

INFRAESTRUTURA

Perdas logísticas desafiam a economia da região serrana

Trechos não duplicados são o principal gargalo para escoar produção da Serra para outras partes do Estado e para os portos

Eduardo Torres

Mesmo com o segundo maior PIB do Rio Grande do Sul e no centro do maior polo metalmeccânico do Estado, Caxias do Sul e a Serra Gaúcha vivem, nos últimos anos, o desafio da perda de competitividade, em boa parte, como consequência dos problemas logísticos da região. No segmento de ferramentaria, que já teve a cidade como o principal centro produtor do País, a principal concorrência está na região de Joinville, Santa Catarina. E o comparativo para receber matérias-primas e escoar a produção é preocupante.

"Somente em relação àquela região catarinense, hoje estamos enfrentando uma perda de 30% em poder competitivo. Não bastasse a maior proximidade com São Paulo, todos os ramais logísticos deles, hoje, têm vantagem em relação à Serra. Enquanto não tivermos estradas adequadas, vamos continuar com dificuldades para chegar ao centro do país e às exportações", explica o presidente do Sindicato das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico de Caxias do Sul e Região (Simecs), Paulo Joel Scopel.

Ele é CEO da Inova Indústria de Matrizes, que atua no segmento de ferramentaria, e exemplifica o tamanho do gargalo para a indústria da região: "Toda a BR-101 tem pista dupla, por exemplo, mas na Rota do Sol (RSC-453/ERS-486), que é a nossa principal ligação com essa faixa litorânea, não tem pista duplicada. Se fosse, o custo do transporte seria muito mais econômico e ágil. E temos ainda a



CAMILA DOMINGUES/DIVULGAÇÃO/JC

CIC Caxias irá custear e doar ao Estado um estudo para uma modelagem de concessão da Rota do Sol

dificuldade do caminho até Porto Alegre, também com boa parte do trajeto não duplicado".

De acordo com o diretor-presidente da concessionária Caminhos da Serra Gaúcha (CSG), Ricardo Peres, o fluxo entre as rodovias do eixo da Serra e Vale do Caí não tem acompanhado o ritmo do PIB da região, registrando em 2025 movimentação estável e com leve redução. Foram 5 milhões de veículos comerciais cruzando os pontos de free flow no bloco de rodovias, uma média 416,6 mil cruzando todos os postos por mês (considera medidas dos 6 pontos, em alguns casos, o mesmo veículo cruza mais de um deles), representando uma queda de 10% em relação à média mensal de 2024. Em 2025, os veículos comerciais representaram 26,5% do fluxo, em 2024, era 27,7% neste pólo rodoviário.

A tendência é de que, sem novas soluções rodoviárias, o problema para escoar cargas seja agravado a partir do momento em que, finalmente, o Aeroporto de Vila Oliva terá as suas obras iniciadas e o Porto do Meridional, em Arroio do Sal, também avança em seu projeto. Neste ano, o Governo do Estado investe, por meio do Funrigs, R\$ 390 milhões na recuperação da atual estrutura da Rota do Sol. O primeiro trecho, entre Tainhas e Terra de Areia, teve ordem de início assinada em janeiro, com aporte de R\$ 134 milhões.

Apesar de melhorar a infraestrutura, o investimento não representará mudanças logísticas no principal eixo rodoviário entre o polo industrial da Serra, o futuro aeroporto e o futuro porto. Paralelamente, no ano passado o Centro das Indústrias de Caxias do Sul (CIC Caxias) levou adiante a

proposta de custear e doar ao Estado um estudo estimado em R\$ 5 milhões para uma modelagem de concessão da Rota do Sol e possível projeto para duplicação da estrada.

"A Rota do Sol é uma artéria de cargas, e isso vai se ampliar com o porto e o aeroporto. Não é mais uma rodovia de passeio, mas de transporte logístico, e precisamos estar atentos a isso", diz o presidente do CIC Caxias, Celestino Loro.

Está previsto para junho deste ano o leilão do Bloco 2 para concessão de rodovias do Estado (aconteceria em março, mas o leilão foi adiado). A RSC-453 entra no pacote, no entanto, somente em seu trecho em direção ao Vale do Taquari, abrangendo, na Serra, os municípios de Garibaldi e Carlos Barbosa – e sem duplicação prevista.

Terminal Rodoferroviário volta à pauta

Se os aeroportos e o Porto Meridional tornam-se eixos de multimodalidade logística na região, os planos futuros incluem ainda o modal ferroviário. Com a proximidade do fim da concessão das ferrovias no País, e com o plano federal para renovação da malha, volta à tona a importância de um terminal rodoferrviário em Vacaria, e que teria,

por exemplo, a RS-484 como um eixo entre o Aeroporto de Vila Oliva e a Rota do Sol, tendo este terminal no caminho, nos Campos de Cima da Serra.

Desde a cheia de 2024, estão desativados os trilhos da região, que tinham ligação com o principal e único ramal ativo da malha ferroviária gaúcha, que liga o Centro

do Estado ao Porto de Rio Grande. Além, claro, de ligar a região aos demais estados do Brasil. O projeto, que seria custeado pela iniciativa privada, já tem área definida desde 2021, às margens da BR-116, no caminho para Lages, em Vacaria.

O terminal multimodal, à primeira vista, é apontado como alternativa de ligação até São Paulo para

o escoamento das safras da região, como da maçã, mas também desperta o interesse do polo industrial metalmeccânico da Serra. A região está entre as principais compradoras de metais vindos da região Sudeste. O uso da ferrovia para integrar às rodovias da região representaria uma importante redução de custos com matéria-prima e logística.

Duplicações começam neste ano

Enquanto não há um denominador comum entre a concessionária CSG e o governo do Estado em relação ao reequilíbrio econômico da concessão após os custos com a recuperação de rodovias durante a cheia de 2024, o plano de duplicação das estradas no polo que envolve estradas da Serra e Vale do Caí avança, mas em marcha bem mais lenta do que o inicialmente planejado.

Nos próximos meses deve ser concluída a ponte duplicada sobre o Arroio Tega, em Caxias do Sul, primeiro trecho do contorno norte da cidade a ser duplicado na ERS-122.

A concessionária investe R\$ 250 milhões em obras de duplicação este ano, que incluem ainda o início das obras de duplicação de 18 quilômetros entre Farroupilha e Bento Gonçalves, na RSC-453. Até o fim de 2026, o plano da CSG é chegar a 40% da obra executada. A CSG é responsável pela administração de 271 quilômetros em trechos das ERSs 122, 240 e 446, das RSCs 287 e 453 e da BRS-470.

Outras obras importantes em 2026

📍 **Viaduto da BR-116 em Caxias do Sul:** Governo Federal confirmou que investirá R\$ 70 milhões para a construção de um viaduto de 500 metros para separar o fluxo da rodovia do tráfego de acesso local ao município. O trecho deverá permanecer duplicado e elevado nos dois sentidos.

📍 **BR-285:** Está prevista para setembro a entrega do lado gaúcho da rodovia, que liga São José dos Ausentes, nos Campos de Cima da Serra, a Santa Catarina, por parte do DNIT. A obra recebe R\$ 120 milhões, com 8 quilômetros no RS, incluindo a construção da ponte sobre o Rio das Antas, com 400 metros. Ao todo, a obra tem 30 quilômetros. A rodovia é fundamental para o escoamento da produção.

📍 **ERS-427 e ERS-020:** Governo do Estado investe R\$ 179,1 milhões em pavimentações das ligações regionais da ERS-020, entre São José dos Ausentes e Cambará do Sul, e da ERS-427, entre Cambará do Sul e o Parque Nacional Aparados da Serra, fundamental para fomentar o turismo na região.