

INFRAESTRUTURA



TÂNIA MEINERZ/JC

Em um estado onde cerca de 85% das cargas movimentadas dependem das rodovias, as condições da malha têm reflexos além do transporte

Estradas desafiam competitividade

Especialistas apontam necessidade de modernizar para reduzir os custos logísticos

Sofia Kramp Leke

sofial@jcrs.com.br

O Rio Grande do Sul enfrenta um desafio que vai além do setor de cargas: melhorar a infraestrutura é também uma condição para reduzir custos, aumentar a competitividade e sustentar o crescimento da economia. O diagnóstico esteve no centro do Painel Diálogos – Transporte & Logística, promovido pela Federação das Empresas de Logística e Transporte de Cargas no Rio Grande do Sul (Fetransul), em Porto Alegre.

Em um Estado onde cerca de 85% das cargas movimentadas dependem das rodovias, as condições da malha têm reflexos que ultrapassam o transporte. Para o presidente da Fetransul, Francisco Cardoso, a principal urgência é ampliar a infraestrutura existente. Segundo ele, apesar de quase três décadas de concessões

rodoviárias, os contratos não foram suficientes para acompanhar o crescimento da demanda. “Precisamos encontrar alternativas para financiar a ampliação da infraestrutura do País. Se a infraestrutura não estiver no centro dos programas de governo, não vamos conseguir atingir um nível compatível com os países desenvolvidos”, afirmou.

A concentração no transporte rodoviário não é exclusiva do Estado. No Brasil, cerca de 70% das cargas também são movimentadas por rodovias. Para Cardoso, porém, o desafio não está necessariamente em substituir os caminhões por outros modais, mas em garantir que a infraestrutura acompanhe a realidade econômica e a demanda por transporte.

O tamanho dessa defasagem aparece nos números apresentados pela gerente executiva de Economia da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Fernanda Schwantes. Segundo levantamento da entidade, o Rio Grande do Sul tem 256 projetos de infraestrutura considerados necessários, que demandariam R\$ 125 bilhões em investimen-

tos. Apenas no setor rodoviário, são 147 trechos ou rodovias, com uma necessidade estimada em R\$ 40 bilhões.

A carteira reúne obras de duplicação, recuperação e outras intervenções. Em âmbito nacional, a CNT identificou 2.837 projetos necessários para que o País alcance um nível considerado adequado de infraestrutura, com uma demanda estimada em R\$ 2 trilhões. Os números mostram que o problema não se resume a uma obra pontual ou a um trecho específico de estrada, mas a uma defasagem que foi se acumulando ao longo dos anos.

Parte da explicação está na queda dos investimentos. Conforme os dados apresentados por Fernanda, o Brasil destinava cerca de 2% do Produto Interno Bruto (PIB) à infraestrutura de transporte na década de 1970. Em 2025, esse percentual havia recuado para 0,13%. Nos últimos três anos, o governo federal investiu, em média, R\$ 17 bilhões por ano em todas as modalidades de transporte, com a maior parcela concentrada nas rodovias.

A falta de recursos também

aparece na condição das estradas. Dos 8.813 quilômetros de rodovias avaliados pela CNT no Rio Grande do Sul em 2025, 73% estavam em estado geral de conservação regular, ruim ou péssimo. Entre as rodovias concedidas, o percentual chegava a 55%. No Brasil, 62,1% dos trechos avaliados pela entidade estavam nessas condições. Para quem depende das estradas diariamente, a precariedade não fica apenas na paisagem. Ela chega ao bolso. A CNT estima que trafegar por rodovias de baixa qualidade eleva, em média, 31,2% o custo operacional dos transportadores em comparação com vias em ótimo estado. O impacto envolve desde o desgaste dos veículos até o maior tempo necessário para percorrer determinados trajetos.

Esse aumento de custo acaba se espalhando pela economia. Uma logística mais cara reduz a margem das empresas, dificulta a competitividade e pode pesar até mesmo na decisão de novos investimentos. Para uma indústria, por exemplo, receber matéria-prima e escoar a produção depende de uma rede de transporte

que ofereça não apenas condições adequadas, mas também previsibilidade. No Rio Grande do Sul, onde o agronegócio, a indústria e as exportações têm papel relevante, esse fator ganha ainda mais importância.

O debate sobre infraestrutura também passou a considerar um problema que ficou mais evidente após as enchentes de 2024: a capacidade das estruturas de resistir a eventos climáticos extremos. Para Fernanda, as cheias revelaram que não só o Rio Grande do Sul, mas o Brasil inteiro não tem uma infraestrutura resiliente às mudanças climáticas. “Praticamente todas as rodovias construídas no País foram construídas na década de 1970, com padrões de construção compatíveis com a realidade que se tinha naquela época”, pontua.

As enchentes, nesse sentido, acrescentaram uma camada ao desafio. Além de recuperar o que foi danificado, o Estado precisa discutir como reconstruir uma infraestrutura capaz de responder a uma realidade climática diferente. Ao mesmo tempo, permanecem demandas antigas, como duplicações, recuperação de pavimentos e ampliação da capacidade das rodovias. Diante desse cenário, representantes do setor defendem uma combinação de investimentos públicos e privados.

Cardoso reconhece o papel das concessões nas áreas em que o modelo é viável, mas ressalta que a participação do poder público continua necessária para ampliar a infraestrutura. Entre as propostas apresentadas estão a elevação gradual dos investimentos até alcançar 4% do PIB e um plano nacional de R\$ 300 bilhões em dez anos para a restauração, duplicação e construção de rodovias. A ideia é estruturada por entidades do setor de infraestrutura e rodovias, como a Aneor, e conta com estudos técnicos de instituições como a CNT, a CNI e a ABDIB.

A maior parte da produção no Rio Grande do Sul ainda depende dos caminhões para chegar ao destino. A qualidade das estradas interfere diretamente no preço, no tempo e na capacidade de empresas competirem. Melhorar a logística significa, nesse cenário, enfrentar um dos obstáculos que atravessam diferentes setores da economia gaúcha.