

Infraestrutura

# Demora na duplicação de rodovias é gargalo para a Região Sul do Estado

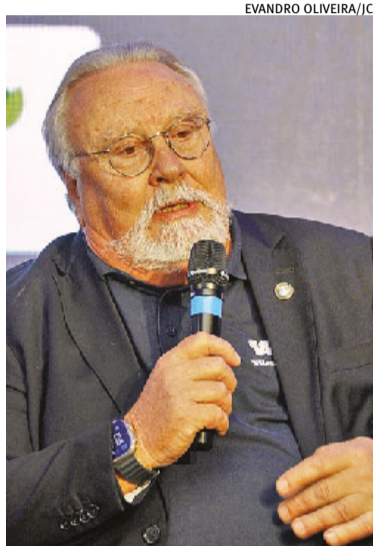
**Expectativa é que obras como a ampliação da 116 entre Guaíba e Pelotas avancem com verba do PAC**

Havia a perspectiva otimista de que os 48 quilômetros restantes para a finalização da duplicação da BR-116, entre Guaíba e Pelotas pudessem ser finalizados em 2024 – a obra deveria ter terminado 10 anos atrás –, no entanto, os estragos provocados pela tragédia de maio prorrogaram a expectativa do Dnit para 2026.

Até o momento, do total de 211,2 quilômetros, foram finalizados 163,2 quilômetros. O órgão federal estima que 20 destes quilômetros restantes serão finalizados ainda este ano.

Os trechos mais atrasados estão no lote 10, no trecho entre Cristal e Camaquã, onde há necessidade de obras estruturais como a ponte sobre o Rio Camaquã e o viaduto de acesso ao município. Já o lote 8, entre São Lourenço do Sul e Turucu, com apenas 41% da obra executada, está parado, assim como o lote 6, em Cristal, que tem 62% da obra concluída.

Entre Guaíba e Tapes – lotes 1 e 2 –, ficou mais visível a interferência das cheias no cronograma das obras. O trecho era executado pelo Exército, e tinha prazo para finalização em dezembro, mas as obras foram



Presidente do Tecon Rio Grande, Bertinetti critica tarifa de pedágio

paradas para que os militares partissem em socorro após a enchente de maio. Restam 13,8 quilômetros a serem finalizados neste trecho, ainda sem data confirmada para retomada.

Para que se tenha uma ideia da importância destes pouco mais de 200 quilômetros que ligam a Região Metropolitana ao Sul, transitam por essa rota, em média, 3,8 mil caminhões e 2,2 mil carros de passeio diariamente, passando por 12 municípios.

Entre as obras listadas pelo Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento, do governo federal), entraram investimentos de R\$ 134,9 milhões para obras restantes e que ainda não haviam sido orçadas na duplicação da BR-116. É parte de um

pacotão que chega, somente entre obras de rodovias, a R\$ 1,4 bilhão nas regiões retratadas nesta edição.

Mas as demandas vão além. No painel do Mapa Econômico do RS realizado em Rio Grande em setembro, lideranças foram unânimes ao apontar o preço elevado do pedágio como um dos desafios da região para avançar em seu desenvolvimento. O encarecimento do acesso ao Porto de Rio Grande, por exemplo, foi destacado pelo diretor-presidente do Terminal de Contêineres (Tecon) Rio Grande, Paulo Bertinetti.

Em março deste ano, foi criada uma comissão de planejamento e fiscalização na Agência Nacional de Trânsito e Transporte (ANTT) para a finalização do contrato de concessão da Ecosul no polo entre as BRs 116 e 392. O contrato vai até março de 2026, com pedágio a R\$ 19,60, o mais caro do Brasil.

Ainda assim, a concessionária apresentou ao Ministério dos Transportes – e a questão segue em análise – a sua contraproposta de renovação da concessão por até 15 anos. Entre as condições apresentadas nesta readequação estaria a redução do valor dos pedágios e novos investimentos em infraestrutura.

Entre as obras oferecidas como condição pela Ecosul está um gargalo que não foi incluído

no Novo PAC e, com a safra positiva da soja, continuou sendo um obstáculo na reta final dos caminhões carregados até o Porto de Rio Grande. É a execução do chamado lote 4 da BR-392, que ficou esquecido na construção duplicada da rodovia há 10 anos.

O trecho de apenas nove quilômetros liga a rodovia ao porto e, originalmente, com obras de arte complexas, especialmente no cruzamento rodoferroviário, tinha orçamento de quase R\$ 1 bilhão. O município e empresários locais, além de deputados federais da bancada gaúcha, já solicitaram ao Dnit a revisão do projeto, para que a obra de duplicação torne-se mais factível, com soluções mais simples aos cruzamentos, por exemplo, e que poderiam derrubar à metade o valor da obra. Até o momento, porém, a situação segue sem solução.

Outros avanços esperados na região, especialmente após as enchentes de maio que fecharam o aeroporto de Porto Alegre, são as melhorias nos aeroportos de Bagé, Pelotas e Uruguiana, concedidos à CCR, e que terão investimentos de R\$ 130 milhões.

## As obras do Novo PAC na Região Sul

▶ Ponte sobre o Rio Ibicuí (BR-472, Uruguiana-Itaqui), orçada em R\$ 221,4 milhões

▶ Restauração da Ponte Internacional de Uruguiana (BR-290), já executada, com R\$ 6,3 milhões

▶ Ponte Rio Grande - São José do Norte (BRs 101-392), orçada em R\$ 600 milhões, pode ter a licitação aberta em 2025

▶ Ponte Brasil - Uruguai (BR-116, Jaguarão), uma estrutura de 419 metros e previsão de R\$ 252,5 milhões

▶ Finalização BR-116 (Guaíba - Pelotas), orçamento de R\$ 134,9 milhões e prazo até 2026 para terminar

▶ Restaurações de rodovias (BRs 290-392), com orçamento de R\$ 240 milhões, para recuperação, restauração e manutenção de 174,5 quilômetros

▶ Trem de passageiros (Pelotas - Rio Grande), não há orçamento definido

▶ Conclusões de barragens (Dom Pedrito - Bagé - Lavras do Sul - São Gabriel), governos federal e estadual prometem finalizar as obras das barragens nos Arroios Taquarém, Jaguari e Arvorezinha, com investimentos de R\$ 282 milhões

▶ Refinaria Riograndense (Rio Grande), investimento de R\$ 45 milhões

## À espera da ponte entre São José do Norte e Rio Grande

Uma obra estrutural que deve transformar a realidade da economia da Região Sul é a ponte que ligará São José do Norte a Rio Grande, entre as BRs-101 e 392. A expectativa é de ganhos logísticos. Inclusive no período mais crítico das cheias de maio, esta poderia ter sido a via que garantiria a manutenção da principal rota da produção gaúcha, em direção ao porto, que não parou suas atividades.

O projeto está orçado em R\$ 600 milhões, está em fase de estudos e a expectativa é de lançamento da licitação em 2025. Do ponto de vista portuário, por exemplo, a ponte pode destravar o desenvolvimento de terminais no lado de São José do Norte, onde, inclusive, há

o canal mais profundo, que garantiria maior potencial hidroviário ao Rio Grande do Sul. A ponte encurtará em 100 quilômetros a distância entre o Sul do Estado e Osório, por exemplo.

O projeto é encarado pelas lideranças locais também como um trunfo para projetos futuros industriais no plano de produção de hidrogênio verde a partir de energia eólica. Este caminho, para os projetos de construção dos parques offshore, será fundamental. E há ainda o viés turístico. Estimativas indicam que cerca de 200 mil turistas transitarão anualmente pelo Litoral Sul, inclusive uruguaios e argentinos, em direção a Santa Catarina, a partir desta futura ponte.



Rodovia BR-116 deveria estar duplicada há 10 anos, mas obra depende de empreitada em vários trechos