

INFRAESTRUTURA

RSC-453 e ERS-122 recebem R\$ 610 milhões

Concessionária CSG anuncia que fará seu maior ciclo de investimentos em infraestrutura rodoviária na Serra Gaúcha

As obras de duplicação da RSC-453, entre Garibaldi e Farroupilha, tiveram início na primeira quinzena de julho e marcam mais um avanço no pacote de investimentos em infraestrutura viária da Serra Gaúcha. A nova frente de trabalho se soma às obras de duplicação da ERS-122, no contorno Norte de Caxias do Sul, iniciadas em março deste ano, totalizando mais de R\$ 610 milhões em investimentos da CSG nas duas rodovias, segundo informações divulgadas pela concessionária.

De acordo com a empresa, as intervenções representam o maior conjunto de obras estruturantes atualmente em execução nas rodovias concedidas da Serra Gaúcha, com foco na ampliação da capacidade viária, na segurança dos usuários e no fortalecimento da logística regional. Os dois empreendimentos somam quase 29 quilômetros de novas pistas duplicadas, a implantação de sete viadutos, três pontes, seis passarelas e mais de 11 quilômetros de vias marginais. As obras contemplam ainda quase 19 quilômetros de calçadas e interseções projetadas para am-



RSC-453 recebe mais de 16 mil veículos diariamente e é estratégica para o transporte de cargas

pliar a capacidade das rodovias e reduzir conflitos de tráfego.

No contorno Norte da ERS-122 circulam cerca de 20 mil veículos por dia, enquanto a RSC-453 recebe mais de 16 mil veículos diariamente, desempenhando papel fundamental para o transporte de cargas, o deslocamento de trabalhadores e a integração entre municípios da Serra Gaúcha. O diretor-presidente da CSG, Ricardo Peres, destaca que os investimentos representam um novo momento para a in-

fraestrutura rodoviária da região.

As obras seguem as diretrizes estabelecidas no Contrato de Concessão e no Programa de Exploração da Rodovia (PER), e contemplam soluções técnicas desenvolvidas a partir de estudos de capacidade operacional, segurança viária, fluidez do tráfego, topografia, impactos ambientais e necessidades de mobilidade regional.

Na RSC-453, entre Garibaldi e Farroupilha, a CSG investe aproximadamente R\$ 380 milhões na

duplicação de 17,96 quilômetros da rodovia, entre os km 101,4 e 119,3. O empreendimento contempla ainda a implantação de 8,66 quilômetros de vias marginais, 13,5 quilômetros de calçadas, cinco viadutos e duas pontes. A obra inclui a construção de três passarelas, 24 pontos de ônibus e nove interseções, duas faixas de rolamento por sentido e acostamentos de 2,5 metros em toda a extensão duplicada.

As intervenções foram projetadas para reorganizar os aces-

sos ao longo do trecho, com a construção de novos dispositivos em pontos estratégicos. A obra ampliará a capacidade da rodovia, reduzirá conflitos de tráfego e proporcionará mais segurança para moradores, trabalhadores, turistas e para o transporte de cargas que utiliza diariamente um dos principais corredores econômicos da Serra Gaúcha.

Com investimento de aproximadamente R\$ 230 milhões, a duplicação do contorno norte de Caxias do Sul contempla 10,6 quilômetros entre os km 69 e 80 da ERS-122, um dos principais corredores industriais e logísticos da Serra Gaúcha. O projeto prevê a implantação de três quilômetros de vias marginais, 5,2 quilômetros de calçadas, dois novos viadutos, uma ponte, três passarelas, oito pontos de ônibus e nove interseções, ampliando a capacidade da rodovia e melhorando a mobilidade entre bairros e acessos industriais da região.

Um dos principais destaques da obra é a duplicação da ponte sobre o Arroio Tega, no km 74, que já atingiu 96% de execução e que deverá ser concluída até o final deste mês. Considerada uma das maiores estruturas em construção na Serra Gaúcha, a nova ponte possui 268 metros de extensão, 32 metros de altura e 12 metros de largura, sendo executada sem interrupção do tráfego na rodovia.

AVIAÇÃO

Crescimento da carga aérea revela nova etapa histórica da logística no Brasil, aponta FuMTran

O crescimento de 43% nas exportações brasileiras pelo modal aeroviário no primeiro trimestre de 2026 reacende o debate sobre a transformação da logística aérea no País. O avanço evidencia como o modal aeroviário, antes associado principalmente a cargas urgentes e operações pontuais, passou a ocupar uma função cada vez mais estratégica nas cadeias produtivas de maior valor agregado.

Impulsionada pela demanda internacional, pelo avanço do comércio eletrônico e pelo aumen-

to da participação das aeronaves cargueiras, a carga aérea ganha relevância em setores que dependem de rapidez, segurança e previsibilidade, como tecnologia, farmacêutico, eletrônicos e componentes industriais. Em um mercado global cada vez mais integrado, a capacidade de entregar produtos com agilidade passou a ser um diferencial competitivo para empresas e países.

Na avaliação da Fundação Memória do Transporte (FuMTran), esse movimento representa uma mudança importante na

própria concepção da logística brasileira. “O transporte aéreo de cargas deixou de ser apenas uma alternativa para situações específicas e passou a integrar a estratégia de competitividade de setores que dependem de velocidade, confiabilidade e conexão internacional” afirma Antonio Luiz Leite, presidente da instituição.

Ao longo das últimas décadas, a evolução da infraestrutura aeroportuária e a consolidação de polos como Manaus, Guarulhos e Viracopos ajudaram a transformar a dinâmica da carga aérea no Brasil. Manaus ganhou protagonismo pela força da Zona Franca e pela movimentação de produtos industriais e eletrônicos, enquanto Guarulhos e Viracopos se consolidaram como importantes

portas de entrada e saída de mercadorias de alto valor agregado, cargas sensíveis e operações ligadas ao comércio exterior.

Esse processo também revela uma mudança no papel histórico do modal dentro da matriz logística nacional. “Durante muito tempo, a carga aérea teve uma função complementar em relação aos demais modais. Hoje, ela se tornou uma infraestrutura estratégica para conectar o Brasil a mercados globais que exigem prazos menores, maior previsibilidade e alto nível de integração logística”, destaca Leite.

O avanço da carga aérea, no entanto, também reforça a necessidade de uma matriz logística mais integrada. Embora o modal seja essencial para produtos de alto valor, urgência e maior sensi-

bilidade ao tempo de transporte, sua competitividade depende da conexão eficiente com rodovias, centros de distribuição, terminais alfandegados, portos e demais estruturas logísticas. “Sem integração entre os modais, parte da agilidade conquistada no aeroporto pode ser perdida em outras etapas da operação”, afirma o presidente da FuMTran.

A expansão da carga aérea demonstra que o Brasil reúne condições para ampliar sua presença em cadeias globais de valor, mas transformar esse crescimento em vantagem competitiva duradoura dependerá de investimentos contínuos em infraestrutura, modernização tecnológica, simplificação de processos e integração entre os diferentes modais. As informações são da FuMTran.