



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SANTO ÂNGELO-RS

OFÍCIO CIRCULAR GAB1/PRM/SA n. 01/2026

IC nº 1.29.010.000227/2020-14

Santo Ângelo/RS, 27 de fevereiro de 2026.

Às Autoridades Responsáveis por definir

a Política Pública da Ferrovia Malha Sul

Aos demais envolvidos no debate do tema

Assunto: contrato de concessão ferrovia Malha Sul

Prezado(a) Senhor(a):

Tramita na Procuradoria da República de Santo Ângelo/RS, o Inquérito Civil n. 1.29.010.000227/2020-14, cuja finalidade é acompanhar o pedido de prorrogação da concessão ferroviária da Malha Sul, no âmbito da Ação Coordenada empreendida pelo Grupo de Trabalho Transportes da 3ª Câmara de Coordenação e Revisão, da Procuradoria-Geral da República.

Há um certo consenso entre os envolvidos com a temática, que uma sucessão de decisões equivocadas produziu um desmonte do setor ferroviário no sul do Brasil, que sofreu na mão do poder público e, de forma mais acentuada, a partir das concessões da década de 90, quando dois terços da malha ferroviária foi abandonada, arruinando esse serviço de interesse público.

Dessa forma, na tentativa de retomar o serviço e salvar o possível em termos de patrimônio público, o **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL - neste triste dia de**

**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL****PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SANTO ÂNGELO-RS**

aniversário de um ano do final do contrato de concessão da Malha Sul, assinado em 27 de fevereiro de 1997, - cumprindo sua missão constitucional de zelar pelo efetivo respeito dos Poderes Públicos e dos serviços de relevância pública, bem como pelos direitos assegurados na Constituição, vem promovendo ao longo dos anos uma série de medidas, intensificadas a partir da criação da **AÇÃO COORDENADA MALHA SUL, em 2020** (embora, desde de 2000 Membros do MPF acompanham o tema), no âmbito da 3ª CCR DO MPF, cujo objetivo inicial era acompanhar uma possível prorrogação antecipada do contrato de concessão da Malha Sul.

Nos primeiros anos de atuação da **AÇÃO COORDENADA**, a prorrogação do contrato de concessão, na visão dos Membros do MPF, era o cenário que melhor atendia o interesse público, e não uma nova licitação - tese, à época, pouco ventilada. Contudo, nos últimos ano, o Ministério dos Transportes através da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário - SNTF, responsável pela definição da política pública, criou um Grupo de Trabalho com a finalidade de discutir o contrato de concessão da Malha Sul, com escassa participação dos Estados e da sociedade civil na construção das soluções ferroviárias que envolvem a Malha Sul.

O relatório recentemente apresentado pelo Grupo de Trabalho do Ministério de Transportes sugere a devolução de extensos trechos da Malha Sul, o que gera impacto negativo na infraestrutura e prejuízos à Região Sul, bem como sugere e indica a realização de licitações "fatiadas", cuja intenção é dividir a concessão ferroviária em três corredores logísticos distintos, com leilões previstos para o final do ano de 2026, com base em outro estudo do Ministério que ainda não foi divulgado à sociedade.

A divisão sugerida, em apertada síntese, apresenta o seguinte cenário: a) corredor Paraná, conectando os portos de Paranaguá/PR e São Francisco do Sul/SC; b) corredor Gaúcho, conectando a região noroeste (Cruz Alta) do Rio Grande do Sul ao porto de



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SANTO ÂNGELO-RS

Rio Grande/RS; c) corredor Mercosul, conectando São Paulo/SP com Uruguaiana/RS.

Embora o formulador da política pública seja o Ministério dos Transportes, e o objetivo do fatiamento seja aumentar a concorrência na licitação, as consequências dessa opção, na visão da **AÇÃO COORDENADA MALHA SUL**, podem gerar graves prejuízos à eficiência e à economicidade do setor ferroviário e, notadamente, dos Estados da Região Sul do Brasil, ocasionados, sobretudo, pela desintegração e desconexão do modal ferroviário.

Nessa ordem de ideias, deixamos assentado que o fatiamento anunciado/sugerido pode resultar na descontinuidade da já deficitária malha Sul e na ausência de interoperabilidade entre diferentes concessionárias, não reestabelecendo as ligações com outros países, além de se correr o risco de existir interessado somente no corredor Paraná (e que pode ser alguma empresa do grupo COSAN/RUMO, que participaria em uma posição extremamente confortável, arrematando só o trecho mais viável e, em relação ao passivo do atual contrato, protelando o pagamento em longas discussões nos tribunais).

Com base nisso, e havendo prosseguimento das discussões sobre o fatiamento da malha Sul, sugerimos - sobretudo para evitar a desintegração dos três corredores anunciados (escolha apenas dos trechos altamente lucrativos), deixando com o Estado o ônus de trechos deficitários ou, pior, com uma malha desconectada que fica sem função logística sistêmica - que a adjudicação da eventual licitação seja homologada se houver proponentes (ou consórcios) para a totalidade dos lotes, garantindo que nenhum segmento fique descoberto.

O planejamento anunciado pelo Ministério de Transportes, portanto, desintegra um modal essencial e estratégico de toda a região Sul, e não parece ser a opção mais vantajosa para a sociedade. Uma visão sistêmica, conectando e integrando



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SANTO ÂNGELO-RS

(inter)nacionalmente o modal ferroviário, alinha-se à natureza do transporte ferroviário, que exige um planejamento de longo prazo e pesados investimentos, tanto da concessionária responsável pela operação, quanto do poder público, garantindo, por consequência, que trechos menos rentáveis sejam "socorridos" pelos mais rentáveis.

A integralidade da malha é requisito técnico e econômico que necessariamente precisa ser observado, pois licitar a Malha Sul de forma desintegrada é dar prioridade a soluções regionais de curto prazo, comprometendo a capacidade da maior ferrovia do país de cumprir seu papel na logística (inter)nacional e de longo prazo.

Dessa forma, ao fomentar o fatiamento da malha Sul em três corredores logísticos, o poder público assume sério risco de desintegração da Região Sul, com imensa dificuldade de tornar viável o chamado Corredor Mercosul (que liga Uruguaiana/Argentina a São Paulo), hoje em grande parte abandonado, o que, data vênia, não parecer ser a melhor opção de Estado.

Não fosse isso, não foram divulgados os dados do estudo que embasa a decisão de licitar os trechos em 2026, soando, na visão da **AÇÃO COORDENADA MALHA SUL**, precipitada a proposta de uma nova licitação, sem amadurecimento dos dados levantados, com menos de um ano de debate, sobre um contrato que perdura 30 anos e que se propõe novos 30 anos. A decisão que tomarmos agora impacta todo o futuro da infraestrutura do sul do Brasil, e precisa de amadurecimento.

Já erramos demais, sociedade e Estado, o (des)cumprimento do contrato, antes pela concessionária ALL, agora pela concessionária RUMO^[1] foi uma tragédia que não podemos repetir. A "Nova Malha Sul" necessita debate, compromissos, envolvendo atores públicos e privados, de modo que a extensão do atual contrato, conforme autoriza a



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SANTO ÂNGELO-RS

legislação, por até dois anos, soa um caminho sensato e razoável, nos termos do art. 32 da Lei 13.448/2017, sobretudo para garantir a continuidade do serviço de transporte ferroviário na Malha Sul e o debate sobre a modelagem da nova política pública^[2].

O cenário atual da Malha Sul exige uma solução que concilie a reparação de falhas contratuais históricas com a necessidade urgente de uma operação ferroviária eficiente, razão pela qual, novamente, deixa-se assentado que o foco e a posição da **AÇÃO COORDENADA/MPF** é:

(i) de um lado, **fazer um acerto com o passado**, identificando quanto custa para o público e para a sociedade o descumprimento de contrato dessa magnitude por 30 anos, passando pelo custo da desestruturação logística, ante a ausência dos investimentos contratuais previstos, que forçou o escoamento da produção para o modal rodoviário, encarecendo o frete, saturando as rodovias e reduzindo a competitividade do agronegócio e do setor industrial da região Sul; pela depreciação do Patrimônio Público, tendo em vista que o que foi entregue como uma malha operacional transformou-se, em muitos trechos, em estruturas abandonadas e sucateadas, e pelo custo social e humano, uma vez que a ineficiência ferroviária reflete-se no aumento de acidentes em rodovias e na emissão excessiva de poluentes, além de outros impactos que o abandono da ferrovia produz.

Para tanto, está sendo debatida e elaborada, pelos integrantes da **AÇÃO COORDENADA MALHA SUL**, uma **AÇÃO CIVIL PÚBLICA** para acertar o passado, permitindo que o futuro da Malha Sul comece sem as amarras e situações não resolvidas, visando à recomposição do interesse público e que os recursos devidos à sociedade retornem para ela sob a forma de infraestrutura moderna e eficiente.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SANTO ÂNGELO-RS

Temos ciência que uma ação dessa magnitude requer diálogo prévio, amadurecimento, por isso reafirmamos nossa disposição de buscar soluções dialógicas para uma possível resolução consensual e, quiçá, extrajudicial. Não nutrimos a intenção de atrapalhar processos de negociações, novas licitações, enfim, o Ministério Público Federal não deseja ser um empecilho na construção de boas e longas soluções nesse campo. Entretanto, se a judicialização for a via que nos resta, o faremos sem hesitar, deixando claro que, independente do caminho adotado (renovação ou nova(s) licitação(ões), a **AÇÃO COORDENADA** visa transformar o litígio em investimento, e queremos converter passivos ferroviário em ativos, multas em trilhos e vagões novos e incertezas em segurança jurídica para quem produz e para quem transporta.

(ii) de outro lado, temos a firme intenção de **fomentar uma boa política pública futura**, ressaltando que a integração da malha nacional não é apenas uma questão de conveniência e/ou opção política de Estado, mas uma exigência estratégica para o desenvolvimento econômico do país, devendo ser o pressuposto central de qualquer política pública ferroviária.

Dessa forma, conforme amplamente sinalizado nos debates/reuniões, no entendimento da **AÇÃO COORDENADA do MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, é imprescindível que os novos contratos contenham/sigam algumas diretrizes, a saber:

(i) devolução do menor número de trechos possível, fomentando o reaproveitamento da infraestrutura em condições de reutilização econômica, seja por meio de *shortlines*, turismo ou integração urbana, prevalecendo o interesse público sobre o privado;

(ii) valores de outorga - numa eventual renovação - fossem vinculados às obras a serem executadas no plano de negócios, sem pagamento direto ao Tesouro Nacional (sim, em conta vinculada), já que a política pública só se



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SANTO ÂNGELO-RS

justificaria se fossem realizados investimentos na infraestrutura ferroviária;

(iii) reativar e modernizar as conexões transfronteiriças, restaurando a operacionalidade plena dos pontos de conexão, como Uruguaiana (RS) — que liga o Brasil à Argentina — e, quiçá, Sant'Ana do Livramento (RS) — que conecta ao sistema ferroviário do Uruguai;

(iv) delimitação da faixa de domínio, analisando-se os riscos reais e a proposição de realocação e/ou regularização fundiária, a depender do caso e do Estudo Técnico de Risco;

(v) estabelecer que o transporte de combustíveis, derivados de petróleo e outros produtos químicos classificados como perigosos, seja realizado, preferencialmente, por via férrea, visando mitigar riscos de desastres ambientais e acidentes em rodovias, bem como implementar políticas de desoneração para o transbordo de contêineres em terminais ferroviários, limitando progressivamente o tráfego de cargas containerizadas de longa distância nas rodovias que compõem os principais eixos logísticos do Sul;

(vi) regulamentar janelas de circulação para carretas e composições de carga pesada (como bitrens e rodotrens) em rodovias federais e estaduais, restringindo seu fluxo em horários de pico para aumentar a segurança do transporte de passageiros e incentivar a previsibilidade do fluxo ferroviário, e estimular a criação de "Portos Secos" e centros de integração onde o modal rodoviário atue de forma complementar à ferrovia, realizando apenas o trajeto inicial e final (curta distância), preservando a malha rodoviária;

(vii) "beira-trilhos" e entorno socioambiental, visando à regularização de áreas/locais juridicamente viáveis (onde o risco é contornável) e realocar aquelas com risco real, destacando-se, nesse contexto, que a partir da interlocução com o "Fórum da Moradia" em andamento e organizado pelo Tribunal Regional da 4ª Região, a suspensão de cerca 2.000 (dois mil) processos que aguardam o desenrolar da política pública e a possibilidade de resolver todo esse passivo judicial a partir da aventada renovação do



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SANTO ÂNGELO-RS

contrato de concessão, ou nova licitação, em um processo coletivo;

É necessário, pois, equacionar uma solução que conjugue o evidente interesse econômico com o relevante interesse social envolvido a partir de um cenário que busque a integração da ferrovia malha Sul, alertando-se que o Poder Público – União e Estados envolvidos precisam, ao lado da iniciativa privada, investir e equilibrar a matriz de transportes, bem como criar condições para que o setor privado invista em infraestruturas de transportes, principalmente o ferroviário, estando o **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, via AÇÃO COORDENADA**, aberto ao diálogo com os principais atores (públicos e privados) para construirmos o melhor caminho, pelos trilhos, no sul do Brasil.

Pelo que tem sido divulgado, as propostas do CODESUL - Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e Mato Grosso do Sul -, tem verossimilhança com o defendido pela **AÇÃO COORDENADA/MPF**, diagnosticando e propondo o resgate de boa parte deste modal de transportes, que já foi um dos modais mais importantes da região sul do Brasil, escrevendo uma nova história, visto que, no ano que falta para encerrar o contrato atual, ou juntaremos todas as forças (econômica, social, jurídica e política....), dizendo claramente o que queremos da ferrovia no Sul, ou o risco da erradicação desse modal é concreto!

Por fim, deixamos registrado que as discussões sobre o contrato de concessão da Malha Sul não podem, em hipótese alguma, serem paralisadas por disputas, como as eleitorais que se avizinham, sendo certo que o debate público e político deve ser ancorado em pilares técnicos e sociais, com foco na modernização desse patrimônio que pertence ao povo brasileiro.

Tendo em vista tratar-se de procedimento eletrônico, por força do disposto na Portaria PGR/MPF nº 1.213/2018, publicada em 8/2/2019, solicita-se que eventual resposta



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SANTO ÂNGELO-RS

seja encaminhada por meio do sistema de protocolo eletrônico do MPF, disponível em:
<http://www.mpf.mp.br/mpfservicos>.

Respeitosamente,

OSMAR VERONESE
PROCURADOR DA REPÚBLICA

FERNANDO DE ALMEIDA MARTINS
PROCURADOR REGIONAL DA REPÚBLICA

BRUNA PFAFFEZENLLER
PROCURADORA DA REPÚBLICA

ELOISA HELENA MACHADO
PROCURADORA DA REPÚBLICA

FERNANDA ALVES DE OLIVEIRA
PROCURADORA DA REPÚBLICA

LARA MARINA ZANELLA MARTINEZ CARO
PROCURADORA DA REPÚBLICA

TIAGO ALZUGUIR GUTIERREZ
PROCURADOR DA REPÚBLICA

Notas

1. [^] É um fato registrado pelos órgãos reguladores e pela sociedade civil que a Malha Sul teve trechos subutilizados e descumprimentos de metas de investimento previstos no contrato original. No entanto, em um cenário de retomada ferroviária, a Rumo S.A. detém conhecimento técnico e estrutura logística instalada. Dessa forma, a proximidade do término do contrato, somada à exclusão da atual detentora do contrato de concessão (o que tem sido defendido publicamente por parcelas da sociedade civil e por agentes do Poder Público) e a ausência de outra empresa de perfil semelhante, pode ocasionar um vazio operacional e atrasar a retomada do transporte ferroviário em décadas. Segundo dados repassados pela Rumo Malha Sul, entre trabalhadores diretos e indiretos, cerca de 6.000 pessoas prestam serviço para a empresa, de modo que, salvo engano, nem poder público, nem empresas privadas, em menos de um ano, tem possibilidade de montar uma empresa desse porte, com expertise, e participar de uma nova licitação.

2. [^] Em atendimento à solicitação do MPF, o Tribunal de Contas da União - TCU indicou que no TC



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SANTO ÂNGELO-RS

006.261/2022-1 a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) indicou está avaliando a possibilidade de estender a o contrato de concessão por mais 24 meses diante da decisão do MT de licitar a Malha Sul, com fundamento no art. 32 da Lei 13.448/2017.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

Assinatura/Certificação do documento **PRM-SAN-RS-00000882/2026 OFÍCIO CIRCULAR nº 1-2026**

.....
Signatário(a): **OSMAR VERONESE**

Data e Hora: **27/02/2026 00:01:54**

Assinado com login e senha

.....
Signatário(a): **FERNANDO DE ALMEIDA MARTINS**

Data e Hora: **27/02/2026 06:02:08**

Assinado com login e senha

.....
Signatário(a): **TIAGO ALZUGUIR GUTIERREZ**

Data e Hora: **27/02/2026 07:17:41**

Assinado com login e senha

.....
Signatário(a): **LARA MARINA ZANELLA MARTINEZ CARO**

Data e Hora: **27/02/2026 09:05:03**

Assinado com login e senha

.....
Signatário(a): **ELOISA HELENA MACHADO**

Data e Hora: **27/02/2026 10:10:55**

Assinado com login e senha

.....
Signatário(a): **BRUNA PFAFFENZELLER**

Data e Hora: **27/02/2026 11:23:50**

Assinado com login e senha

.....
Acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave d396d1d9.43adaef4.9c998a36.2c7daa37