

Reportagem Especial

Infraestrutura deficiente prejudica setor metalmecânico

Na Serra Gaúcha, o custo logístico para as empresas chega a 21%, em média

Eduardo Torres

As cheias do ano passado, mesmo não atingindo diretamente a Serra com força, deixaram claro o isolamento logístico da região que concentra o maior polo metalmecânico gaúcho. O cenário reforçou aquela que é considerada pelo vice-presidente do Simecs, Rubem Bisi, uma prioridade na região: “Nosso principal desafio hoje é mantermos as indústrias que já temos, porque muitos estão abrindo filiais ou até mesmo migrando, por exemplo, para Santa Catarina. A infraestrutura e a logística no estado vizinho têm sido atrativos. Temos movimentos de aproximação com o governo estadual para tratar da nossa competitividade. Infelizmente, a cheia mostrou o quanto estamos isolados na Serra em termos logísticos”, aponta o dirigente.

Para que se tenha uma ideia, em média, o custo logístico no Brasil é de 17%. Na

Serra, sem o modal ferroviário, rodovias duplicadas e múltiplas opções portuárias, esse custo chega a 21%, em média. O ciclo produtivo deste setor na Serra consiste em transformar o aço e outros metais, que vêm principalmente do Sudeste do Brasil ou do exterior, em produtos manufaturados que retornam a esses lugares. A logística pesa duas vezes.

De acordo com Bisi, o Rio Grande do Sul recebe anualmente 46 mil caminhões carregados com aço, e 60% deles são destinados à Serra. “É uma operação muito onerosa, porque não contamos com trem, que poderia ligar o Estado ao restante do País em Vacaria, e não temos cabotagem portuária, por exemplo, no Litoral Norte”, diz Rubem Bisi.

Um símbolo deste obstáculo está na BR-116, que cerca Caxias do Sul e representa o principal eixo de ligação da região com o Brasil. Sem perspectiva de duplicação, é inviável, por exemplo, o tráfego de uma das especialidades da indústria local, os caminhões bi-trens produzidos na Serra em direção a Vacaria.

A partir da Marcopolo,

Caxias do Sul responde pela maior produção mundial de ônibus, mas para enviar a produção de ônibus articulados pela ERS-122, por exemplo, cada veículo precisa de uma autorização do Daer. “É difícil de acreditar, mas a indústria produz um veículo articulado em 12 dias, e a autorização estadual é liberada em 60 dias. A burocracia torna-se um entrave”, exemplifica o vice-presidente do Simecs.

Durante a cheia, empresas migraram suas produções temporariamente para a Serra, e passada a calamidade, muitas pessoas permaneceram na região. Ainda assim, segundo Bisi, esse acréscimo ainda não se traduziu em garantia de mão de obra para o setor, que segue com déficit de 2,6% na região. Segundo ele, além dos aspectos logísticos e de infraestrutura, para garantir, além da permanência de negócios na região, a atração de novas empresas, é preciso investir mais na qualificação de mão de obra apta a atuar em indústrias cada vez mais tecnológicas. “Investir em educação é fundamental para garantir a manutenção do nosso potencial no futuro”, avalia.

Obras do Aeroporto de Vila Oliva podem iniciar em 2026

Em maio, o projeto para o Aeroporto de Vila Oliva, em Caxias do Sul, foi oficialmente incluído como uma obra listada no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do governo federal. Dois meses depois, porém, a prefeitura de Caxias do Sul solicitou a prorrogação do prazo do convênio para a reserva de recursos ao projeto, que vence em 3 de setembro. Não há tempo hábil para

o início da obra até lá. O acordo entre o município e a União havia sido assinado em 2019, com previsão inicial de R\$ 200 milhões para a obra, e, no ano passado, o valor foi reajustado para R\$ 270 milhões. Até o momento, porém, ainda não foram finalizados os projetos ambiental e de infraestrutura, com desembolso de R\$ 15 milhões neste ano. As projeções mais otimistas

consideram a possibilidade de início das obras entre o fim deste ano e o início de 2026. O pedido de adiamento, que precisa prever o prazo para entrega da obra, chega a três anos e 10 meses. A projeção é de que, até 2050, o futuro aeroporto movimentará dois milhões de passageiros por ano. No atual aeroporto Hugo Cantergiani, a movimentação chegou a 250 mil passageiros por ano.

Gargalos e projetos logísticos na macrorregião da Serra

■ **Duplicações em 2026:** trechos da ERS-122, RSC-453 e ERS-240 só devem começar a ser duplicados pela concessionária CSG no próximo ano, com prazo de entrega em meados de 2027, após adaptação de projetos para duplicações no Bloco 3 de rodovias estaduais.

■ **BR-116:** não há recursos previstos para duplicar a rodovia na Serra, além do trecho urbano de Caxias do Sul.

■ **Rodovias em recuperação**

(Funrigs): Investimento de R\$ 557,4 milhões - ERS-431 (Bento Gonçalves a Santa Bárbara), ERS-444 (Bento Gonçalves a Santa Tereza), ERS-448 (Rio das Antas), ERS-452 (Bom Princípio a Caxias do Sul), VRS-826 (Feliz - Alto Feliz - Farroupilha), ERS-437 (Vila Flores a Antônio Prado).

■ **Ferrovia:** não há investimento previsto por parte da concessionária Rumo para recuperar a conexão de Vacaria, nos Campos de Cima da Serra, com o modal ferroviário

catarinense.

■ **Hidroviás:** terminal de Santa Clara, em Triunfo, é diferencial a ser aproveitado pelo Polo Químico de Montenegro, no Vale do Caí; empresas da Serra apostam no porto em Arroio do Sal, no Litoral Norte.

■ **Aeroportos:** Investimento de R\$ 270 milhões - construção do Aeroporto de Vila Oliva, em Caxias do Sul, foi incluído no PAC, com expectativa de início das obras no próximo ano.

Duplicações de rodovias na Serra vão atrasar

Teve início em janeiro a obra de duplicação da ponte sobre o Arroio Tega, na ERS-122, ao norte de Caxias do Sul, pela concessionária Caminhos da Serra Gaúcha (CSG), responsável pelas rodovias do chamado Bloco 3. A ponte, considerada um ponto nevrálgico na região, tem tráfego diário de 20 mil veículos, e pelo menos 30% deles são caminhões de carga. Somente nesta obra, que tem previsão de entrega em meados de 2026, são desembolsados R\$ 50 milhões. Foi o primeiro passo do pacote de duplicações previstas para o bloco de rodovias. “Optamos por começar as obras por essa ponte, sinalizando que estamos comprometidos em fazermos o que for preciso para a melhoria logística da região. Toda a primeira parte das duplicações, porém, exigiu uma adaptação nos projetos, com a cheia de 2024, e nos prazos, que estamos pleiteando junto ao governo do Estado”, explica o diretor-presidente da CSG, Ricardo Peres.

Pelo cronograma inicial de obras do Bloco 3, que inclui as rodovias ERS-122, ERS-240, RSC-287, ERS-446, RSC-453 e BR-470, o primeiro pacote de duplicações, com 33 quilômetros, deveria ser entregue no início de 2026. A concessionária, porém, solicitou a prorrogação do prazo em 15 meses, para entrega em maio de 2027 e o início das frentes de trabalho – exceto pela ponte sobre o Arroio Tega – entre dezembro deste ano e janeiro de 2026.

Fazem parte deste grupo de obras 11 quilômetros da ERS-122 do contorno norte de Caxias do Sul, a duplicação da RSC-453 entre Farroupilha e Bento Gonçalves e dois quilômetros da ERS-240, no Vale do Caí. “Após 2024, os projetos precisam ser revistos para se

tornarem mais resilientes. Tivemos que recalcular dados de inundação, aumentarmos a capacidade de drenagens, a altura das rodovias e os materiais a serem usados, mais resilientes, nos projetos de duplicação previstos”, explica Peres.

O plano da CSG é desembolsar R\$ 315 milhões neste ano – destes, R\$ 200 milhões em investimentos –, um volume 12% superior aos R\$ 281 milhões de 2024, dos quais, R\$ 156 milhões foram em investimentos.

Em apenas 17 dias, a concessionária havia conseguido restabelecer a ligação entre a Serra e a Região Metropolitana durante os eventos de maio do ano passado, no entanto, foram detectados 14 pontos com necessidades de novas contenções e recuperação de vias. Entre setembro e outubro, por exemplo, é prevista a entrega de um desses trechos, entre Caxias do Sul e Flores da Cunha, com desembolso de R\$ 20 milhões. Ao todo, são previstos R\$ 282 milhões entre contenções e recuperações.

Estes valores, no entanto, não fazem parte do pacote de investimentos da concessionária neste ciclo, por não estarem previstos no contrato original da concessão e, portanto, ainda dependem de ressarcimento por parte do Estado, como parte do reequilíbrio contratual, ainda não definido.

“As contenções são obras necessárias somente para manter as atuais condições de trafegabilidade das rodovias do bloco, não para a duplicação prevista”, explica o diretor.

Ao longo do trecho, a CSG instalou ainda seis estações meteorológicas como parte do seu plano de maior resiliência. No contrato, estavam previstas duas estações.



Ponte sobre o Arroio Tega tem tráfego diário de 20 mil veículos

CSG/DIVULGAÇÃO/JC