



**ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

**CÂMARA MUNICIPAL DE LADÁRIO**

Centro Político-Administrativo Prefeito Hélio Benzi / Fone: 3226-1007  
Rua Corumbá, Q 28 / CEP 79.370-000 - C. Postal 12 / Ladário – MS  
CNPJ 02.017.960/0001-90

Excelentíssimo Senhor Jonil Junior Gomes Barcellos.  
Presidente da Câmara Municipal de Ladário

**REQUERIMENTO Nº 005/2025**

A Vereadora que esta subscreve, nos termos regimentais vigentes, após ouvido o soberano plenário, REQUER, a Mesa Diretora desta Casa de Leis que seja encaminhado o presente REQUERIMENTO à Sociedade Empresária Rumo Malha Oeste S.A. – RMO, inscrita no CNPJ nº 39.115.514/0001-28, sediada na Avenida Brigadeiro Faria Lima, 4.100, 3º Andar, Sala 05, Itaim Bibi, CEP 04.538-132 na cidade de São Paulo/SP por meio do seu Diretor-Presidente, Senhor PEDRO MARCUS LIRA PALMA, com cópia ao MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, SOLICITANDO INFORMAÇÕES acerca dos motivos que levaram a Concessionária responsável pela exploração da Malha Oeste SP – MS à retirar da via férrea da rota compreendido entre Ladário/MS – Corumbá-MS.

**JUSTIFICATIVA:**

Senhor Presidente,  
Senhoras e senhores vereadores,

O presente Requerimento tem o objetivo de sanar dúvidas acerca das motivações da empresa que levaram à retirada da via férrea compreendido entre os municípios de Ladário/MS – Corumbá-MS.

Senhor Presidente, é de conhecimento de todos que a Rumo Malha Oeste S.A. possui um contrato de concessão vigente com a União, sendo a única autorizada à fazer a exploração dos Serviços de Transporte Ferroviário da Malha Oeste SP – MS, tendo como Ramal o intervalo que compreende Ladário/MS – Corumbá/MS, contudo, no ano de 2024 a mesma começou à retirar a via férrea, e deixou de fazer





**ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

**CÂMARA MUNICIPAL DE LADÁRIO**

Centro Político-Administrativo Prefeito Hélio Benzi / Fone: 3226-1007

Rua Corumbá, Q 28 / CEP 79.370-000 - C. Postal 12 / Ladário – MS

CNPJ 02.017.960/0001-90

---

manutenção nos dormentes, tornando inviável a realização do transporte por esta linha.

A Cidade de Ladário é localizada em um ponto astuto, sua economia em grande parte se dá pela exploração do minério de ferro, assim como a exportação deste e de outras commodities. A “Perola do Pantanal” possui um polo multimodal de transporte Ferroviário, Hidroviário e Rodoviário, contudo, com o “abandono” da empresa concessionária, empregos deixam de ser gerados, o Município deixa de arrecadar e conseqüentemente deixa de fazer mais investimentos em áreas essenciais como Saúde, Educação e Infraestrutura.

Ladário, 25 de fevereiro de 2025.

**JOSIANE BRAGA**  
Vereadora  
Partido Progressista-PP





## AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

4º TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO QUE ENTRE SI CELEBRAM A UNIÃO, POR INTERMÉDIO DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT, E A EMPRESA RUMO MALHA OESTE S.A., COM A INTERVENIÊNCIA DA EMPRESA RUMO S.A..

A **União**, por intermédio da **Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT**, Autarquia Federal Especial, criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.898.488/0001-77, com sede em Brasília, Distrito Federal, no Setor de Clubes Esportivos Sul SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8, CEP 70200-003, doravante denominada **ANTT** neste ato representada por seu Diretor-Geral, Sr. RAFAEL VITALE RODRIGUES, brasileiro, casado, servidor público federal, portador do RG nº 27.414.800-6, SSP/SP, inscrito no CPF sob nº 286.610.578-84, nomeado por Decreto de 19 de julho de 2021, publicado no Diário Oficial da União de 20 de julho de 2021, designado para exercer encargo de Diretor-Geral, e

a sociedade empresária **Rumo Malha Oeste S.A. - RMQ** inscrita no CNPJ sob o nº 39.115.514/0001-28, com sede em São Paulo, Estado de São Paulo, na Avenida Brigadeiro Faria Lima, 4.100, 3º andar, sala nº 05, Itaim Bibi, CEP 04.538-132, doravante denominada **Concessionária**, neste ato representada por seu Diretor-Presidente - CEO, o Sr. Pedro Marcus Lira Palma, brasileiro, casado, engenheiro, portador do RG nº 4.421.053 - SSP/PE, inscrito no CPF/MF sob o nº 018.547.764-01, e seu Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores - CFO, o Sr. Guilherme Lelis Bernardo Machado, brasileiro, casado, engenheiro, portador do RG nº 10.151.234-1 IFP/RJ, inscrito no CPF/MF sob o nº 053.076.170-69, com a interveniência da **Rumo S.A.**, inscrita no CNPJ sob o nº 02.387.241/0001-60, com sede em Curitiba, Estado do Paraná, na Rua Emílio Bertolini, 100, Cajuru, CEP 82.920-030, doravante denominada **Controladora**, neste ato representada por seu Diretor-Presidente - CEO, o Sr. Pedro Marcus Lira Palma, brasileiro, casado, engenheiro, portador do RG nº 4.421.053 - SSP/PE, inscrito no CPF/MF sob o nº 018.547.764-01, e seu Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores - CFO, o Sr. Guilherme Lelis Bernardo Machado, brasileiro, casado, engenheiro, portador do RG nº 10.151.234-1 IFP/RJ, inscrito no CPF/MF sob o nº 053.076.170-69.

Considerando o que consta no Processo Administrativo nº 50500.002203/2025-34 resolvem celebrar o presente **4º Termo Aditivo** ao **Contrato de Concessão Original** da **Malha Oeste**, nos termos das Cláusulas a seguir:

### CLÁUSULA PRIMEIRA

#### DO OBJETO

1.1 O presente **4º Termo Aditivo** tem por objeto adequar o prazo de vigência do **2º Termo Aditivo** ao **Contrato de Concessão Original** da **Malha Oeste**.



## CLÁUSULA SEGUNDA

### DO PRAZO

2.1. A **Concessionária** deverá prestar os serviços nos moldes pactuados no **2º Termo Aditivo** até o início da vigência do novo contrato de parceria ou até o término do prazo do **Contrato de Concessão Original**, o que ocorrer primeiro, garantindo a continuidade e a segurança dos serviços essenciais relacionados ao empreendimento.

## CLÁUSULA TERCEIRA

### DA VIGÊNCIA E DA PUBLICAÇÃO

3.1 O presente **4º Termo Aditivo** entrará em vigor com a publicação de seu extrato no Diário Oficial da União - DOU.

## CLÁUSULA QUARTA

### DA RATIFICAÇÃO

4.1 Ficam mantidas e ratificadas as demais disposições constantes do **Contrato de Concessão Original**, seus anexos e aditivos que não tenham sido expressamente alteradas por este **4º Termo Aditivo** ou que não contraponham com o conteúdo desse instrumento.

4.2 A **ANTT** mantém a prerrogativa de apurar infrações e aplicar penalidades por descumprimentos das obrigações estabelecidas no **Contrato de Concessão Original**, no **2º Termo Aditivo** e na regulamentação específica da Agência.

4.3 O processo de caducidade em desfavor **Concessionária** será mantido sobrestado até a conclusão do processo de relicitação ou de eventual procedimento de solução consensual no âmbito do Tribunal de Contas da União, o que ocorrer primeiro, exceto na hipótese de revogação prevista na Cláusula Décima Sétima do **2º Termo Aditivo**.

E por estarem acordados, as **Partes** e a **Controladora** firmam este **4º Termo Aditivo**, na presença de duas testemunhas, abaixo identificadas.

Brasília/Distrito Federal, na data da assinatura eletrônica.

Pelo **Poder Concedente**, a **ANTT**:

RAFAEL VITALE  
RODRIGUES:28661057884  
61057884

Assinado de forma digital  
por RAFAEL VITALE  
RODRIGUES:28661057884  
Dados: 2025.02.18 17:30:06  
-03'00'

(assinado eletronicamente)

ANTT - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES  
RAFAEL VITALE RODRIGUES  
Diretor-Geral

Pela **Concessionária**:

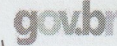
(assinado eletronicamente)  
RUMO MALHA OESTE S...  
PEDRO MARCUS LIRA PALMA

gov.br

Documento assinado digitalmente  
PEDRO MARCUS LIRA PALMA  
Data: 18/02/2025 15:46:29-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>



Documento assinado digitalmente



**GUILHERME LELIS BERNARDO MACHADO**  
Data: 18/02/2025 15:53:20-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

*(assinado eletronicamente)*

RUMO MALHA OESTE S.A.

**GUILHERME LELIS BERNARDO MACHADO**

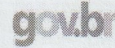
Pela Controladora:

*(assinado eletronicamente)*

RUMO S.A.

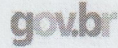
**PEDRO MARCUS LIRA PALMA**

Documento assinado digitalmente



**PEDRO MARCUS LIRA PALMA**  
Data: 18/02/2025 15:59:15-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Documento assinado digitalmente



**GUILHERME LELIS BERNARDO MACHADO**  
Data: 18/02/2025 15:51:41-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

RUMO S.A.

**GUILHERME LELIS BERNARDO MACHADO**

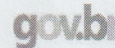
Testemunhas:

*(assinado eletronicamente)*

**ALESSANDRO BAUMGARTNER**

IAPE: 3336884

Documento assinado digitalmente



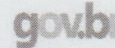
**ALESSANDRO BAUMGARTNER**  
Data: 18/02/2025 17:11:18-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

*(assinado eletronicamente)*

**JEAN MAFRA DOS REIS**

IAPE: 1213093

Documento assinado digitalmente



**JEAN MAFRA DOS REIS**  
Data: 18/02/2025 17:03:56-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Referência: Processo nº 50500.002203/2025-34

SEI nº 29872075



17

**ANEXOS**  
**AO**  
**CONTRATO DE CONCESSÃO**  
**DA MALHA OESTE**

- I - DESCRIÇÃO DA MALHA OESTE
  
- II - INFORMAÇÕES PARA ACOMPANHAMENTO DO SERVIÇO CONCEDIDO
  
- III - TARIFAS DE REFERÊNCIA HOMOLOGADAS
  
- IV - RELAÇÃO DE CONTRATOS
  
- V - DESCRIÇÃO DOS BENS QUE INTEGRAM A SUPERESTRUTURA DA VIA PERMANENTE



ANEXO I

- DESCRIÇÃO DA MALHA OESTE







## DESCRIÇÃO DO APARELHO GERAL EQUIPAMENTOS E INSTALAÇÕES

A malha ferroviária da SR.10, ilustrada na Figura tem uma extensão de 1625,4 km, conforme distribuição abaixo:

LINHA TRONCO: Bauru a Corumbá.....	1311,4 km
RAMAL de RÔNIA EQBã: Indubrasil a Ponta Porã....	304,0 km
RAMAL de LADÁRIO: Corumbá a Ladário.....	5,7 km
RAMAL DE EQBIO ESSEBANÇA: Agente Inocência a P.E.	4,3 km

A malha possui ainda um trecho em bitola mista de 8,2 km, ligando a estação de Bauru à Oficina de Vagões de Curucá, bem como ao Posto km2, que permite a interligação com a FEPASA em seu trecho Bauru-Panorama.

Para sua manutenção, esta malha é dividida em seis Residências na linha tronco e uma Residência no ramal de Ponta Porã, sendo utilizada uma frota de equipamentos especiais tais como niveladoras, reguladoras, socadoras, carro controle, autos de linha e universais tais como pá carregadeiras, caminhões, escavadeiras, etc, que por sua vez sofrem manutenção nas próprias Residências, principalmente em Bauru.

As obras de arte normalmente são de concreto armado ou em estrutura de aço, cuja manutenção se faz com equipes volantes, dotadas de equipamentos para tal, destacando-se também a Oficina de Pontes de Três Lagoas(MS).

Em Bauru a SR.10 mantém intercâmbio de vagões e de tráfego mútuo com a FEPASA-Bitola métrica, o que lhe permite acesso ao Porto de Santos, bem como, aos Portos de Paranaguá(PR) e São Francisco do Sul(SC), passando pelo intercâmbio Fepasa x RFFSA - Curitiba em Durinhos (SP) ou Pinhalzinho(SP). Também em Bauru, faz conexão com a Fepasa - bitola 1,60 - havendo necessidade do transbordo das cargas em função, evidentemente, da diferença de bito-





## ECONOMIA

LOGÍSTICA

# ANTT multou em R\$ 2,1 milhões a Rumo Malha Oeste por abandonar linha férrea

Foram constatados pelos técnicos em regulação da autarquia que, em alguns trechos, 94,5% dos dormentes está



CLODOALDO SILVA, DE BRASÍLIA  
02/01/2025 - 08h30



Nos sig.



Agência multou em R\$ 2,1 milhões a Rumo Malha Oeste por abandono - Foto: Marcelo Victor / Correio do Estado

### MAIS LIDA



1  
VALE DA CELULOSE  
Bracell pode er  
bilionário de Á



2





Participe do grupo do **Correio do Estado** no **WhatsApp** e receba as notícias do dia direto no seu celular.

Enquanto o processo de análise da reliberação do contrato de concessão da Rumo Malha Oeste está parado há mais de um ano, a empresa abandonou a linha férrea em 2024. Essa é a constatação de uma inspeção técnica realizada em junho do ano passado no trecho de 436 km entre Campo Grande e Três Lagoas pela Agência Nacional de Transportes (ANTT) – e que resultou em uma multa de R\$ 2,1 milhões.

Foi observado pelos técnicos em regulação da autarquia que, em certos trechos, 94,5% dos dormentes estão estragados, isso porque a concessionária deixou de fazer “investimentos necessários à manutenção dos bens da concessão”.

“A RMO [Rumo Malha Oeste] informa que não foram realizados e que não há programação para serviços de manutenção de infraestrutura. Sendo assim, como era de se esperar, a situação da via permanente se deteriorou muito desde a última inspeção. Observou-se muitos trechos em que os dormentes apresentavam malha de 18, isso é, uma taxa de dormentação inservível de 94,5%, mesmo em curvas”, aponta o documento.

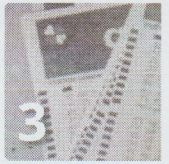
O relatório da inspeção afirma que a empresa não acatou determinações da ANTT para que tais investimentos fossem feitos.

“Cabe ressaltar a grande quantidade de malhas acima de 10 dormentes inservíveis em sequência, a qual, de acordo com a prospecção, são 247 equipamentos nessas condições (17,2% do total). Foi aplicado, em 2023, no trecho entre Três Lagoas e Indubrasil, um total de 15.428 dormentes, e para 2024 a previsão era de aplicação de 7.200 dormentes – até abril do ano passado, foram aplicados 1.955 dormentes. Esses quantitativos são insuficientes, em face do grande percentual e das grandes malhas de dormentes inservíveis verificadas no trecho”, analisa o texto.

Além da questão dos dormentes deteriorados, o laudo concluiu que a empresa não está fazendo “nenhuma manutenção na infraestrutura”, citando que não há recuperação de bueiros rompidos nem do solapamento de aterros, que o prédio de manutenção no Indubrasil está abandonado e que não há fiscalização pela empresa da linha férrea, o que permitiu a invasão da faixa de domínio com a construção de imóveis e a criação de passagens de nível ilegais.

Essas situações são reforçadas em um outro trecho do documento em que aponta que “houve a desativação de sete pátios, perfazendo uma soma de comprimento útil de desvio de 5.394 metros, sem que houvesse autorização formal do concedente para tanto”, explicando que, “em que pese

DOURADO, PACUEI  
Proibição de pe  
MS é 'rasa' mas



LOTERIA / 14 HORA  
Resultado da Q  
concurso 6666,



VALE TUDO / 2 DIAS  
Gigantes da cel  
derrubam cust  
diz corretor



VINGANÇA? / 1 DIA  
Caminhão de a  
no ano em MS



haverem sido suprimidos 5.394 metros de linha desviada, só houve a aplicação de 96 metros de trilhos em 2023 e que havia a previsão de aplicação de 156 metros de trilhos usados em 2024”.

Essa equipe de fiscalização não encontrou nem sequer vestígios dos 5.142 metros faltantes, exceto quando pela suspeita de que podem ter sido usados para a confecção de mata-burros comumente vistos na entrada de propriedades rurais lindeiras, bocas de lobo em perímetros urbanos, entre outros.

## AVALIAÇÃO GERAL

Em uma avaliação geral, “considerando a quantidade de defeitos de dormentes, trilhos e lastro expostos anteriormente, observa-se que a programação de serviços e materiais para 2024 foi totalmente insuficiente para correção das irregularidades do trecho. Importante notar que não há previsão em norma técnica nenhuma para a aplicação de trilhos usados, fato que, somado à supressão meticulosa de linhas desviadas com preservação dos AMVs [aparelhos de mudança de via], indica a ‘canibalização’ dos pátios para a manutenção da linha principal”.

Os técnicos da autarquia resumem que, “segundo informações fornecidas pela concessionária, houve a substituição de 32 metros de trilhos em 2022 e de 96 metros em 2023. Em 2024, ainda não houve tal serviço.

A falta de trilhos para a reposição é um indicativo de que a concessionária não pretende manter a linha em condições de operação”.

Sem a devida manutenção, o parecer da autarquia afirma que as péssimas condições da ferrovia causaram “[a interrupção da] prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas no trecho Três Lagoas-Indubrasil” desde junho de 2023, “em franca violação à cláusula 3ª do segundo termo aditivo ao contrato de concessão”.

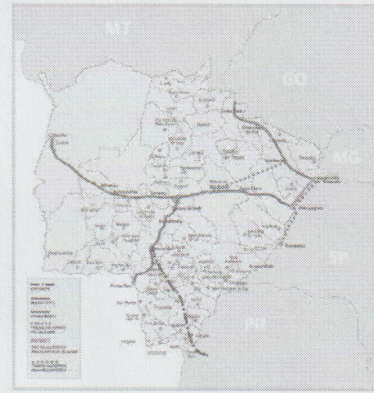
É citado que por esse motivo está sendo descumprido um contrato de transporte entre a Rumo Malha Oeste S.A. e a ArcelorMittal Brasil S.A., com volume registrado de 144 mil toneladas anuais, até 2026, para o fluxo de vergalhão, com origem em Bauru (SP) e com destino a Corumbá.

Com tais constatações, a ANTT multou no dia 2 de dezembro do ano passado a Rumo Malha Oeste em R\$ 2,1 milhões. Em decisão em primeira instância é afirmado que “fica, assim, estabelecida a aplicação da penalidade administrativa de multa do grupo III (30 mil vezes o valor básico unitário), em dobro, em razão da reincidência, no valor de R\$ 2.111.400,00, o qual foi calculado nos termos do contrato de concessão de 7/6/1996”.

A empresa apresentou sua defesa no dia 17/12/2024 pedindo a nulidade da infração, argumentando que a punição deveria ser menor, “limitando-se eventual penalidade a ser aplicada pela ANTT, no máximo, à advertência, eis que perfeitamente cabível no caso”, além de questionar os critérios utilizados pela autarquia para aplicar a penalidade.

Em um trecho do recurso é afirmado que, “apesar do contrato de concessão prever a obrigação de conservação e funcionamento dos bens vinculados à concessão, não há na legislação e na

Mapa ferroviário de MS  
Ferrovias já implantadas e planejadas no Estado





regulamentação aplicável a definição das características de um bem considerado como conservado e funcional, restando à ANTT, a partir de sua avaliação, defini-los como tal”.

Também cita que, “ao contrário do que faz crer a decisão de primeira instância administrativa, as obrigações firmadas no contexto de relicitação se diferem das estabelecidas originalmente no contrato de concessão, pois se limitam aos investimentos essenciais à manutenção dos bens vinculados à concessão”.

O argumento da concessionária tem como parâmetro a assinatura de um termo aditivo que reduz as exigências de investimentos, mas que obriga a manter investimentos necessários à manutenção da linha férrea.

Mesmo com o recurso, no dia 18/12/2024, o titular da Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Serviços (Gecof) da ANTT, Daniel de Oliveira Santos, e a coordenadora de Gestão de Processo Administrativo Sancionador Ferroviário da autarquia federal, Fernanda Kobata, decidiram que “não constam no recurso administrativo fundamentos que justifiquem a reconsideração da decisão proferida pela Gecof/Super [Superintendência de Transporte Ferroviário], motivo pelo qual encaminha-se o referido recurso administrativo para as providências decorrentes”.

Essa decisão tem como base o relatório de inspeção que diz que, “em consequência da não prestação do serviço, ocorre a violação da cláusula quarta do segundo termo aditivo ao contrato de concessão, qual seja, prover investimentos necessários à manutenção dos bens da concessão”.

O tratamento da concessionária dispensado quanto a essas obrigações contratuais é exatamente aquele informado na Carta nº 521/Greg/2024: “A RMO informa que não há circulação de trens no trecho supracitado [...] e que não foram realizados e não há programação para serviços de manutenção de infraestrutura”.

## ABANDONO

Outra constatação dos fiscais da ANTT é em relação ao abandono do prédio da empresa em Campo Grande. “O posto de manutenção de locomotivas e vagões e o posto de abastecimento de Campo Grande se encontravam completamente destruídos, saqueados, vandalizados e sem equipe de vigilância patrimonial nem nenhum outro pessoal lá alocado”.

“Esta equipe de fiscalização constatou a ausência do veículo arrendado, um caminhão Mercedes Benz LK 1513, NBP 283200. Um guindaste arrendado estava incendiado. Todas as instalações hidráulicas, louças, metais, guarda-corpos, telhas metálicas, ferramentas e motores elétricos foram destruídos ou subtraídos. Postes de iluminação, talas de junção, barras de trilhos em linhas desviadas, janelas de vidro, forros e divisórias, móveis e aparelhos eletrônicos de escritório estavam destruídos e/ ou preparados para serem retirados”, detalha o texto.

“Em companhia do senhor Márcio Pereira, coordenador do trecho, e do senhor Molina, líder do trecho, esta equipe de fiscalização os indagou sobre a situação escandalosa encontrada. A resposta foi de que os furtos e as depredações passaram a ocorrer desde outubro de 2023, quando o local deixou de contar com qualquer tipo de vigilância patrimonial”, finaliza.

**Assine o Correio do Estado**