui extensão estimada de 1.865 quilômetros e conecta os estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O traçado integra importantes regiões produtoras aos portos de Paranaguá (PR), São Francisco do Sul (SC) e Rio Grande (RS), além de estabelecer conexão ferroviária com a Argentina por meio de Uruguiana (RS).

Corredor Rio Grande: abrange aproximadamente 880 quilômetros de extensão e concentra sua atuação no território gaúcho, atendendo cadeias produtivas ligadas ao agronegócio, combustíveis e cargas gerais, com conexão ao Porto de Rio Grande.

Corredor Paraná-Santa Catarina: reúne cerca de 1.502 quilômetros de extensão e responde pela maior parte da movimentação de cargas da atual Malha Sul, conectando polos produtivos aos portos de Paranaguá e São Francisco do Sul, com destaque para o transporte de grãos, contêineres e produtos destinados ao comércio exterior.