

# Governador projeta novas concessões de rodovias no RS para o próximo ano

**Blocos que incluem Regiões Metropolitana, Hortênsias, Litoral, Vales e Norte terão leilão no 2º semestre de 2024**

Guilherme Kolling e Patrícia Comunello

O governador Eduardo Leite projeta que o Rio Grande do Sul terá um crescimento econômico maior no próximo ano com as boas perspectivas da safra de verão no ciclo 2023/2024, ao contrário do período anterior em que houve perdas com a estiagem.

Além de efeitos benéficos do agronegócio na economia, o chefe do Executivo gaúcho espera ampliar investimentos em infraestrutura no Estado com novas concessões de rodovias, e também fazer aportes com recursos próprios, caso consiga equilibrar as contas.

Nesta entrevista ao Jornal do Comércio, Leite comenta ainda outros projetos como a instalação de um porto no Litoral Norte, o Aeroporto de Vila Oliva, em Caxias do Sul, e um novo caminho até Gramado e Canela, além da possibilidade de uma fábrica de celulose na Região Sul do Estado.

**Jornal do Comércio – Quais são as perspectivas de 2024 para o Rio Grande do Sul?**

**Eduardo Leite** – São perspectivas bastante positivas, a começar pelo agronegócio. O PIB do Rio Grande do Sul é muito impactado pelas safras e isso gera impacto nas áreas diversas, comércio, indústria. Temos perspectiva de uma boa safra depois de um período de estiagem que nos fez perder quase 40% da safra de soja de verão. Isso deverá ter um impacto econômico positivo. Aliado a isso, temos boas perspectivas de investimento lideradas pelo poder público e investimentos privados em um programa de concessões. Pretendemos fazer no ano que vem o leilão de novas rodovias para viabilizar mais investimentos em infraestrutura. Então, tenho boas expectativas para 2024 no Rio Grande do Sul.

**JC – Em termos de infraestrutura, o Anuário de Investimentos**

do RS 2023, do Jornal do Comércio, identificou uma tendência de projetos bilionários de hotéis e resorts na Serra. Isso vai aumentar o fluxo de turistas e a demanda por infraestrutura. Qual é a alternativa para o acesso a Gramado e Canela? É o novo aeroporto de Caxias do Sul e uma estrada para a Região das Hortênsias?

**Leite** – Conseguimos sair, nos últimos anos, da média de R\$ 150 milhões que o Daer tinha de recursos para fazer obras, para um investimento que, de 2021 para cá, chega a mais de R\$ 2 bilhões. Então, é outra a capacidade do Estado. Mas a demanda é muito grande em termos de infraestrutura. E temos um desafio adicional em função das chuvas, o El Niño, fenômeno climático que tem feito chover muito mais do que a média dos meses, setembro, outubro e novembro foram os de maior volume de chuvas desde que se tem monitoramento, de 1916 para cá. E isso estraga rodovias e gera um custo adicional de manutenção. Mas estamos fazendo um grande esforço para manter as rodovias. Não basta dinheiro, é preciso condição climática para fazer a recomposição das rodovias. Em termos de investimentos em infraestrutura, a Serra Gaúcha, pelo bloco já concedido e que tem empresa operando, a (rodovia ERS) 122 em direção a Caxias do Sul será, até o final do governo, integralmente duplicada. E outros investimentos acontecerão.

**JC – Mas especificamente para a Região das Hortênsias, Gramado e Canela?**



O PIB do Rio Grande do Sul é muito impactado pelo agronegócio, e temos uma perspectiva de uma boa safra



Eduardo Leite espera que o Rio Grande do Sul cresça mais em 2024, puxado pela produção do agronegócio

**Leite** – Devemos fazer no ano que vem a conclusão dos novos estudos do Bloco 1, que pega rodovias da Região Metropolitana e, também, em direção à Região das Hortênsias. Deve ter qualificação, portanto, dessas rodovias. E assumimos o compromisso, o governo do Estado, de fazer as rodovias para o futuro Aeroporto de Vila Oliva (em Caxias do Sul).

**JC – A rodovia do aeroporto à Região das Hortênsias com recursos próprios do Estado?**

**Leite** – Já estamos em tramitação dos processos para promover a estadualização e planejar as rodovias que hoje existem. São estradas municipais, na verdade, vicinais, que precisam ser replanejadas, porque não é simplesmente pavimentar, tem que retificar, mudar o curso para poder fazer rodovias amplas. O Daer já promove estudos, planejando essas rodovias, para que possamos contratar projetos, obras. É claro que o Aeroporto de Vila Oliva é uma obra a ser feita e estamos acompanhando essas ações junto à Secretaria de Aviação Civil.

**JC – A concessão do outro bloco de rodovias sai em 2024?**

**Leite** – São três blocos. O que já foi feito é o Bloco 3 (Serra). O Bloco 1 é da Região Metropolitana, Região das Hortênsias e Litoral Norte. E o Bloco 2 é o da Região dos Vales em direção à Região Norte do Estado, Passo Fundo, Marau... Estamos refazendo os estudos, temos expectativa de conclusão até o final do primeiro semestre para poder fazer o leilão no segundo semestre.

**JC – Em vários encontros regionais promovidos pelo JC no projeto Mapa Econômico do Rio Grande do Sul – Passo Fundo, Caxias do Sul, Porto Alegre – diferentes lideranças defenderam a instalação de um novo porto no**

**Litoral Norte e disseram que há resistências do governo do Estado, que prefere priorizar o Porto de Rio Grande. Há resistência ou o governo do Estado é a favor de um novo porto em Arroio do Sal?**

**Leite** – Nenhuma resistência do governo do Estado. Somos favoráveis, é importante para o Estado (o porto em Arroio do Sal). Agora, há componentes técnicos, e não é o governo do Estado o responsável por demonstrar a capacidade técnica do porto. Existem empreendedores privados, nós, inclusive, determinamos à nossa equipe que esteja à disposição para colaborar com demonstração da capacidade de instalação de um novo porto na região Norte. Enquanto isso não acontece, trabalhamos para que o nosso porto existente seja mais competitivo.

**JC – Como?**

**Leite** – Vou dar um exemplo: entre 2010 e 2020, o Porto do Rio Grande foi capaz de fazer investimentos com sua própria receita na ordem dos R\$ 30 milhões. De 2021 para cá, desde que o Estado parou de botar a mão no caixa do porto para pagar salários, a receita fica lá. Então, as taxas do porto ficam na empresa pública que criamos no Porto de Rio Grande.

**JC – A Portos-RS...**

**Leite** – A Portos-RS... e são R\$ 350 milhões. Saiu de R\$ 30 milhões há 10 anos para R\$ 350 milhões contratados no Porto de Rio Grande em obras de dragagem, captação. Então, enquanto isso não acontece (porto no Litoral Norte), trabalhamos para fazer nosso porto mais competitivo.

**JC – Para que o Porto em Rio Grande possa ter crescimento mais acelerado, a Federasul colocou propostas como desonerar combustível de barcaças que fazem a rota da hidrovía Porto Alegre-Rio Grande. Tem**

**possibilidade de medidas para reduzir custos de operação? Há alegação de que Rio Grande perde potencial de carga por ser reta final... Que medidas avalia para tornar o Porto de Rio Grande um player na América do Sul?**

**Leite** – A garantia dos investimentos é um primeiro passo. É importante lembrar: o porto chegou a operar impondo diminuição de cargas nos navios por conta do calado, não tinha operações de dragagem. Não temos mais isso. O porto assegura o calado a partir de dragagem, que agora é feita rotineiramente, acabamos de assinar um contrato de R\$ 100 milhões de dragagem. Em seguida, tem a questão da hidrovía pela Lagoa dos Patos, que também precisa de dragagem, sinalização. Está sendo feito esse levantamento e estudos para encaminhar a contratação de dragagem da hidrovía pela Lagoa dos Patos. Será investimento do Estado, para viabilizar condições de operação melhores. E aí definirmos outras ações que possam significar redução de custos para utilização deste modal hidroviário, que nos interessa incentivar, seja incentivos tributários para reduzir custo do diesel ou outras ferramentas, inclusive



Não há resistência do governo do Estado (ao novo porto em Arroio do Sal); somos favoráveis, mas há componentes técnicos