



Obras na rodovia RSC-287, concedida para o grupo espanhol Sacyr; projeção é que 130 quilômetros da estrada sejam duplicados até 2026, com investimentos de R\$ 1,5 bilhão

Infraestrutura

Rodovias em duplicação, ferrovias e hidrovias são necessidades

Desafios logísticos são também oportunidades, caso de investimentos em duas rodovias

Eduardo Torres

eduardo.torres@jcrs.com.br

É de Lajeado, por exemplo, a Docile, empresa líder nacional em exportações de doces. No entanto, em 2022, 90% das suas exportações deixaram o País a partir de Santa Catarina, ao invés do Porto de Rio Grande, com destino, principalmente, aos Estados Unidos. Uma dificuldade que também é compartilhada com os grandes produtores de soja da região.

“Temos um terminal da ferrovia em Tupanciretã, mas, além do custo não representar vantagem real em relação ao transporte rodoviário, uma viagem com carregamento de grãos até o Porto de Rio Grande, ida e volta, leva oito dias, enquanto por caminhão, demora três dias”, aponta o presidente da cooperativa Agropan, de Tupanciretã, Juarez Bay do Nascimento.

Hoje, a produção do grão é escoada, em mais de 80% da sua quantidade, por estradas, pouco menos de 20% por ferrovias defasadas e uma quantidade mínima por hidrovias.

“Qualquer novo negócio sempre avalia a logística como um dos primeiros pontos para pesar o seu investimento. Quando o empresário percebe que o local que lhe interessa tem uma rodovia mais rápida e segura, isso representa menos custos e um diferencial, sem dúvida, na hora de definir pelo investimento. Onde há duplicação de rodovia e investimento na sua operação, de fato, toda a região se beneficia”, diz a diretora de investimentos da CCR ViaSul, Thaís Caroline Borges. De acordo com a executiva, “rodovias sem operação de manutenção e melhorias representam prejuízo de até R\$ 3 bilhões por safra”.

A empresa concessionária da BR-386, a chamada Estrada da Produção, que parte do Norte do Estado, cruzando os vales, em direção à Região Metropolitana, faz um dos principais investimentos atuais em melhorias

de rodovias no Rio Grande do Sul. Está prestes a concluir a duplicação do primeiro trecho da rodovia, entre Marques de Souza e Lajeado, no Vale do Taquari, e em breve executará projeto avaliado em mais de R\$ 1 bilhão para duplicar 111 quilômetros da rodovia federal.

Outro importante investimento em andamento está na RSC-287, que liga Santa Maria a Tabai, sob gestão do Grupo Sacyr. Até 2026, a chamada Rota de Santa Maria deve receber R\$ 1,5 bilhão em investimentos para a duplicação de 130 quilômetros.

“Muitas vezes o custo do frete e as condições de mobilidade inviabilizam negócios. Esta região do Estado é importantíssima e uma das mais privilegiadas em termos de capilaridade logística, mas é preciso eficiência. Qualquer estado que quer se desenvolver precisa ter atenção especial para melhorias em outros modais, como a hidrovia e a ferrovia”, diz o vice-presidente de Infraestrutura da Federasul, Antônio Carlos Bacchieri.

Constatação corroborada pelo vice-presidente regional da Fiergs, Flavio Haas. Segundo ele, mesmo sendo um dos polos industriais mais significativos do Estado, a região ressent-se de alternativas logísticas. “É um obstáculo que gera entre 7% e 10% de perdas para a indústria e outros setores que hoje dependem quase exclusivamente de rodovias. Precisamos de outros modais com a eficiência que o mercado exige”, aponta.

Está em Cruz Alta, por exemplo, um importante entroncamento rodoferroviário do Estado,

dentro da Malha Sul de ferrovias. Nestas regiões, há ainda pontos importantes em Santa Maria e Lajeado, mas são ineficientes. E aí está a oportunidade para o futuro, como detecta Bacchieri.

Sob concessão desde 1997, a Malha Sul reduziu à metade o volume de trilhos ativos – atualmente, são 1,6 mil quilômetros no Estado –, e com capacidade competitiva bastante reduzida, uma vez que a velocidade dos vagões não passa de 21 km/h. A consequência se vê na quantidade de carga transportada. Em 2011, eram 14 milhões de toneladas. Dez anos depois, somente 3 milhões de toneladas.

A concessão operada pela Rumos S/A vence em 2027. A Federasul organiza estudos para propor ao Estado novos modelos de concessão e melhor operação da malha ferroviária.

“Estamos falando de uma região que é cortada pelos rios Jacuí e Taquari. Botar a mercadoria em barcaças que garantissem o transporte competitivo até o Porto de Rio Grande, com navegação interna pelo Estado, seria algo que, tenho certeza, um estrangeiro que olhasse para o mapa desta região, faria. É um projeto que precisa ser viabilizado”, reflete Bacchieri.

A operacionalidade de uma hidrovia nestes trechos depende, por exemplo, de investimentos em eclusas, que garantam o tráfego os barcos em pontos de desnível e comportas. Neste ano, o Dnit anunciou estudos para retomada de quatro destas estruturas – três no Rio Jacuí e uma no Rio Taquari –, com investimentos previstos de R\$ 200

milhões. No Rio Taquari, já há os portos de Estrela e Rio Pardo, que são apontados como importantes possibilidades para escoar a produção de fumo desde Santa Cruz do Sul, no entanto, como apontam os empresários, os portos ainda carecem de competitividade e infraestrutura.

Entre as medidas em estudos por entidades empresariais está alguma proposta que reduza o ICMS dos combustíveis para o transporte hidroviário, além da revisão de taxas portuárias. Algo semelhante ao que funcionou na aviação regional e tem, em Santa Maria, onde o terminal é administrado pelo município, um caso de sucesso. O aeroporto funciona ao lado da base aérea, e com acesso direto à RSC-287. O município investe para que o terminal tenha capacidade para cinco voos semanais para São Paulo, além de voos diários a Porto Alegre e Florianópolis. A região tem ainda um aeroporto em Santa Cruz do Sul, administrado pela prefeitura, com três voos semanais a Porto Alegre.

Os desafios logísticos

- Duas rodovias concedidas com investimentos em duplicação (BR-386, RSC-287)
- Ferrovia com ramais ativos e três pontos de carga importantes: Cruz Alta, Santa Maria e Lajeado, porém, com operação pouco competitiva
- Hidrovia com potencial de utilização entre os rios Jacuí e Taquari. São previstos investimentos federais em quatro eclusas da região