



Recuperação de estradas estaduais mobiliza cerca de R\$ 3,1 bilhões do Plano Rio Grande, mas gargalos, como a falta de hidrovias, amplia a dependência das rodovias

Transporte recebe só 28% do investimento necessário

Lacuna de R\$ 208 bilhões encarece o frete e tira competitividade; setor tem a menor participação privada entre os segmentos de infraestrutura

Agnês Noll
✉ agnes@jcrs.com.br

Transporte e logística formam o segmento de infraestrutura com a maior lacuna de investimentos do Brasil. Segundo dados apresentados pela Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib) no lançamento de um estudo da Confederação Nacional da Indústria (CNI), o setor recebeu R\$ 79,5 bilhões, diante de uma necessidade estimada em R\$ 287,9 bilhões. A diferença é de R\$ 208,4 bilhões: o investimento equivale a pouco mais de um quarto do necessário.

O quadro geral também está longe do ideal. O estudo “Financiamento dos Investimentos em Infraestrutura no Brasil”, divulgado em 15 de setembro, mostra que o País investiu R\$ 266,8

bilhões em infraestrutura em 2024, o equivalente a 2,27% do Produto Interno Bruto (PIB). Para a CNI, o patamar precisaria subir para 4,65% do PIB, ou seja, mais que dobrar, e o esforço teria de se sustentar por cerca de duas décadas.

Na prática, o déficit de infraestrutura se traduz em rodovias saturadas, ferrovias insuficientes e hidrovias precárias, o que encarece o frete, reduz a competitividade dos produtos brasileiros e, potencialmente, pesa no preço ao consumidor. O diagnóstico do Plano Nacional de Logística (PNL) 2050, lançado pelo governo federal em 12 de agosto, soma a esses gargalos a falta de terminais ferroviários e a exposição da infraestrutura a enchentes e secas.

Segundo o Ministério dos Transportes, os problemas afetam também o abastecimento de bens essenciais e o transporte de passageiros. O plano propõe 112 objetivos e 31 eixos de transporte até 2050 e deve subsidiar o Plano Plurianual (PPA).

O transporte é ainda o segmento com menor participação privada no financiamento: 36,1% em 2024, contra 65,2%

no saneamento, 82,1% na energia elétrica e 91% nas telecomunicações. Na média da infraestrutura, a fatia privada subiu de 37,4% em 2014 para 61,2% em 2024, impulsionada por concessões, parcerias público-privadas (PPPs) e mercado de capitais, mas o transporte segue bem abaixo desse patamar.

Para a CNI, a saída é um novo regime de financiamento, ancorado em estabilidade macroeconômica e fiscal, segurança jurídica, mercado de capitais mais forte, projetos bem estruturados e combinação de recursos públicos e privados. O estudo alerta que nenhuma fonte isolada dá conta da demanda.

O secretário de Logística e Transportes do Rio Grande do Sul, Clóvis Garcez Magalhães, chega à mesma conclusão pelo lado fiscal: a infraestrutura disputa recursos com saúde, segurança e educação e acaba financiada “com o que sobra”. Ele defende concessões e PPPs, com aportes estatais para que a tarifa seja suportável, e aponta o novo marco ferroviário como espaço para mais operadores e para a participação dos estados.

No Rio Grande do Sul, o dé-

ficit de investimento aparece de forma concreta. Segundo o secretário estadual de Logística e Transportes, Clóvis Garcez Magalhães, os modais ferroviário e hidroviário perderam dinamismo, e a carga migrou para as rodovias. “Hoje, o Estado não consegue ter uma capacidade logística razoável”, afirma.

Segundo o secretário, o problema deve ganhar peso com a reforma tributária. Sem a guerra fiscal entre os estados, o incentivo tributário deixa de ser a principal ferramenta para atrair investimentos privados, e a eficiência logística passa a ser o grande diferencial. “Nosso agro é potente e competitivo da porteira para dentro. É preciso torná-lo competitivo da porteira para fora”, resume.

A catástrofe de 2024 agravou o quadro. Conforme o secretário, o Estado hoje não tem ferrovia para escoar biocombustíveis, cadeia que agrega valor ao granel, e a movimentação de contêineres por trilhos é zero, depois de já ter sido relevante. Na produção animal, ele vê risco de que as plantas deixem o Estado se não houver escoamento adequado e integração com o oeste

catarinense, o oeste paranaense e o Mato Grosso do Sul.

Nas rodovias, 32 lotes estão sendo recuperados com recursos do Plano Rio Grande, em padrão de resiliência aos parâmetros da calamidade, num total de cerca de R\$ 3,1 bilhões já em execução. Para o secretário, o valor é pequeno diante da necessidade, sobretudo nas pontes e viadutos envelhecidos, como mostrou a ruptura do pilar da ponte entre Muçum e Encantado. Nas rodovias federais, ele critica a lentidão: a BR-116, principal acesso ao Porto de Rio Grande, não foi concluída, a BR-290, eixo com Uruguai e Argentina, nem teve a estruturação esboçada, e a BR-386 avançou de forma “ainda muito tímida”.

Para recompor minimamente a estrutura, incluindo hidrovias, eclusas, o Rio Taquari como via de escoamento e a participação em projetos ferroviários, o secretário estima algo entre R\$ 40 bilhões e R\$ 50 bilhões. Pelas contas dele, isso equivale a cerca de duas vezes o que o Estado dispõe por ano para investimentos e pagamento de dívida. Ele ressalva que são números aproximados, “em grandes números”.