

Ofício/G7/nº 013/2026

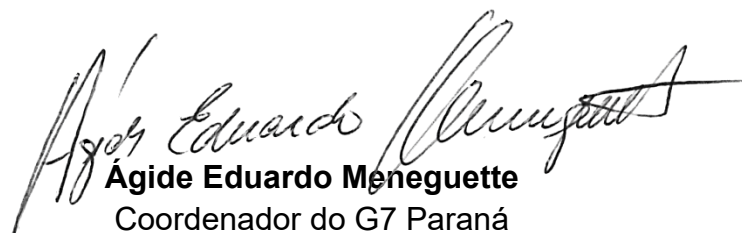
Curitiba, 23 de junho de 2026.

Assunto: Leilão da Malha Sul da rede ferroviária da Região Sul do Brasil.

Senhor Ministro,

O G7 Paraná, grupo que reúne entidades representativas do setor produtivo paranaense, composto pela Federação da Agricultura do Estado do Paraná (FAEP), Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná (FETRANSPAR), Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP), Federação do Comércio do Estado do Paraná (FECOMÉRCIO-PR), Federação e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná (FECOOPAR), Federação das Associações Comerciais e Empresariais do Estado do Paraná (FACIAP) e Associação Comercial do Paraná (ACP), encaminha a Vossa Excelência, posicionamento referente ao Leilão da Malha Sul da rede ferroviária da Região Sul do Brasil.

Atenciosamente,



Agide Eduardo Meneguette
Coordenador do G7 Paraná
Presidente do Sistema FAEP

Excelentíssimo Senhor
George Santoro
Ministro dos Transportes
Brasília/DF

Ofício/G7/nº 013/2026

Posicionamento G7 Paraná - Leilão da Malha Sul da rede ferroviária da Região Sul do Brasil.

1. IMPLEMENTAR A MALHA SUL EXISTENTE EM 3 SEGMENTOS:

1.1 Malha Paraná – Santa Catarina => Eixos Paranaguá e São Francisco do Sul (Antiga SR05);

1.2 Malha Rio Grande do Sul => Eixos Rio Grande e Porto Alegre (Antiga SR06);

1.3 Malha Mercosul

Justificativa: Otimização das malhas, maximização dos fluxos radiais (Leste/Oeste), foco na busca por expansão da capacidade de movimentação de cargas por ferrovia.

2. OPERAÇÃO UNIFICADA NO SEGMENTO DA MALHA PR / SC, INTEGRADA COM A FERROESTE:

Justificativa: Visa o aumento dos ganhos de escala, sinergia operacional e maior atratividade econômica para o modelo de concessão na nova licitação, permanecendo os ativos dos terminais de transbordo de Cascavel com a Ferroeste.

3. NOVA LICITAÇÃO DA MALHA PR / SC

3.1 Nova licitação com foco no atendimento aos Usuários e ao Operador Ferroviário, priorizando obras que ampliem a capacidade de transporte ferroviário e dos parâmetros operacionais, performance e desempenho, que atendam plano de metas operacionais.

Justificativa: A prorrogação antecipada perde efeito e não se demonstra a opção mais vantajosa com um saldo de prazo do contrato de 02 anos. Os ajustes necessários para a retirada dos trechos já descontinuados, somado a complexidade da recuperação da Malha RS, demonstram que um novo contrato com regras atuais, modernas e com vistas ao melhor atendimento aos usuários apontam que a melhor opção será um novo leilão. Os ganhos de capacidade e o aumento do transporte de cargas estão relacionados à inclusão de obras, que devem observar a viabilidade do ponto de vista econômico, sendo inseridas dentro de um cronograma de investimentos em fases, e considerando as prioridades necessárias para atendimento do plano de metas operacionais.

3.2 Prever investimentos na nova modelagem eliminando os principais gargalos existentes

Justificativa: Os estudos apresentados pela ANTT não incluem investimentos na Malha PR/SC, nem preveem compensações por parte da atual concessionária, pelo abandono de trechos e pela falta de manutenção da malha e dos equipamentos que integram o sistema.



Investimentos prioritários:

- Novo trecho de Guarapuava - IRATI - LAPA (serra da Esperança)
- Contorno Ferroviário OESTE da cidade de Curitiba
- Melhorias e ampliações de pátios de cruzamentos na serra do mar

3.3 Equilíbrio de distribuição dos recursos de outorgas

Os recursos da outorga que farão parte da conta de aporte de recursos vinculados, deverão ser em sua maioria utilizados para eliminar os gargalos prioritários da Malha PR - SC. Malha esta, responsável por movimentar 78 % da carga movimentada no estado.

3.4 Que o contrato de concessão Permita o investimento dos governos estaduais e Federal na conta de aporte de recursos vinculados