

# Passo Fundo sofre com a paralisação da Ferrovia do Trigo

A Ferrovia do Trigo, segundo grande ramal ferroviário de Passo Fundo, inaugurada no final da década de 1970, que liga o município com Roca Sales e pertence ao trecho da Malha Sul, está desativada desde maio de 2024 em virtude das enchentes. O outro trecho, localizado ao norte, em direção a Erechim e Marcelino Ramos, deixou de operar ainda na década de 1990, porém, Passo Fundo continuou conectado à Malha Sul pela Ferrovia do Trigo, com operações de cargas que atendiam, entre outros usuários, o Polo de Combustíveis e empresas locais como a Be8.

O município de Passo Fundo integra o corredor ferroviário que conecta a região norte do Rio Grande do Sul ao Vale do Taquari e, posteriormente, à Região Metropolitana de Porto Alegre. Desde a enchente de 2024, a operação do trecho que ligava Passo Fundo e Roca Sales foi interrompida, como uma consequência dos danos causados pelas enchentes e pelos deslizamentos no Vale do Taquari e na Serra Gaúcha. Desde então, Passo Fundo permanece sem ligação ferroviária operacional com o restante do Estado.

Com a interrupção do trecho, o escoamento da produção que antes era feita através do transporte ferroviário deixou de ser realizada por esse meio e passou a ser feita pelo rodoviário, como explica o secretário de Desenvolvimento Econômico de Passo Fundo, Adolfo de Freitas.



TÂNIA MEINERZ/JC

Enchentes de 2024 danificaram a ligação ferroviária e obrigou empresas a utilizarem as rodovias para o escoamento da produção

“A produção não deixou de ser escoada, mas houve uma substituição emergencial da ferrovia pelo transporte rodoviário. Para isso, as empresas contrataram mais caminhões, reorganizaram suas rotas e assumiram custos logísticos significativamente maiores”, explica.

Uma das maiores consequências dessa parada emergencial foi o aumento dos custos logísticos das empresas que utilizavam a ferrovia para escoamento da produção. Embora não exista um percentual único que possa ser aplicado a todos os setores em relação a esse aumento, já que o impacto depende do tipo de carga, da

distância percorrida, do volume e das condições comerciais de cada operação, há de se considerar que ele não é baixo. “Entre os casos que conhecemos, o exemplo mais objetivo é o da Be8. A empresa estimou que gastaria aproximadamente R\$ 8 milhões adicionais em 2025 para substituir a ferrovia pelo transporte rodoviário na unidade de Passo Fundo. Essa mudança representou a contratação de cerca de 3,5 mil caminhões adicionais em apenas um ano. Outro impacto expressivo ocorre no Polo de Combustíveis. A estimativa divulgada é de aproximadamente 20 mil viagens adicionais

de caminhões por ano, porque a gasolina, o diesel e outros derivados que antes chegavam de trem, principalmente a partir da Região Metropolitana, passaram a ser transportados integralmente pelas rodovias”, aponta Freitas, ao lembrar ainda que no caso dos combustíveis ainda não se tem um valor público consolidado sobre o aumento anual do frete suportado pelas distribuidoras, mas que o modal rodoviário tem um custo superior e que parte dessa diferença tende a chegar ao consumidor.

Com esse cenário em andamento, o primeiro impacto direto vai ao encontro dos

principais usuários da ferrovia. “Os impactos econômicos em Passo Fundo são significativos, porque o município deixou de contar, na prática, com um modal essencial para o transporte de grandes volumes e longas distâncias. A produção e o abastecimento não foram interrompidos, mas passaram a depender quase integralmente das rodovias, ocasionando aumento de custos para as empresas e perda de eficiência logística”, avalia o secretário Adolfo de Freitas.

A ferrovia é administrada pela Rumo Logística, que detém a concessão de operação e manutenção dos trilhos e estruturas na região Sul do Brasil. A Ferrovia do Trigo ainda conta com parcerias pontuais de fomento do governo do Estado, focadas em projetos regionais e de turismo. Adolfo reforça que recuperar o trecho que conecta Passo Fundo com o restante do Rio Grande do Sul é uma questão que ultrapassa o município e interessa a toda a economia do Norte gaúcho.

Embora exista uma articulação em andamento, ainda não há uma definição concreta sobre investimentos, cronograma ou data para a retomada da operação ferroviária até Passo Fundo, mesmo que ela também faça parte do Corredor Mercosul, um dos três corredores previstos na modelagem proposta da futura concessão da Malha Sul, juntamente com os corredores Paraná/Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

## Interrupção da conexão ferroviária traz redução de competitividade ao município

Um dos impactos da paralisação da Ferrovia do Trigo no trecho de Passo Fundo diz respeito à redução da competitividade. Em franca ascensão econômica, a cidade está em uma das regiões mais produtivas do Rio Grande do Sul, com forte presença nos setores de alimentos, biocombustíveis, agronegócio, comércio e serviços. “Quando o custo do transporte aumenta, as empresas locais ficam em desvantagem em relação a outras regiões que dispõem de ferrovias e de uma estrutura logística mais diversificada. Esse valor pode reduzir margens, dificultar novos investimentos e, em alguma medida, ser incorporado ao preço final dos produtos”, pontua o secretário Adolfo.

Como as decisões sobre recuperação, investimentos e futura concessão envolvem o Ministério

dos Transportes, a ANTT e a concessionária Rumo Logística, cada um desses órgãos foi ouvido para a construção dessa reportagem. Em nota, a Rumo Logística disse que mantém diálogo com o Ministério dos Transportes, poder concedente da Malha Sul, a fim de avaliar alternativas para o futuro da ferrovia, mas que as definições sobre eventuais encaminhamentos estão no âmbito do governo federal.

Já o Ministério dos Transportes, por meio da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário (SNTF), apontou que conforme informações apresentadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) durante a Audiência Pública da Malha Sul, a minuta contratual contempla intervenções destinadas à recuperação da capacidade operacional da ferrovia e das condições de segurança

da infraestrutura. “Os estudos que fundamentam a modelagem também preveem a realização de intervenções nos trechos afetados pelos eventos climáticos durante o período inicial da futura concessão”. Segundo informações da ANTT, a concessionária Rumo, responsável pela malha, executa intervenções em duas obras de arte especiais, localizadas nos quilômetros 21 e 38.

De outro lado, a ANTT reforça que o trecho da Ferrovia do Trigo entre Roca Sales e Passo Fundo conta com apoio e previsão de recuperação de duas frentes complementares. No curto prazo, a infraestrutura permanece sob responsabilidade da atual concessionária da Malha Sul, a Rumo Malha Sul S.A., que executa a recuperação das obras de arte especiais (pontes ferroviárias)



GABRIELI SILVA/ESPECIAL/JC

Para Adolfo de Freitas, maior custo pode dificultar até mesmo novos investimentos

mais críticas atingidas pelas chuvas, com recursos da apólice de seguro da concessão. No longo prazo, a recuperação integral do corredor ferroviário está prevista na nova concessão do Corredor Mercosul (atual Malha Sul). A audiência pública permanece aberta para recebimento de contribuições até 10 de agosto.

Em nível estadual, o governo do

Estado vem dialogando com o Ministério dos Transportes para que a realidade do Rio Grande do Sul, agravada pelos danos das enchentes de 2024 seja considerada na definição do futuro da Malha Sul. No âmbito federal, foi constituído um grupo de trabalho específico para estudar a concessão. O atual contrato de concessão se encerra em fevereiro de 2027.