

Infraestrutura

Cruz Alta, onde os trilhos ainda operam



TÂNIA MEINERZ/JC

Potencial logístico é um dos trunfos da cidade do Alto Jacuí para atrair investimentos

Está em Cruz Alta um dos únicos ramais que funcionam a pleno, mas com defasagem logística, no Rio Grande do Sul

Eduardo Torres

Em seu discurso no lançamento do projeto da Soliz, a prefeita de Cruz Alta, Paula Librelotto, não teve dúvidas ao listar o motivo da escolha das cooperativas pelo município do Alto Jacuí para levar adiante a sua indústria: o seu potencial logístico. Este foi também o fator preponderante quando a CCGL instalou a sua indústria e centralizou a sua rede de operações de grãos há 17 anos.

“Estamos em um eixo com muito boa capilaridade de rodovias e, principalmente, de ferrovias, que são fundamentais para as rotas de grãos, de gado de corte e de leite. Temos em Cruz Alta o nosso ponto central para o Porto de Rio Grande, por exemplo, mas, para avançarmos, é preciso investimentos na rota ferroviária”, explica o presidente da CCGL, Caio Vianna.

Está em Cruz Alta um dos únicos ramais que ainda funcionam a pleno, mas com defasagem logística, no Rio

Grande do Sul, passando por Tupanciretã, Júlio de Castilhos, Santa Maria e Cacequi. No caso da Soliz, por exemplo, as cooperativas estão em fase de projetos a serem apresentados à Rumo, que administra a concessão das linhas de trens no Estado até 2027, e ao Dnit para uma nova central de transbordo de grãos e de transporte do que for produzido na nova fábrica em direção ao porto.

Já a CCGL, que já utiliza plenamente este caminho por trilhos, está em compasso de espera. Há uma área já comprada pela cooperativa para erguer um novo terminal rodoviário-ferroviário em Cruz Alta, com maior capacidade e capilaridade. No entanto, o projeto não será levado adiante enquanto não houver definição sobre o destino da malha ferroviária gaúcha após 2027.

A estrutura será fundamental para otimizar ainda mais o complexo movimentado pela CCGL com seus dois terminais (Termasa e Tergasa) no Porto de Rio Grande. Um deles, o Termasa, inclusive, passa por obras de recuperação e ampliação, com investimento de R\$ 550 milhões.

Hoje, a CCGL tem capacidade para transportar e

despachar a partir do porto, entre rodovias e ferrovias, 50 mil toneladas de grãos por dia. Um montante que deve ser ampliado até 100 mil toneladas quando o novo Termasa estiver pleno. O problema é que só entre 15% e 20% dos grãos são escoados pelos trilhos.

“Para aumentarmos essa carga, os investimentos na malha são urgentes. Para ser competitivo, o transporte por trens precisa operar, em média, a 60 quilômetros por hora. Hoje, a malha gaúcha opera a 16 quilômetros por hora. Isso prejudica o nosso plano, porque não queremos aumentar a capacidade estática de grãos. A nossa lógica é de receber o grão e embarcar. As estruturas de armazenagem ficam no Interior. Quanto mais ágeis pudermos ser, mais eficazes seremos na operação”, resume Vianna.

Levantamento contratado pelo governo do Estado mostra que, nos últimos 18 anos, houve redução de quase 50% nas movimentações de cargas nas ferrovias gaúchas. Neste período, pelas limitações das linhas, esse transporte também teve reduzida pela metade a sua velocidade de operação.

Pelas estradas, Passo Fundo é plataforma de exportação

Passo Fundo, que liderou as exportações gaúchas em agosto, com 92% desses embarques em soja em grão e trituração, já não conta com os trilhos para a logística da produção. O reflexo acontece nas rodovias. De acordo com o secretário municipal de Desenvolvimento, Adolfo de Freitas, em período de escoamento de safra, até 250 caminhões circulam por dentro da cidade.

A Be8 que, na década passada, inovou com o transporte de biocombustível por trens para exportação e para distribuidoras, somente neste ano, conforme o presidente Erasmo Batistella, gastou R\$ 7 milhões a mais em fretes, com 2,5 mil caminhões a mais contratados e circulando pelas rodovias gaúchas e brasileiras.

Enquanto investe, inclusive custeando projetos estaduais em pelo menos três trevos de acesso a áreas industriais da cidade, Passo Fundo mobiliza-se para criar um Porto Seco, com um posto aduaneiro, solicitado à Receita Federal. Segundo o secretário, o posto alfandegário atenderia empresas da cidade e de outros municípios da região, que atualmente despacham exportações a partir de cidades mais distantes, como São Borja ou Canoas.

Seria um complemento à Plataforma Logística Industrial, um distrito com 55 hectares e capacidade para 70 empresas na área de logística, também em concretização na cidade, nas

proximidades da BR-285.

A rodovia federal é um dos eixos da produção local, no caminho da ligação entre o litoral brasileiro e os portos do Chile. Em Panambi, onde está instalado um dos principais polos metalmeccânicos gaúchos, com indústrias como a Kepler Weber, que movimentam o agro do Brasil inteiro, a BR-285 tem pista simples. Torna-se um obstáculo à logística da produção local. Com um grupo de outras seis indústrias de Panambi, que formam o Instituto Integrar, há uma mobilização para a duplicação daquele trecho da rodovia, fundamental para escoar a produção para o Sudeste.

Na região, há dois trechos urbanos da rodovia federal em melhorias. Em Passo Fundo, está em fase de projetos a duplicação de 12 quilômetros. A obra está orçada em R\$ 290 milhões. Outro trecho urbano da BR-285, em Ijuí, está mais adiantado. A movimentação das obras para duplicar 10 quilômetros da rodovia, com investimento de R\$ 255 milhões, iniciou em fevereiro.

No eixo vertical, ligando o Brasil de Norte a Sul, os caminhos também cruzam a região, com a Transbrasiliana (BR-153). E depois de mais de 50 anos de mobilização, finalmente o governo federal tem, ao menos, o projeto executivo aprovado em julho, e agora trabalha nos licenciamentos, para pavimentar o trecho de 68 quilômetros entre Passo Fundo e Erechim.

Duplicação da ERS-135 faz parte de novo lote de concessões

Sem condições de tráfego pesado na Transbrasiliana, o fluxo entre Passo Fundo e Erechim acaba absorvido pela ERS-135 que, no entanto, é uma rodovia de pista simples. Não à toa, a rodovia é um dos principais eixos incluídos no Bloco 2 de concessões de rodovias planejado pelo Governo do Estado.

Conforme o projeto atualizado para a concessão de rodovias do Norte e do Vale do Taquari, que ainda não teve o leilão realizado, a ERS-135 terá 40,5 quilômetros duplicados e quase 26,8 quilômetros de terceira faixa. Pelo cronograma, as obras de duplicação iniciarão no terceiro

ano de concessão, a partir de Erechim. No quinto ano, aconteceriam os trabalhos no contorno de Passo Fundo. Os investimentos na ERS-135 estariam concluídos em 10 anos, com a duplicação do trecho de Getúlio Vargas.

No mesmo bloco de concessão está a ERS-324, entre Passo Fundo e Nova Prata, na Serra. Também em 10 anos, a perspectiva é de que 60,6 quilômetros estejam duplicados e 22,5 quilômetros com implantação de terceira faixa. Neste caso, as obras têm previsão de início a partir do município da Região da Produção, no terceiro ano de concessão.