

## INFRAESTRUTURA

# Leilão de BRs na Metade Sul deverá ocorrer em agosto

**O certame envolve 456,2 quilômetros das BRs-116 e 392**

Jefferson Klein

jefferson.klein@jornaldocomercio.com.br

A expectativa é que o certame da nova concessão do Polo Rodoviário de Pelotas, que passará a ser chamada de Rota Portuária do Sul, ocorra em agosto do próximo ano. O certame envolve 456,2 quilômetros das BRs-116 e 392, ligando municípios como Camaquã, Rio Grande, Pelotas, Santana da Boa Vista e Jaguarão. Apesar da perspectiva, o contrato vigente com a Ecovias Sul expira meses antes da disputa: em março de 2026.

Segundo informações da assessoria especial de Comunicação do Ministério dos Transportes, com o encerramento do contrato atual, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) deverá assumir o trecho, garantindo segurança e condições adequadas de trafegabilidade até a conclusão do processo licitatório da nova concessão. Ainda conforme a pasta, a Rota Portuária do Sul "é estratégica por conectar o interior produtivo ao Porto do Rio Grande, constituindo o principal corredor de escoamento de grãos, carnes, madeira, insumos industriais e produtos manufaturados".

O projeto prevê investimentos superiores a R\$ 6,2 bilhões em Capex (investimento de capital, como infraestrutura, equipamentos e tecnologia) e R\$ 4,59 bilhões em Opex (operações como socorro médico e mecânico, por exemplo). Entre as melhorias programadas estão 83,37 quilômetros de duplicação, 38,58 quilômetros de vias



Contrato atual da Ecovias Sul termina em março de 2026

marginais, 57 dispositivos e interseções novos ou remodelados, 39 passarelas (novas e modernizadas) e dois pontos de parada e descanso para caminhoneiros.

A nova concessão substituirá o contrato vigente da Ecovias Sul, originalmente firmado pelo Estado do Rio Grande do Sul e posteriormente transferido à União por decisão judicial. O acordo atual, segundo o Ministério dos Transportes, não atende às diretrizes da política federal de outorgas e pratica tarifas de pedágio superiores às observadas nos leilões recentes pela pasta.

O novo modelo trará gestão por incentivo, permitindo reajustes tarifários somente após a entrega das obras, o que, de acordo com o ministério, alinha os investimentos ao interesse público e garante melhor relação custo-benefício aos usuários. A cobrança será feita pelo sistema de livre passagem (free-flow), proporcionando distribuição mais adequada dos pontos de pedágio, menor custo operacional e tarifas mais justas e

proporcionais ao percurso.

A rodovia é considerada uma estrutura essencial para acessar o Porto do Rio Grande. O diretor-presidente do Terminal de Contêineres (Tecon) Rio Grande, Paulo Bertinetti, espera que a nova licitação do empreendimento seja realizada celeremente. "O governo já deveria ter preparado um edital, já deveria ter colocado isso na rua", defende o dirigente.

Em nota, a Ecovias Sul afirma que se mantém à disposição do Ministério dos Transportes e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para cumprir o período de contrato tampão entre o fim da concessão e o novo leilão, a fim de viabilizar um processo de transição adequado entre concessões. "Assim, os serviços seriam mantidos, a manutenção das rodovias estaria garantida e a segurança viária ficaria assegurada", aponta a empresa em nota. Quanto ao leilão, a companhia diz que certamente estudará o edital, tendo como foco a participação no certame.

*Governo estadual mantém otimismo para concessão de blocos 1 e 2 de rodovias, apesar de críticas*

"As perspectivas são as melhores possíveis em relação às concessões dos blocos 1 e 2 de rodovias", afirma o secretário estadual da Reconstrução, Pedro Capeluppi. Ele ressalta que o governo federal e diversos estados estão apostando nas concessões para ampliar seus investimentos e melhorar sua malha rodoviária.

O bloco 1 abrange 454 quilômetros em estradas já existentes nas ERS-020, ERS-040, ERS-115, ERS-118, ERS-235, ERS-239, ERS-466 e ERS-474. Além disso, o contrato define a construção da ERS-010, na região Metropolitana de Porto Alegre. Já o bloco 2 compreende 409 quilômetros nas ERS-128, ERS-129, ERS-130, ERS-135, ERS-324 e RSC-453.

Capeluppi detalha que o bloco 2 teve seu edital publicado e o leilão está previsto para o dia 13 de março do ano que vem. "Já tivemos consórcios interessados conversando com a gente e acredito que teremos participantes no leilão", projeta o secretário. O bloco 1, segundo ele, está em outra fase. Ele detalha que recentemente foi encerrado o período de consulta pública sobre a iniciativa.

Conforme o secretário, o próximo passo do bloco 1 será o edital, com expectativa de publicação em março, e a realização do leilão em junho. Apesar do otimismo de Capeluppi, em reunião realizada em dezembro pela direção da Federação das Entidades Empresariais do Rio Grande do Sul (Federasul), a entidade firmou posição contra o projeto de concessão do bloco 1 de rodovias. "A nossa proposta é começar a discussão do bloco 1 do zero e reconstruir um novo projeto com o governo do Estado, tendo a participação do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga e Logística do Rio Grande do Sul (Setcergs) e do Parlamento

gaúcho", salientou o presidente da entidade, Rodrigo Sousa Costa.

Quanto ao bloco 2, após uma audiência pública realizada na Assembleia Legislativa, no dia 10 de dezembro, o deputado estadual Claudio Branchieri (Podemos) afirmou haver uma série de inconsistências que, segundo ele, distorcem o cálculo da tarifa e aumentam o custo para o usuário.

Ele frisou que o edital projeta tarifa de R\$ 0,1892 por quilômetro. Branchieri, no entanto, afirma que o pilar central do modelo – o WACC (Custo Médio Ponderado de Capital) regulatório, que define o retorno da futura concessionária – foi construído sobre premissas equivocadas. O parlamentar ressaltou que o Tribunal de Contas do Estado (TCE) já havia identificado erros relevantes como uma metodologia incorreta para calcular o retorno de mercado. Quando corrigidos, esses fatores reduziram o WACC de 10,93% para 9,17%.

Já o presidente da Câmara Brasileira de Logística e Infraestrutura, Paulo Menzel, espera que realmente seja confirmada a realização dos leilões dos blocos 1 e 2 de rodovias. Ele alerta que a reivindicação da sociedade pode fazer com que os certames passem por reajustes na sua modelagem, o que pode atrasar o processo.

O dirigente ressalta que o governo estadual não tem um fluxo de caixa que comporta essa espécie de investimento em infraestrutura, por isso é necessária a entrada da iniciativa privada. "A rodovia é um ser vivo e a cada segundo que esse ser vivo não é cuidado de forma adequada, ele vai se deteriorando", adverte o representante da Câmara Brasileira de Logística e Infraestrutura. Ele acrescenta que se uma concessão demora muito a acontecer, ela acaba se tornando cara porque a estrada fica em mau estado.

## Decisão sobre desmembramento da concessão da malha férrea Sul acontecerá em 2026

A concessão ferroviária da Malha Sul vence em fevereiro de 2027, mas conforme declarações já emitidas publicamente pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, a atual concessionária, a empresa Rumo, não terá seu contrato prorrogado. A questão que está aberta, e que deverá ser definida no começo do próximo ano, será se a nova concessão terá a mesma dimensão da atual ou desmembrada em mais de um bloco.

A Malha Sul é composta por cerca de 7,2 mil quilômetros de ferrovias distribuídos nos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo. Em solo

gaúcho, o trecho inicial concedido compreendia 3.823 quilômetros, antes das enchentes do ano passado eram 1.680 quilômetros operados e, após a catástrofe climática, passou para 921 quilômetros.

Se for dividida a concessão, a hipótese que está sendo debatida no momento prevê três blocos de ativos em Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul. Os blocos que abrangeriam trechos no território gaúcho são denominados corredores Rio Grande e Mercosul. O primeiro, abrangendo apenas o solo gaúcho, conectaria municípios como Cruz Alta, Santiago, Santa Maria, Bagé, Pelotas e Rio Grande.

Já o segundo, ligaria os três estados da Região Sul do País e no Rio Grande do Sul conectaria cidades como Vacaria, Estrela, Passo Fundo, Cachoeira do Sul, Santa Maria, Cacequi e Uruguaiana.

A gestão da Rumo tem sido alvo de muitas críticas de abandono e sucateamento das linhas férreas no Rio Grande do Sul. "Trem não existe", critica o diretor-presidente do Terminal de Contêineres (Tecon) Rio Grande, Paulo Bertinetti, sobre a atual condição do transporte ferroviário no RS. Segundo ele, a Rumo está focada em um trecho que é o mais rentável no Estado, que é o de Cruz Alta – Rio

Grande, com grãos indo para o Porto do Rio Grande e fertilizantes saindo do complexo. "O resto ela simplesmente abandonou, como ela abandonou o contêiner, assim que assumiu", reclama Bertinetti.

Essa situação, enfatiza o dirigente, faz com que muitas cargas que poderiam ser escoadas pelo Rio Grande do Sul sejam transportadas por Santa Catarina. "Nós precisamos da volta das ferrovias", enfatiza o presidente da Câmara Brasileira de Logística e Infraestrutura, Paulo Menzel. Ele comenta que a dependência do modal rodoviário não é saudável. Além disso, o dirigente manifesta preocupação

quanto à perspectiva de que o leilão da malha férrea no RS seja dividido em mais de um bloco.

Em nota, a Rumo afirma que o "futuro da concessão da Malha Sul é discutido no Grupo de Trabalho liderado pelo Ministério dos Transportes. O comunicado acrescenta que "vale destacar ainda, em consequência das mudanças na dinâmica econômica e nas fronteiras agrícolas ao longo das décadas, alguns trechos já estavam inoperantes ou apresentavam operação deficitária desde a gestão estatal pela RFFSA, com prejuízo diário ao erário." A empresa ressalta que permanece em diálogo com a União.