

INFRAESTRUTURA

Obras de duplicação da BR-386 chegam à região

Até 70% do PIB gaúcho circula pela rodovia que liga o Norte à Região Metropolitana

Eduardo Torres

Considerada uma das principais vias de escoamento da produção rural gaúcha, por onde circulam até 70% do PIB do Rio Grande do Sul, a duplicação da BR-386 avança, neste ano, na região do Alto da Serra do Botucaraí. De acordo com o diretor da Motiva Viasul, Fernando Henrique de Marchi, serão 55 quilômetros duplicados entregues até o final de 2026. Outros 18 quilômetros, no Vale do Taquari, já haviam sido concluídos no começo deste ano.

Agora, a concessionária executa obras nos trechos entre Fontoura Xavier e Soledade, e entre Soledade e Tio Hugo. Assim como aconteceu nos primeiros trechos concluídos, também houve atraso no cronograma dessas obras, que deveriam ter sido entregues entre o começo do ano passado e deste ano.

A expectativa, como aponta o diretor, não se traduz exatamente com o aumento do fluxo na rodovia, mas com o aumento da

confiabilidade para quem depende da via para movimentar a economia do eixo norte gaúcho.

“Onde já entregamos a 386 duplicada, percebemos muita melhora na condição de tráfego. Eram trechos que registravam constantes acidentes e congestionamentos com a pista simples. Agora, há mais segurança, menos paradas e uma valorização natural da economia ao redor da rodovia”, comenta o diretor.

Depois de um desembolso total de mais de R\$ 1 bilhão no Estado no ano passado, neste ano a ViaSil pretende investir em torno de R\$ 600 milhões nas rodovias gaúchas que administra.

No Vale do Taquari, um novo polo logístico foi afirmado. A ideia é que, nos arredores de Soledade, possa acontecer um fenômeno semelhante.

Isso porque, já em julho é prevista a entrega dos 25 quilômetros entre Fontoura Xavier e Soledade. Neste trecho, serão dois novos retornos, duas interseções, duas novas pontes, oito quilômetros de vias alternativas e uma passagem inferior na rodovia. Ao todo, a obra, que chegou a maio com 90% da execução, teve investimentos de R\$ 300 milhões.

Já o trecho entre Soledade e Tio Hugo, com outros 30 quilômetros,

tem entrega prevista para o final do ano, com três novas pontes, cinco retornos, quatro interseções, 2,5 quilômetros de vias marginais e uma passarela, totalizando R\$ 330 milhões desembolsados.

Já há no cronograma o próximo trecho de duplicação a ser iniciado, que, justamente, ligará o Vale do Taquari ao Alto da Serra do Botucaraí, com obras previstas entre Marques de Souza e Fontoura Xavier. No entanto, essa futura etapa de duplicação só deve ser iniciada em 2030.

“A partir da cheia de 2024, solicitamos uma revisão de prazos, porque, na época, todo o nosso time de projetos e engenharia esteve empenhado em reconstruir trechos afetados e, somente agora retornam ao desenvolvimento de novos projetos, inclusive mais resilientes do que o originalmente pensado. Mas, mesmo sem novas duplicações previstas para iniciarem entre 2027 e 2029, seguiremos fazendo aportes importantes nos trechos concedidos”, explica Fernando Henrique de Marchi.

A concessionária ainda negocia com a ANTT o reequilíbrio econômico do contrato a partir dos valores desembolsados com a recuperação de rodovias atingidas pela cheia.



Obras ocorrem em Fontoura Xavier, Soledade e Tio Hugo

Em Porto Xavier, licenciamento de ponte está em andamento

Na região das Missões, a nova ponte entre o município de Porto Xavier, no Rio Grande do Sul, e San Javier, na Argentina, tem avanços concretos. Conforme cronograma do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), apresentado no início de maio, em

2027 devem iniciar as obras, com previsão de entrega em quatro anos. Com investimento federal de R\$ 214,7 milhões, o processo de licenciamento foi iniciado nos primeiros meses de 2026.

Ainda de acordo com o Dnit, há o desenvolvimento do projeto

executivo e as desapropriações necessárias dos dois lados da fronteira antes da formação do canteiro de obras.

A nova ponte terá 950 metros de extensão sobre o Rio Uruguai, com pistas para o tráfego de veículos e travessia de pedestres. Atualmente, essa travessia é executada por balsas, sujeitas a paralisações a cada cheia ou problemas climáticos. Assim, a estrutura é considerada estratégica para a integração e o escoamento logístico no Mercosul.

A ordem de serviço para a execução da obra foi assinada em fevereiro de 2023 e projetava a conclusão para 2026. O atraso é atribuído a entraves burocráticos.



OTO ENGENHARIA/DIVULGAÇÃO/JC

Maquete eletrônica mostra nova ligação entre Brasil e Argentina que passará sobre o Rio Uruguai

Cooperativas avaliam terminal ferroviário

Entre os aspectos que levaram a Soli3 – união entre as cooperativas Cotripal, Cotrijal e Cotrisal – a erguer sua futura fábrica de processamento de grãos em Cruz Alta, no Alto Jacuí, estava a capilaridade limitada do modal ferroviário que, ali, ainda tem um ponto ativo e fortalecido no Rio Grande do Sul. No entanto, como aponta o presidente da Cotripal, Germano Döwich, o momento é de cautela e expectativa em relação à nova configuração que as ferrovias gaúchas terão em um futuro plano de concessão.

“É um tema que estamos tratando com muito cuidado. Cruz Alta é hoje o único polo realmente ativo da malha ferroviária do Estado, e esse aspecto pesou

muito no nosso plano de investimentos. Não creio que, com uma mudança de modelo, esse ponto perca algum potencial ou deixe de receber investimentos, e temos tratado do tema diretamente com o Ministério dos Transportes, mas é momento de esperar”, aponta Döwich.

No ano passado, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) apresentou a proposta de retirada da ferrovia da área urbana de Cruz Alta, com implantação de dois contornos ferroviários, novo pátio de manobras e viadutos.

Entre os planos de investimentos da Soli3 está, inclusive, a criação de um novo terminal ferroviário junto da planta industrial.