

Governo do RS abre espaço a sugestões sobre concessão do Bloco 1

Palácio Piratini avalia possibilidade de mudanças na formatação final da licitação das rodovias

/LOGÍSTICA

Jefferson Klein

jefferson.klein@jornaldecomercio.com.br

O governo do Estado tem planejado os leilões de dois blocos de rodovias ainda neste ano. Porém, enquanto o chamado Bloco 2 já tem a sua modelagem fechada, o Bloco 1 ainda pode passar por modificações.

O secretário estadual da Reconstrução, Pedro Capeluppi, recorda que o edital do Bloco 2 já foi lançado, com certame marcado para o dia 13 de março. "Esse bloco já passou por todas as etapas de discussão, de elaboração de modelo, de participação da sociedade", reforça o secretário.

Porém, Capeluppi frisa que a formatação final da concessão do Bloco 1 ainda pode ser mudada. Ele defende que o debate é positivo para melhorar a capacidade econômica do Estado e a sua infraestrutura. De acordo com o secretário, não há pontos tabus que não possam ser negociados quanto a essa concessão.

Capeluppi espera que o leilão desse bloco possa ocorrer até o começo do segundo semestre. O Bloco 1 prevê a concessão de um total de 454 quilômetros, que envolvem as rodovias já existentes ERS-020, ERS-040, ERS-115, ERS-118, ERS-235, ERS-239, ERS-466 e ERS-474. Já o Bloco 2 compreende 409 quilômetros, abrangendo trechos da ERS-128, ERS-129, ERS-130, ERS-135, ERS-



Tema foi centro de debate do 2º Encontro do Fórum de Debates Setcergs/Federasul, realizado ontem

324 e RSC-453.

As concessões rodoviárias no Rio Grande do Sul foram debatidas no 2º Encontro do Fórum de Debates Setcergs/Federasul. O evento ocorreu nesta quarta-feira, na sede do Setcergs, em Porto Alegre. O objetivo era abrir espaço para que lideranças de todos os setores econômicos e entidades representativas apresentassem contribuições ao governo do Estado, colaborando para o aprimoramento da modelagem das concessões rodoviárias já propostas.

O presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga e Logística no Rio Grande do Sul (Setcergs), Delmar Albarello, lembra que as rodovias são estruturantes para o Estado e preci-

sam ser discutidas com profundidade, dados e compromisso com a sociedade. Ele adverte que, sem infraestrutura e condições para escoar suas produções, os investidores não colocarão recursos no Rio Grande do Sul. O dirigente defende a realização das concessões rodoviárias, desde que ocorra uma análise detalhada sobre esses processos. "E que sejam viáveis para todos", enfatiza o representante do Setcergs.

Já o presidente da Federação de Entidades Empresariais do Rio Grande do Sul (Federasul), Rodrigo Sousa Costa, também se manifesta, de uma forma geral, a favor das concessões. No entanto, ele recorda que a entidade aprovou a proposta do Bloco 2, mas foi contrária ao que foi apresentado para

o Bloco 1. Ele ressalta que é preciso afinar quais serão as obras e contrapartidas mais importantes dessa concessão. "É preciso rediscutir", aponta o dirigente.

A Federasul apresentou ao governo estadual uma solicitação para saber quais seriam os orçamentos de algumas obras de viadutos nas estradas do Bloco 1 para que possam ser feitas contrapropostas. Essas estruturas estão previstas para serem feitas em municípios como Novo Hamburgo, Araricá e Parobé. "É uma série de viadutos que são pontos críticos", enfatiza Costa. Além disso, foi requisitado o orçamento da construção da ERS-010 e do término da duplicação da ERS-118 (faltam 16 quilômetros para acabar a obra).

Deputado critica perspectiva de pedágios elevados

Também presente no encontro dessa quarta-feira no Setcergs, o deputado estadual Joel Wilhelm (PP) manifestou seu receio quanto à possibilidade da concessão do Bloco 1 implique pedágios caros à população. Ele frisa que o termo de referência da licitação prevê um custo estimado em até R\$ 570 milhões, pelos 30 anos de concessão, para diretorias a serem estabelecidas pela concessionária que vencer a disputa, autorizando a contratação de até 450 pessoas.

Além disso, há a previsão de um valor de até R\$ 750 milhões, pelas três décadas, para o emprego de softwares. "Isso auto-

maticamente aumenta o custo da tarifa", alerta o parlamentar. De acordo com informações do governo gaúcho, o Estado fazendo um aporte de R\$ 1,5 bilhão nessa concessão, com recursos do Fundo do Plano Rio Grande (Funrags), o custo-teto do pedágio por quilômetro no Bloco 1 seria de R\$ 0,21. Sem o desembolso público, esse valor subiria para R\$ 0,32. Os pedágios serão cobrados pelo sistema de cobrança eletrônica free flow, com a instalação de pôrticos sem cancela.

Wilhelm salienta ainda que a atual proposta faria com que o número de praças de pedágio nas

regiões do Vale dos Sinos, Paranhana e Hortênsia saltasse de cinco para 23. O deputado adverte que há muitos municípios próximos um dos outros nessas áreas, fazendo com que as pessoas estudem e trabalhem fora das suas cidades e pedágios caros e diversos impactariam economicamente esse público.

No total, o Bloco 1 envolverá 27 municípios que representam 34% da população do Rio Grande do Sul. As cidades abrangidas são: Alvorada, Araricá, Balneário Pinhal, Cachoeirinha, Campo Bom, Canela, Canoas, Capivari do Sul, Esteio, Gramado, Grava-

taí, Igrejinha, Nova Hartz, Nova Petrópolis, Novo Hamburgo, Palmares do Sul, Parobé, Porto Alegre, Rolante, Santo Antônio da Patrulha, São Francisco de Paula, São Leopoldo, Sapiranga, Sapucaia do Sul, Taquara, Três Coroas e Viamão.

Uma nova reunião para discutir as concessões de rodovias está agendada para ocorrer no dia 25 de fevereiro, novamente na sede do Setcergs. A expectativa é que na ocasião o governo indique quais contribuições poderão ser incorporadas na modelagem da licitação do Bloco 1 e de que forma.

Construção, petróleo e agro têm dívida de R\$ 365 bi

/CONJUNTURA

A dívida ativa acumulada por dez setores da economia brasileira é de quase R\$ 408,2 bilhões, incluindo débitos tributários e não-tributários com estados, Distrito Federal e União. Empresas de construção civil, petróleo e agropecuária somam R\$ 365,3 bilhões, ocupando as três primeiras posições entre os setores analisados.

A análise da Folha de São Paulo considera dados da PGFN (Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional) nos setores de construção civil; petróleo e derivados; agropecuária; gestão de resíduos; telecomunicações; planos de saúde; energia elétrica; correios e entregas; apostas e jogos de azar; e armas e munições. As informações são de novembro de 2025.

Na quarta posição, os valores devidos pela cadeia de gestão de resíduos chegam a R\$ 14,1 bilhões. Mesmo assim, representam apenas 7,3% dos débitos das empresas da construção civil e 11,7% da dívida na cadeia de petróleo.

Apenas nas empresas de petróleo e derivados, os valores somam R\$ 120,6 bilhões, o que seria suficiente para financiar combustível para 22,3 milhões de viagens de ida e volta entre o Oiapoque e o Chuí em um carro econômico, ou dar 7,2 milhões de voltas na circunferência da Terra. Sózinha, a dívida da Refit, alvo da megaoperação da Receita Federal no fim do ano passado, com dívida de R\$ 26 bilhões em impostos, equivale a cerca de 21% do setor de petróleo.

Já os R\$ 192,3 bilhões não pagos pela construção civil bancariam 480,7 milhões de aluguéis sociais de R\$ 400. Na agropecuária, a cifra em débito é de R\$ 52,4 bilhões, valor que corresponde a mais de 10% de todo o orçamento do plano Safra para 2025/2026.

Construção, petróleo e agro estão entre os setores que mais contribuíram para a alta de 0,1% no PIB brasileiro no terceiro trimestre de 2025. Segundo o Ipea (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), a agropecuária foi o destaque na comparação anual, com expansão de 10,1% em relação ao mesmo trimestre de 2024.

Já a cadeia de petróleo e gás foi a principal responsável pela expansão de 11,9% nas indústrias extractivas, em relação a 2024; e de 1,7%, na comparação com o trimestre anterior de 2025.