



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

AUDIÊNCIA PÚBLICA DA ANTT

Curitiba, 27 de julho de 2026.

RENOVAÇÃO DA CONCESSÃO DA MALHA SUL

Contribuições do Mandato do Deputado Estadual Goura

CONTEXTO

A renovação da concessão da Malha Sul representa uma oportunidade estratégica para definir os rumos da infraestrutura ferroviária da Região Sul nas próximas décadas. Trata-se de uma decisão que ultrapassa a logística de transporte de cargas e influencia diretamente a mobilidade, o desenvolvimento regional, a segurança ferroviária, o patrimônio cultural, o meio ambiente e a organização do território.

Nesse contexto, o Mandato do Deputado Estadual Goura apresenta as seguintes contribuições para o aperfeiçoamento da proposta em discussão.

1. CONTRIBUIÇÕES PARA O EDITAL E O CONTRATO DE CONCESSÃO

A renovação da concessão da Malha Sul representa uma oportunidade histórica para redefinir o papel dos corredores ferroviários no desenvolvimento do Paraná e da Região Sul.

Mais do que estruturas destinadas exclusivamente ao transporte de cargas, os corredores ferroviários devem ser reconhecidos como ativos estratégicos do



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

Estado, capazes de integrar logística, transporte de passageiros, patrimônio cultural, mobilidade ativa, infraestrutura verde, turismo e desenvolvimento regional.

Essa visão de longo prazo deve orientar não apenas a modelagem da concessão, mas também o planejamento dos investimentos, a preservação do patrimônio ferroviário e a destinação dos ativos que, no futuro, venham a ser requalificados.

Assim, a discussão sobre a Malha Sul deixa de tratar apenas da renovação de um contrato de concessão e passa a representar uma oportunidade para construir uma política ferroviária capaz de gerar benefícios econômicos, sociais, ambientais e culturais para as próximas gerações.

A nova concessão da Malha Sul não deve ser compreendida apenas como uma operação econômica ou logística. O edital e os contratos precisam incorporar uma visão integrada do território, considerando de forma articulada:

- transporte ferroviário de cargas;
- transporte ferroviário de passageiros;
- mobilidade urbana e metropolitana;
- segurança ferroviária;
- desenvolvimento regional;
- impactos ambientais;
- patrimônio histórico e cultural;
- destinação futura dos ativos ferroviários.

Também é fundamental fortalecer a participação dos estados, dos municípios e das comunidades diretamente afetadas, garantindo transparência e tempo adequado para o aperfeiçoamento da proposta.

1.1. Garantir investimentos estruturantes para o Paraná



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

O corredor Paraná–Santa Catarina concentra parcela significativa da movimentação de cargas da Malha Sul e possui importância estratégica para a economia brasileira. Na modelagem financeira, a nova concessão deve assegurar investimentos estruturantes para o Paraná, especialmente:

- implantação do Contorno Ferroviário de Curitiba;
- solução dos gargalos da Serra da Esperança;
- ampliação da capacidade dos pátios ferroviários;
- integração com a Nova Ferroeste.

Esses investimentos são fundamentais para ampliar a eficiência logística, reduzir conflitos urbanos e fortalecer a competitividade da infraestrutura ferroviária paranaense.

1.2. Proteger e revitalizar o patrimônio ferroviário

A nova concessão representa também uma oportunidade para enfrentar o passivo histórico de abandono do patrimônio ferroviário existente ao longo da Malha Sul. O edital e os contratos devem estabelecer obrigações claras relacionadas à proteção desse patrimônio, contemplando:

- inventário atualizado dos bens ferroviários;
- conservação e manutenção permanente;
- recuperação das estruturas degradadas;
- segurança dos imóveis e áreas ferroviárias;
- prevenção do abandono e da deterioração;
- articulação com os órgãos de proteção do patrimônio cultural.

Essa proteção deve abranger estações ferroviárias, oficinas, armazéns, pátios, casas ferroviárias, pontes, obras de arte especiais e demais bens reconhecidos por seu valor histórico, arquitetônico, paisagístico ou cultural.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

Sempre que perderem sua função operacional, esses bens devem receber novos usos públicos, culturais, educacionais, turísticos ou comunitários, preservando sua memória e ampliando sua contribuição para o desenvolvimento local.

1.3. Uso compartilhado das faixas de domínio para mobilidade ativa e infraestrutura verde

O contrato deve prever a possibilidade de parcerias para o uso compartilhado das faixas de domínio ferroviárias em operação, especialmente nos trechos urbanos e metropolitanos, quando houver compatibilidade técnica e segurança operacional.

A faixa de domínio não deve permanecer como barreira física impermeável quando puder acolher projetos públicos que melhorem a conectividade urbana sem interferir no transporte ferroviário. O compartilhamento poderá abranger:

- implantação de ciclovias, ciclofaixas segregadas, caminhos de pedestres e rotas acessíveis;
- conexão entre bairros separados pela infraestrutura ferroviária, mediante passagens seguras e projetos de integração urbana;
- implantação de corredores verdes, arborização, drenagem sustentável, recuperação paisagística e outras soluções baseadas na natureza;
- integração com terminais, estações de transporte coletivo, equipamentos públicos e redes metropolitanas de mobilidade ativa;
- celebração de convênios, cessões de uso e instrumentos de cooperação com estados e municípios, com prazos definidos para análise dos projetos;
- critérios transparentes para repartição de responsabilidades, implantação, manutenção e segurança, evitando exigências financeiras desproporcionais que inviabilizem projetos públicos.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

Recomenda-se que a concessionária seja obrigada a cooperar tecnicamente com os entes públicos e a justificar formalmente eventual negativa de compartilhamento.

1.4. Promover sustentabilidade e responsabilidade ambiental

A implantação de novos contornos ferroviários e demais intervenções previstas na concessão deve observar elevados padrões de sustentabilidade e responsabilidade ambiental. Os estudos e projetos devem considerar, entre outros aspectos:

- redução dos impactos sobre ecossistemas sensíveis;
- proteção dos recursos hídricos;
- implantação de passagens de fauna;
- integração com corredores ecológicos;
- medidas de compensação e recuperação ambiental;
- adaptação às mudanças climáticas.

A infraestrutura ferroviária deve contribuir para uma ocupação mais sustentável do território e para a construção de cidades e regiões mais resilientes.

1.5. Segurança e solução dos conflitos ferroviários nos trechos urbanos

A nova concessão deve incluir obrigações específicas para reduzir conflitos entre a ferrovia e o tecido urbano. No caso de Curitiba e de sua Região Metropolitana, o contrato deve assegurar a elaboração dos estudos e projetos executivos necessários à solução estrutural da circulação de cargas, incluindo a avaliação do Contorno Ferroviário, de desvios e de intervenções de segregação, como passagens em desnível, vedação qualificada e reordenamento dos cruzamentos urbanos.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

1.6. Compatibilidade com o transporte ferroviário de passageiros e com o serviço turístico

O contrato deve preservar a possibilidade de compartilhamento ou uso futuro da infraestrutura para transporte ferroviário de passageiros, mediante regras de capacidade, acesso, segurança e coordenação operacional. A concessão de cargas não pode criar impedimentos irreversíveis a projetos de trem metropolitano, trem regional ou VLT que venham a ser estruturados pelos entes públicos.

2. PROPOSTAS PARA ÁREAS FERROVIÁRIAS E LINHAS DESATIVADAS NO PARANÁ

A eventual retirada dos trens de carga de determinados trechos urbanos não pode significar simplesmente o abandono dos trilhos ou a destinação dessas áreas exclusivamente para expansão do sistema viário ou para a especulação imobiliária. Os corredores ferroviários constituem ativos estratégicos do Estado e devem ser planejados de forma integrada, considerando seu potencial para múltiplas funções públicas.

Cada corredor possui características próprias e deve ser analisado individualmente, buscando a solução que melhor concilie:

- transporte ferroviário de passageiros;
- mobilidade ativa;
- infraestrutura verde;
- desenvolvimento regional;
- turismo;
- preservação do patrimônio ferroviário;
- qualificação dos espaços urbanos.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

Nesse contexto, o Mandato do Deputado Goura coordena, no Paraná, o projeto **Trilhas em Trilhos**, iniciativa que reúne municípios, órgãos públicos, universidades e sociedade civil para estudar alternativas de requalificação de corredores ferroviários, sempre considerando a vocação específica de cada território.

O projeto piloto está sendo desenvolvido entre **Maringá e Cianorte**, onde o potencial identificado está relacionado à implantação de um corredor ecológico e de cicloturismo associado à valorização do patrimônio ferroviário e ao fortalecimento do turismo regional.

Entretanto, a metodologia proposta pelo projeto não pressupõe uma solução única para todos os casos. Ao contrário, parte do princípio de que cada corredor ferroviário demanda uma estratégia específica.

Em corredores metropolitanos como **Curitiba–Piraquara e Curitiba–Rio Branco do Sul**, por exemplo, eventuais processos de requalificação devem considerar prioritariamente o potencial para implantação de sistemas ferroviários de transporte coletivo de passageiros, como VLT ou trem metropolitano, integrados ao uso compartilhado da faixa de domínio para pedestres e ciclistas, à implantação de infraestrutura verde e à valorização do patrimônio ferroviário.

Da mesma forma, a reorganização da malha ferroviária deve preservar a continuidade da ligação ferroviária turística entre **Curitiba e o Litoral**, reconhecendo sua relevância histórica, cultural, turística e econômica, bem como discutindo formas de ampliar seu caráter público e o acesso da população ao serviço.

Nesse ponto, **propõe-se a constituição de grupo de trabalho interfederativo específico para as linhas e áreas ferroviárias eventualmente desativadas no Paraná**, com participação da União, ANTT, Estado, municípios, órgãos de patrimônio, instituições metropolitanas, universidades e sociedade civil.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

O Mandato do Deputado Estadual Goura reafirma seu compromisso com o fortalecimento da política ferroviária brasileira e coloca-se à disposição da ANTT, dos órgãos públicos, das instituições de pesquisa, dos municípios e da sociedade civil para contribuir com o aprofundamento dos estudos, o aperfeiçoamento da proposta de concessão e a construção de soluções que promovam uma infraestrutura ferroviária mais eficiente, sustentável e integrada ao desenvolvimento territorial.

Assinatura manuscrita de Goura Netunij, acompanhada de uma marca de xado.

Atenciosamente,

GOURA

Deputado Estadual