JC LOG LOGÍSTICA

Porto Alegre, terça-feira, 17 de novembro de 2026 | Nº12 - Ano 24

INFRAESTRUTURA

EVANDRO OLIVEIRA/ARQUIVO/JC



Quanto aos segmentos de ônibus e caminhões, o desempenho ainda permanece negativo

Condições das rodovias gaúchas geram aumento de custos

Pesquisa CNT 2026 mostra avanço nas malhas estadual e federal, mas a distância entre elas aumentou

Agnês Noll
agnes@jcrs.com.br

As rodovias gaúchas estão melhores do que há um ano, mas continuam pesando no bolso de quem transporta e, por consequência, de quem consome. A Pesquisa CNT de Rodovias 2026, divulgada na semana passada pela Federação das Empresas de Transporte de Cargas e Logística no Rio Grande do Sul (Fetransul), aponta que as condições do pavimento elevam em 36% os custos operacionais do transporte no Estado. Em 2025, o acréscimo era de 37,2%.

O levantamento percorreu 8.825 quilômetros no Rio Grande do Sul: 5.577 km de rodovias federais e 3.248 km de estaduais. Na malha estadual, a parcela classificada como ruim ou péssima caiu de 49,1% para 37%, uma redução de 12,1 pontos percentuais. Nas federais, o índice recuou de 13% para 7,2%. No conjunto da malha avaliada, os trechos em condição boa ou ótima passaram de 27% para 35,4%.

"É importante destacar essa evolução. Ela é decorrente de investimento e recuperação dessas rodovias", reconhece o presidente da Fetransul, Francisco Cardoso. O dado que preocupa o setor aparece quando os trechos regulares entram na conta. Nas estaduais, a soma de regular, ruim ou péssimo passou de 89,9% para 86,1%, queda de apenas 3,8 pontos. Nas federais, o recuo foi de 63% para 52%, ou 11 pontos. Com isso, a diferença entre as duas malhas aumentou de 26,9 para 34,1 pontos percentuais. Parte da melhora estadual foi, na verdade, a migração de trechos ruins para a categoria regular, que subiu de 40,8% para 49,1%.

"A gente observa um investimento maior do governo federal do que do estadual nas rodovias do Rio Grande do Sul. E essa distância é importante, porque, para chegar às federais, a carga precisa trafegar pelas estaduais", afirma Cardoso.

Outro alerta é o número de pontos críticos, que saltou de 81 para 183. Desse total, 142 são buracos de grande porte. "Isso danifica pneus, aumenta a manutenção, além dos riscos de acidentes", diz o dirigente, que atribui o aumento à qualidade do pavimento.

Na prática, explica Cardoso, o índice de 36% significa gastar mais com pneus, manutenção e combustível, além de levar mais tempo para concluir cada viagem. "São engarrafamentos, buracos, pistas simples. Tudo isso afeta a operação de transporte e a logística." Segundo ele, mesmo com a renovação de frota e o investimento em novas tecnologias, reduzir o consumo de diesel e, com ele, as emissões de CO_2 não depende só do transportador. A qualidade das estradas também é decisiva para tornar a operação mais eficiente e sustentável.

O impacto não fica restrito às transportadoras. Como cerca de 85% das cargas do Estado são movimentadas por caminhão, segundo Cardoso, o custo logístico chega ao frete e ao preço final dos produtos. O agronegócio é o segmento mais exposto. A indústria, que compra insumos de fora e vende para outros estados, também é onerada em toda a cadeia. "Se compararmos com São Paulo, que tem as melhores rodovias do País, lá se consegue ser muito mais produtivo em tempo de viagem e com custos menores. E nós estamos na ponta do Brasil. Se queremos atrair investimentos, gerar empregos e arrecadação, logística e infraestrutura pesam na decisão", afirma.

A CNT calcula que o Rio Grande do Sul precisa de cerca de R$ 10 bilhões para recuperar o pavimento da malha avaliada. Desse total, R$ 7,67 bilhões iriam para restauração, R$ 2,19 bilhões para manutenção e R$ 162,4 milhões para a reconstrução de trechos totalmente destruídos. A estimativa usa custos médios de setembro de 2026.

Dos 8.825 km pesquisados, 63,3% têm pavimento regular, ruim ou péssimo. Metade da extensão (50,9%) apresenta desgaste, 39,4% têm trincas em malha ou remendos, 6,4% têm afundamentos, ondulações ou buracos e 0,5% está totalmente destruída. A geometria da via (60,1%) e a sinalização (45,4%) também concentram avaliações negativas.

Para Cardoso, o valor não precisa ser aplicado de uma só vez. "Parece muito dinheiro se pensarmos em fazer tudo de uma única vez, e não há recurso para isso. Mas, destinando R$ 1 bilhão por ano, é possível fazer a recuperação e a conservação das rodovias e chegar a uma posição muito próxima à de São Paulo."

Uma das fontes apontadas pelo dirigente é a taxa de licenciamento do Detran, que, segundo ele, gira em torno de R$ 750 milhões. Se esse valor fosse revertido para restauração, manutenção e construção de rodovias, faltariam cerca de R$ 250 milhões para atingir o patamar de R$ 1 bilhão por ano. "Então, não falta muito. É uma taxa pequena diante do grande benefício que toda a sociedade e a economia podem ter, para sermos mais competitivos e transitarmos com mais segurança nas nossas rodovias."

O presidente da Fetransul defende uma visão de médio e longo prazo. Depois da enchente, há muito a recuperar com estruturas resilientes aos novos desafios climáticos. Também são necessários investimentos em ampliação, como segundas pistas, duplicações e terceiras faixas.

Entre as federais, a principal demanda é a duplicação da BR-285, de Vacaria a São Borja, e da BR-290, de Eldorado do Sul a Uruguaiana, que já estão em fase de estudos de viabilidade. "As grandes zonas de produção estão na 285 e na 290. O governo federal tem que investir ou conceder essas rodovias para que a gente tenha a duplicação. Hoje se perde muito tempo, se corre risco de acidentes e se gasta mais com diesel, pneus e manutenção, o que se reflete no frete dessas regiões", afirma. Na malha estadual, ele cita como prioridades a região do Bloco 2, o Vale do Taquari e a Serra Gaúcha.

As concessões rodoviárias são vistas como alternativa diante de um "cobertor cada vez mais curto" do setor público, mas com ressalvas. Segundo Cardoso, é preciso dar segurança ao investidor para atrair mais competidores, garantir tarifas de pedágio adequadas à realidade econômica e fiscalizar a entrega dos serviços contratados. "É uma alternativa, mas é preciso ampliar a concorrência e ter maior fiscalização das entregas."