

INFRA-RS 12

The background of the entire cover is a photograph of a railway track stretching into the distance. The sun is low on the horizon to the left, creating a warm, orange and yellow glow across the sky and the landscape. The track is flanked by fields and utility poles with overhead wires. The overall mood is serene and hopeful, suggesting a path forward.

EDIÇÃO 2026
MAR ABR MAI

O RESGATE DOS TRILHOS

O DEBATE EM TORNO DE UM NOVO FUTURO
DO MODAL FERROVIÁRIO DO ESTADO



50 ANOS

O que representam os 50 ANOS da PROCON na construção do futuro?

Ao longo de cinco décadas, a Procon construiu mais do que obras — consolidou experiência, responsabilidade e compromisso com o desenvolvimento urbano e social. Os 50 anos da Procon representam uma trajetória marcada por

projetos que transformaram espaços, conectaram regiões e contribuíram para o crescimento do país com seriedade e visão de longo prazo.

www.proconc.com.br

O desafio da reconstrução

A disponibilização para este ano do Dnit de R\$ 1,9 bilhão para duplicações, conservação e obras de reconstrução traz um fôlego necessário para o setor. De outra parte, a realidade operacional e política impõe barreiras que exigem vigilância constante das entidades de classe, como o SICEPOT e a Aneor.

O fato é que a gestão desses recursos é delicada. Há uma expectativa de R\$ 800 milhões a R\$ 900 milhões focados exclusivamente em concluir recuperações emergenciais. Entretanto, o setor sabe que o montante é o mínimo para garantir a manutenção das rodovias federais. Em um ano eleitoral, marcado por um déficit fiscal crescente, o receio é que os empenhos fiquem apenas no papel.

A liberação ocorrerá em cotas, e o papel das entidades será cobrar o empenho efetivo. A história recente nos ensinou que a “notícia boa” só se concretiza quando o recurso chega ao canteiro de obras, evitando que os projetos sejam interrompidos por falta de fluxo financeiro.

No âmbito estadual, as obras estão ganhando ritmo: a previsão é que 80% a 90% dos projetos estejam em execução nos próximos dois meses. Contudo, o caminho até aqui foi mais árduo do que o previsto. A tentativa de agilizar projetos básicos e executivos esbarrou em um rigor excessivo dos órgãos de controle, como o Tribunal de Contas.

Embora o zelo pelas contas públicas seja legítimo, o momento atípico do nosso estado demandava prioridade à celeridade. O excesso de preciosismo burocrático gerou percalços que atrasaram cronogramas vitais.

Apesar dos atrasos, o horizonte para os próximos 18 meses é positivo. Estamos projetando obras mais robustas e estruturadas, capazes de resistir a eventos climáticos extremos que, como vimos, não podem mais ser ignorados.

Nos municípios, o esforço é visível, mas limitado pela capacidade financeira. Em Porto Alegre, a modernização das 23 casas de bombas e a ampliação dos diques — agora com cotas superiores às antigas — representam um avanço real na macrodrenagem. Cidades como Canoas e São Leopoldo também buscam apoio federal e estadual para reforçar sua segurança hídrica.

A fragilidade, todavia, reside no repasse de verbas. A demora do estado e da União em transferir recursos sufoca as empresas, especialmente as que atuam de forma orgânica e não possuem grandes contratos externos para compensar o atraso nos pagamentos.

Para além da política, o setor enfrenta crises internas de produção. Falta mão de obra pesada. No nível técnico, engenheiros experientes já estão absorvidos pelo mercado, evidenciando a necessidade urgente de atrair estudantes para a área.

Já com relação a materiais e equipamentos, com a Selic em patamares elevados, o acesso ao financiamento para aquisição de materiais tornou-se um impeditivo devido ao custo do crédito.

Em um momento de reconstrução, o orçamento existe, as obras estão começando a rodar e a engenharia está pronta para entregar estruturas mais robustas. No entanto, o sucesso desta jornada depende de menos burocracia, mais pontualidade nos pagamentos e um olhar atento das entidades para que o recurso público se transforme, de fato, em asfalto, concreto e segurança para a população.



“

**ESTAMOS
PROJETANDO OBRAS
MAIS ROBUSTAS E
ESTRUTURADAS,
CAPAZES DE RESISTIR
A EVENTOS CLIMÁTICOS
EXTREMOS QUE,
COMO VIMOS,
NÃO PODEM MAIS
SER IGNORADOS**

”

Rafael Sacchi

PRESIDENTE DO SICEPOT-RS



Sindicato da Indústria
da Construção de Estradas,
Pavimentação e Obras
de Terraplenagem em geral
no Estado do Rio Grande do Sul.

Diretoria GESTÃO 2025/2027 (Atual)

Presidente

Rafael Sacchi

Vice-Presidente Técnico

Luciano Busnello Amorim

Vice-Presidente Administrativo-Financeiro

Nilton Scapin

Vice-Presidente de Relações Institucionais

Cylon Fernandes Rosa Neto

Diretores

Everton Andreetta

Luis Henrique Bento Leal

Luis Roberto Andrade Ponte

Marco Antonio de Souza Camino

Nelson Sperb Neto

Pedro Della Pasqua Neto

Pio Egídio Sacchi

Valdir Turra Carpenedo

Membros Titulares do Conselho Fiscal

Henrique Monser

João Miguel Guedes Bastian

Rodrigo da Silva Gazen

Suplentes do Conselho Fiscal

André Lopes Santana

Denis Benedetti

Hélio Antonio Amaral Militz Júnior

Delegados - Representantes

junto à FIERGS

Titulares

Rafael Sacchi

Ricardo Lins Portella Nunes

Suplentes

Cylon Fernandes Rosa Neto

Humberto César Busnello

Editora

MatitaPerê

Editor

Milton Wells - miltonfernandow@gmail.com

Projeto gráfico e diagramação

Luciane Trindade

Revisão

Press Revisão

Fotos

Divulgação

Impressão

Gráfica Cromo

Produção

Editora Matita Perê Ltda ME

Travessa Jundiá, 2200/608

Porto Alegre

WhatsApp: 51.99918.7460

SUMÁRIO

PLANO RIO GRANDE

Balanço das obras mostra avanço

07

TRAVESSIA URBANA DE SANTA MARIA

A maior obra que o Dnit executa na região
central do estado alcançou 98% de execução

08

PORTO MERIDIONAL

O impacto no PIB gaúcho do
novo porto em Arroio do Sal

10

FERROVIAS

Fim do contrato da Rumo Logística na Malha Sul
abre novos caminhos para o modal ferroviário no RS

12

INFRAESTRUTURA

A conclusão do Lote 4 na BR-392 incrementa
investimentos no Porto de Rio Grande

14

SEÇÃO

Coluna Radar Infra-RS elenca
novos investimentos no RS

16

ARTIGO

Cristiano Klinger escreve sobre os
primeiros cinco anos da Portos RS

18

DESENVOLVIMENTO

Como o Rio Grande do Sul está se
reposicionando para o mercado global

19

CONCESSÕES

Bloco 2 vai a leilão ainda no primeiro semestre

20

ACORDO COMERCIAL MERCOSUL-UE

Fiergs defende choque de investimentos
em infraestrutura

22



Desde 2013, atuamos na engenharia pesada e de infraestrutura com um compromisso claro: qualidade do começo ao fim. Construímos nossa reputação com excelência técnica, gestão responsável e foco em entregar o que a infraestrutura exige: segurança, prazo e consistência.

Nossa atuação reúne soluções em rodovias, saneamento, drenagem, obras hidráulicas e projetos especiais. Em cada entrega, combinamos eficiência, controle de qualidade e responsabilidade com o entorno, porque sabemos que cada obra impacta pessoas, cidades e negócios.

Trabalhamos guiados por ética, transparência e comprometimento, reforçados por sólidas práticas de Integridade Corporativa.

Quando o desafio é infraestrutura, nós entregamos engenharia com solidez e confiança. Saiba mais em www.rgsengenharia.com.br.





A NOVA PONTE SOBRE O ARROIO GUARDA MOR, NO TRECHO ENTRE IVORÁ E O ACESSO A FAXINAL DO SOTURNO, NA ERS-348, É UMA DAS OBRAS MAIS ADIANTADAS

Reconstrução de estradas avança

Os vestígios da grande inundação de maio de 2024 que castigou o setor de infraestrutura do estado estão muito perto de se tornarem apenas marcas invisíveis da memória. O Plano Rio Grande, que mobiliza R\$ 3,1 bilhões, maior programa de reconstrução e qualificação da infraestrutura rodoviária estadual das últimas décadas, dispara sua fase de execução efetiva.

De acordo com levantamento da Secretaria de Logística e Transportes (SELT), a pedido de INFRA-RS, os serviços apresentam um avanço médio entre 10% e 15%. Com frentes de trabalho espalhadas por diversas regiões do estado, com prazos de conclusão concentrados entre 2026 e 2027, alguns trechos registram evolução mais expressiva, atingindo entre 25% e 35% de execução – índice que, segundo a SELT, atesta um avanço consistente dos lotes em obras.

O plano abrange um total de 764,67 km de rodovias e 19 pontes, em que todas as obras já estão licitadas.

Sob a coordenação e fiscalização do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (Daer), a aprovação imediata dos projetos contou com a parceria do SICEPOT-RS. “Vencemos desafios significativos para atender às exigências e fiscalizações rigorosas do Tribunal de Contas”, ressaltou Luciano Faustino, diretor-geral da autarquia.

Para vencer o desafio monumental da reconstrução da infraestrutura do estado, a SELT implantou um novo formato de contratação: o regime de contratação integrado, com objetivo de acelerar as obras previstas no Plano Rio Grande.

“O reposicionamento sobre os processos e a reconstrução do estado exige formatos novos. A contratação integrada, diferentemente do modelo tra-

dicional, unifica a elaboração dos projetos (básico e executivo) e a execução da obra sob a responsabilidade de um único fornecedor”, assinala o secretário adjunto da SELT, Clóvis Magalhães.

“A cultura que exercíamos anteriormente era uma cultura de construção. O projeto era uma coisa e a execução outra”, continua Magalhães. Com o novo regime, há uma ligação intrínseca entre projeto e execução, o que, conforme ele, proporciona uma capacidade operacional muito maior e um comprometimento mais sólido.

Apesar das vantagens em termos de agilidade e simplificação, o regime integrado impõe novos desafios. A centralização da responsabilidade no contratado implica um maior risco para ele, que assume eventuais erros ou omissões nos projetos. Para a administração pública, há um menor controle sobre os detalhes do projeto, exigindo uma maior confiança na expertise do contratado.

A urgência pautou as ações. Magalhães ressalta a necessidade de executar rapidamente os investimentos do Funrigs, com um prazo legal até meados de 2027, para absorver toda a capacidade de investimento do fundo, o qual totaliza R\$ 14,4 bilhões até o final de 2027. “Ganhar tempo na execução é crucial, pois as obras realizadas deixarão, no prazo-limite, de ter o fundo como única fonte de financiamento”, explica.

DIFERENCIAL TÉCNICO

A execução do Plano Rio Grande incorporou um diferencial técnico: a geotecnia. Como os projetos exigem robustez para suportar eventos climáticos extremos, as soluções agora focam na proteção de encostas e taludes para evitar novos deslizamentos e rupturas. Nessa linha, o estado ajustou os parâmetros de cálculo. As soluções abandonam o simples “remendo” e adotam engenharia capaz de resistir a cheias severas. Estruturas de contenção, antes negligenciadas, agora protagonizam os novos planos de infraestrutura.

A necessidade de estruturas que antes não existiam ou não eram priorizadas, como as de proteção de encostas e contenção, tornou-se imprescindível para a viabilidade e aprovação dos novos planos de infraestrutura.

A aprovação de projetos também passou a considerar investigações detalhadas sobre o assoreamento e outros fatores geológicos e hidrológicos para cada caso específico, garantindo que as intervenções sejam adequadas às condições locais do terreno. “Superamos todas essas exigências para assegurar que as rodovias operem dentro do prazo-limite do Plano Rio Grande”, conclui Magalhães.

Escassez de mão de obra impõe desafios, diz Sacchi

O avanço das obras de reconstrução e reforço das rodovias gaúchas, integradas ao Plano Rio Grande, enfrenta um cenário de “gargalos” operacionais. Segundo Rafael Sacchi, presidente do SICEPOT-RS, embora o cronograma siga ativo, a escassez de profissionais qualificados, além do custo crescente de insumos e equipamentos impõem desafios severos ao setor. Para Sacchi, o maior entrave não é financeiro, mas humano e logístico. O setor sofre com a falta de operadores, mão de obra de base e, principalmente, de engenheiros multidisciplinares.

“Precisamos de profissionais gabaritados. Há escassez de engenheiros chefes de obras e projetistas. São intervenções complexas que exigem um nível de especialização que o mercado não está conseguindo suprir de imediato”, afirma o presidente do SICEPOT.

Além da falta de profissionais, outros entraves citados por Sacchi incluem jazidas de pedreiras, as quais, em muitas vezes, estão distantes dos canteiros ou são de pequeno porte, exigindo adaptações constantes para a britagem. A sazonalidade na entrega do asfalto por parte da Petrobras, de outra parte, gera incertezas no fluxo de trabalho. Quanto ao maquinário, Sacchi diz que as máquinas e os equipamentos estão cada vez mais caros, gerando déficit financeiro nas empresas dependendo da região.

764,67 km

de rodovias e 19 pontes é a abrangência do Plano Rio Grande, em que todas as obras já estão licitadas

O fim da “obra do século”

Realizada e discutida por décadas antes de sair do papel, a execução da Travessia Urbana de Santa Maria alcançou em fevereiro 98% de execução. Dada a sua longa espera, parecia ao santa-mariense que a obra iria “levar um século” para acabar, o que ajudou a reforçar o apelido irônico no imaginário coletivo de “a obra do século”. Todavia, muito mais do que o tempo que levou para o início de sua construção e seus 11 anos para conclusão, o empreendimento é um dos projetos de infraestrutura mais complexos do Rio Grande do Sul.

A INCONSTÂNCIA DOS RECURSOS

Na parte econômica, o projeto enfrentou obstáculos severos devido à sua longa duração, iniciada em 2013. João Miguel Guedes

Bastian, diretor executivo da Sogel, responsável pela execução de todas as obras especiais (OAES), incluindo viadutos, passarelas e passagens inferiores, assinala que não foi possível manter o equilíbrio econômico do contrato. “O prolongamento por mais de uma década, motivado por descontinuidades de verbas federais, consumiu as margens previstas e elevou os custos indiretos”, afirma.

“O contrato tinha prazo inicial de 36 meses, mas a sua execução se estendeu por mais de uma década, principalmente em razão de restrições e descontinuidades de verba do governo federal, as quais impactaram diretamente o ritmo de execução. Esse prolongamento extraordinário gerou efeitos severos sobre os custos da empresa.”

A Construtora Continental en-

frentou ciclos de inflação, a crise da Covid-19 e o aumento no preço de insumos, como aço e cimento, exigindo uma alta gestão de riscos para garantir a viabilidade financeira e a continuidade operacional do empreendimento, informa seu diretor-executivo Hélio Júnior. “No governo Dilma Rousseff, as empresas ficaram seis meses sem receber, mantendo os trabalhos mesmo assim”, completa.

Ricardo Portella, diretor da Sul-tepa, relata que a obra da Travessia Urbana de Santa Maria enfrentou, por longo tempo, o corte de recursos do governo federal. Ele defende com veemência o resgate da Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico), tributo criado em 2001, que inclui, entre outras destinações, a infraestrutura de transportes, ou seja, a recuperação de

TRAVESSIA VIADUTO DA DUQUE DE CAXIAS LIGA REGIÕES POPULOSAS DE SANTA MARIA, FACILITANDO O FLUXO ENTRE O CENTRO E BAIRROS EM CRESCIMENTO





estradas e rodovias. “É impossível planejar o setor de infraestrutura no Brasil que não dependa de uma emenda, ou da boa vontade do Executivo, quando temos um tributo previsto para o setor de infraestrutura e logística”, ressalta Portella.

“O ano passado foi o pior de todos porque tivemos de manter o canteiro parado por falta de recursos, o que somente foi resolvido por meio do deputado federal Paulo Pimenta, que obteve a liberação da verba por meio do PAC”, acrescenta. Além da interferência pelas redes urbanas, problema comum nessas obras, um dos mais graves entraves, segundo Portella, foi a questão relacionada com as redes elétrica e de iluminação provocados por roubos de cabos que afeta a própria segurança da rodovia, uma vez que sinalizadores luminosos dependem de pontos de carga. Sem energia, a sinalização noturna falha, criando um risco fatal para os motoristas que passam pela zona urbana. “Trata-se de um mal recorrente, que continua impune no Brasil”, lamenta o empresário.

O TREVO DA UGLIONE É ESTRATEGICAMENTE VITAL, SERVINDO COMO A PRINCIPAL CONEXÃO ENTRE O CENTRO DE SANTA MARIA, A REGIÃO SUL DO ESTADO E A FRONTEIRA OESTE

Inovação

No campo da inovação, o trevo da Uglione – ponto de encontro de três grandes rodovias – BR-158; BR-287; BR-392 – surge como o maior marco técnico da obra. A solução de engenharia envolve um complexo de três níveis, incluindo trincheira, rótula e viaduto metálico em curva. Essa estrutura exigiu análises avançadas de fluência e variações térmicas, além de uma modelagem tridimensional detalhada para garantir a drenagem eficiente e a visibilidade dos motoristas. As interferências com redes de água e energia e os eventos climáticos extremos também moldaram o projeto. As enchentes de maio de 2024, embora tenham ocorrido com a obra em estágio avançado, exigiram a recomposição de camadas de solo e a implantação de melhorias para resiliência hidráulica, como dissipadores adicionais e ampliação da drenagem nas trincheiras. Com previsão de entrega total para julho deste ano, o empreendimento deverá melhorar o fluxo de veículos e circulação de pessoas entre as regiões oeste e leste do município e o escoamento da produção da Região Central do Rio Grande do Sul para o Porto de Rio Grande e fronteiras.

R\$ 460 milhões

é a estimativa do custo da obra final, segundo dados oficiais do DNIT. A ordem de serviços assinada em dezembro de 2014 tinha um custo estimado em R\$ 309 milhões, com término previsto para dezembro de 2017.

Impacto em 56,8% do PIB estadual

A construção do Porto Meridional, em Arroio do Sal, surge não apenas como uma alternativa logística, mas também como um motor de dinamização econômica, capaz de influenciar regiões que concentram 56,8% do PIB estadual. A estimativa é de Giovanni Baggio, economista-chefe da Fiergs, para quem a principal vantagem do empreendimento é a internalização dos fluxos. Ao oferecer um calado mais profundo e maior proximidade com o “coração industrial” do estado, o porto reduz drasticamente o custo por tonelada transportada.

“A menor distância entre as regiões produtoras e o novo ponto de embarque elevam a competitividade das indústrias da Serra, dos Campos de Cima da Serra e do Litoral Norte”, destaca Baggio.

Os benefícios não param no embarque das cargas, relata. O projeto prevê um encadeamento produtivo em três níveis – induzido: o aumento da massa salarial e do emprego; local, com o aumento do comércio, do setor de alimentação, e a construção civil nas regiões de influência. Outro aspecto relevante, segundo o economista, diz respeito à reorganização espacial dos fluxos de comércio exterior. Atualmente, uma parcela da produção gaúcha, assim como insumos necessários para o processo de fabricação, é escoada por portos fora do estado, em especial pelo de Itajaí, devido à sua maior proximidade em relação às regiões funcionais da Serra e dos Campos de Cima da Serra.

“A entrada em operação do Porto Meridional cria condições para a internalização desses fluxos, permitindo que parte da carga hoje exportada por Santa Catarina seja redirecionada para a costa gaúcha. Esse

movimento tende a ampliar a participação das regiões próximas ao novo porto no PIB estadual associado às atividades exportadoras e logísticas.”

Para gigantes como a Marcopolo, a eficiência do novo porto traduz-se em números expressivos. Uilliam Emanuel Rech, coordenador de exportação da empresa, projeta um cenário de ganhos operacionais e ambientais imediatos.

A estimativa para o transporte rodoviário entre a fábrica, em Caxias do Sul, e o Porto Meridional aponta para uma redução superior a 50% no tempo de trânsito e no valor do frete. Essa agilidade é crucial para a competitividade global da fabricante de ônibus.

A logística “curta” alinha-se às metas de descarbonização da companhia. Menos quilômetros percorridos significam menor consumo de diesel e, consequentemente, uma redução direta nas emissões de CO₂ da cadeia de suprimentos, pontua Rech.

Sobre os benefícios para componentes importados, o executivo pondera que, nesse caso, o tempo total é predominantemente determinado pelo trânsito marítimo e pelos processos de desembaraço aduaneiro.

Ao final, Rech faz um alerta: o porto não operará em sua capacidade plena sem investimentos em acessos. A duplicação da Rota do Sol e a revisão das restrições para caminhões na via são consideradas urgências máximas para garantir o fluxo contínuo entre a Serra e o Litoral. A Estrada do Mar, que conta com projeto de duplicação em discussão, conforme ele, também representa uma alternativa importante para melhorar a conectividade logística entre a Serra Gaúcha e o litoral norte do estado.

QUEM GANHA COM O PORTO?

A seguir, as regiões identificadas pela Fiergs como as mais impactadas pela nova estrutura:

REGIÃO	PAPEL ESTRATÉGICO
Serra e Campos de Cima da Serra	Principais polos de produção exportável (indústria e agro)
Litoral Norte	Hub de serviços, logística e armazenamento
Vales (Sinos, Caí, Paranhana) e Delta do Jacuí	Suporte logístico e integração da indústria calçadista e metal-mecânica



PERSPECTIVA ILUSTRADA DO PORTO MERIDIONAL, EM ARROIO DO SAL

Prazo de execução é estimado em 30 meses

Atualmente, o projeto concentra-se na fase de licenciamento ambiental. O cronograma prevê a obtenção da Licença Prévia (LP) ainda neste primeiro semestre de 2026, com a expectativa de que a Licença de Instalação (LI) seja liberada até o final do ano. Como parte fundamental desse rito, o município de Arroio do Sal sediará uma Audiência Pública presencial para apresentar o impacto do porto à comunidade. Para garantir a transparência, o evento será transmitido em tempo real, permitindo que a população participe e envie sugestões tanto localmente quanto de forma remota.

Com o sinal verde das licenças, o plano dos empreendedores é iniciar as obras no primeiro trimestre de 2027, com um prazo de execução estimado em 30 meses. O projeto é robusto: contará com nove berços de atracação e um calado de 17 metros na maré zero. Essa profundidade é estratégica, pois garante a operação plena de navios da classe pós-Panamax e grandes cargueiros de contêineres (*big-ships*), totalizando uma capacidade instalada de 53 milhões de toneladas anuais entre granéis e carga geral.

A integração rodoviária foi desenhada para não estrangular o tráfego local. O Porto Meridional terá conexão direta com a BR-101, viabilizada por um trevo de acesso e uma ponte sobre a Lagoa de Itapeva. O escoamento de cargas contará, ainda, com dois viadutos estratégicos: um sobre a RS-389 (Estrada do Mar) e outro sobre a Avenida Interpraías e a faixa de areia, separando o fluxo portuário das vias urbanas e turísticas.

“

A ESTIMATIVA PARA O
TRANSPORTE RODOVIÁRIO
ENTRE A FÁBRICA, EM
CAXIAS DO SUL, E O PORTO
MERIDIONAL APONTA PARA
UMA REDUÇÃO SUPERIOR
A 50% NO TEMPO
DE TRÂNSITO E NO
VALOR DO FRETE.

”

UILLIAM EMANUEL RECH
COORDENADOR DE
EXPORTAÇÃO DA MARCOPOLO

Em xeque, a transição de um modelo

O fim do contrato da Rumo Logística na Malha Sul, previsto para março de 2027, pode representar o “ano zero” do modal ferroviário nos estados da Região Sul. Após um debate que se prolonga há mais de 12 anos devido à desmobilização parcial de trechos da ferrovia pela concessionária, sobretudo no Rio Grande do Sul, o que está em xeque é a transição de um modelo de monopólio centralizado para um ecossistema ferroviário que permita alternativas de escoamento à dinâmica de produtos da região. Para que o Sul alcance sua eficiência máxima, a concessão principal deve liberar trechos de baixo volume para operadores locais, como cooperativas e indústrias, sob o regime de autorização.

A grande novidade desta “nova era” é a viabilização das *short lines*. Esse modelo, inspirado no sucesso ferroviário dos Estados Unidos, possibilita que uma cooperativa agrícola no oeste catarinense ou no norte gaúcho poderá operar seu próprio trecho de 50 km ou 100 km, conectando seus silos diretamente à “espinha dorsal” da Malha Sul.

Com operações focadas e gestão local, o custo do frete pode cair drasticamente, tornando o produto sulista mais competitivo no mercado global. Com o objetivo de delinear esse modelo, os estados do Conselho de Desenvolvimento de Integração Sul (Codesul) criaram um Termo de Referência para a contratação de uma consultoria internacional, a qual será patrocinada pelo BRDE, o que deve ser efetivado ainda no primeiro semestre deste ano.

Até o momento, o governo federal sinalizou que não pretende renovar o contrato nos moldes atuais. Em vez disso, a proposta central é o fatiamento da malha de mais de 7 mil km em três corredores independentes para novos leilões, cuja posição é rejeitada de forma unânime pelos estados.

Conforme o secretário-adjunto da SELT, Clóvis Magalhães, a consultoria deve produzir uma análise técnica que dialogue e, se necessário, conteste os dados da Infra S.A. O objetivo é assegurar que as particularidades produtivas e econômicas dos quatro estados-membros do Codesul — como o escoamento de safras e a conexão com portos regionais — sejam priorizadas. O estudo também avaliará a viabilidade de recuperar ramais que hoje estão inoperantes, especialmente após as enchentes no RS em 2024, definindo os trechos que devem ser modernizados, ampliados ou preservados para evitar o sucateamento definitivo da rede.



O FATOR DETERMINANTE

Para o transporte de grãos (soja, milho, trigo), a diferença entre o modal rodoviário e o ferroviário é onde o agronegócio ganha ou perde competitividade internacional. Como se trata de uma carga de baixo valor agregado e alto volume, o custo do frete pode representar uma fatia enorme do preço final. Para uma ideia da proporção, a capacidade de carga é o fator determinante:

Um **caminhão** (Bitrem/Rodotrem) transporta entre **37 e 57 toneladas**.

Um **único vagão** ferroviário carrega cerca de **100 toneladas**. Equivale aproximadamente a **200 caminhões** circulando na estrada.

O **custo por tonelada** é em torno de **20% a 30% mais barato** em trajetos longos (acima de 800 km).



CONCESSÃO DA RUMO LOGÍSTICA TEM HORAS CONTADAS

Indústria ferroviária projeta demanda de 11 mil km em *short lines*

O setor ferroviário brasileiro vislumbra um horizonte de expansão robusta por meio das chamadas *short lines*. Segundo Vicente Abate, presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), a demanda estimada para esse modelo no país chega a 11 mil quilômetros, impulsionada pela desburocratização do setor e pelo potencial de retorno financeiro. Com a regulamentação do Decreto nº 11.245/2022, empresas privadas podem construir e operar ferrovias próprias via regime de autorização, dispensando o rito tradicional de licitação pública.

O modelo facilita a conexão direta entre unidades produtivas e portos ou malhas principais. De acordo com Abate, o investimento médio para a implantação desses trechos gira em torno de R\$ 25 milhões por quilômetro, valor que pode sofrer reduções, dependendo das especificidades do projeto. Um dos principais atrativos do regime de autorização é a longevidade dos contratos, os quais podem chegar a 99 anos. Em uma análise conservadora, o presidente da Abifer aponta que o *payback* ocorre em aproximadamente 10 anos. “Claro que isso depende de variados fatores, como custos de construção, financiamento, tempo de obra, licenciamento ambiental e aquisição de material rodante, mas a estimativa fica em torno desse patamar”, afirma Abate. Atualmente, as *short lines* no país representam cerca de 300 km, incluindo aquelas em construção, o que significa 0,01% da malha federal.



**VICENTE ABATE, PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO
BRASILEIRA DA INDÚSTRIA FERROVIÁRIA**

Tecon Rio Grande projeta salto de eficiência

O gargalo logístico, que historicamente desafia o Porto de Rio Grande, começa a ganhar contornos de solução. Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), o projeto básico do Lote 4 da BR-392 — um trecho estratégico de 8,8 km de acesso ao porto — foi aprovado e deve servir como base para uma licitação via Regime Diferenciado de Contratações (RDC) integrado, podendo integrar a próxima fase de concessões federais.

Para Paulo Bertinetti, diretor do Tecon Rio Grande, a conclusão desta obra é o “elo fundamental” para destravar o potencial do terminal. “A maior fluidez no tráfego aumenta a previsibilidade, reduz tempos de deslocamento e diminui custos logísticos. É essencial para sustentar o aumento da nossa capacidade operacional”, afirma o executivo.

O otimismo com a infraestrutura terrestre caminha junto com investimentos internos robustos. A Wilson Sons, controladora do Tecon, aprovou um financiamento de R\$ 331 milhões junto ao BNDES (via Fundo da Marinha Mercante).

O principal destino do aporte



**PARA PAULO BERTINETTI,
DIRETOR DO TECON RIO GRANDE**

será a expansão do cais, que saltará de 900 para 1.200 metros. A mudança é estratégica: permitirá o atendimento simultâneo de três navios de grande porte. Bertinetti destaca que o terminal está sendo preparado para a nova geração de embarcações, que chegam a 400 metros de comprimento. “A infraestrutura rodoviária, por si só, não é a solução definitiva para a produtividade, mas ela cria as condições para que nossos investi-

mentos estruturais se traduzam em ganhos reais de eficiência”, pontua o diretor. Apesar do avanço nas obras, o fantasma do atraso na BR-116 — que completa uma década de espera desde o cronograma original de 2016 — ainda paira sobre o setor. No entanto, Bertinetti argumenta que a competição com os portos de Santa Catarina (Itajaí, Navegantes e São Francisco do Sul) vai além do asfalto. Para ele, o Rio Grande do Sul precisa buscar paridade fiscal. “O mercado valoriza ambientes com previsibilidade tributária e processos ágeis, como a análise de similaridade. Esses elementos influenciam a decisão do importador tanto quanto o custo do frete”, explica.

O Tecon Rio Grande encerrou 2025 com uma marca histórica: superou 1 milhão de TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) movimentados. Para este ano, o objetivo é consolidar esse volume.

A estratégia para manter o crescimento passa pela integração de modais. Atualmente, o Tecon já opera de forma integrada com a hidrovía (via Tecon Santa Clara), porém Bertinetti vê a ferrovia como o próximo passo estratégico.

IMPACTOS PREVISTOS COM A MELHORIA DO ACESSO RODOVIÁRIO

LOGÍSTICOS

Redução de custos e maior previsibilidade operacional.

SOCIAIS

Diminuição de acidentes e melhora na mobilidade urbana local.

AMBIENTAIS

Mitigação de emissões de CO₂ ao reduzir congestionamentos.



TERMINAL ESTÁ SENDO PREPARADO PARA A NOVA GERAÇÃO DE EMBARCAÇÕES, QUE CHEGAM A 400 METROS DE COMPRIMENTO

Um trecho vital para o futuro do Porto de Rio Grande

A infraestrutura de acesso ao Porto de Rio Grande vive um momento decisivo. Com a aprovação do projeto básico pelo Dnit para o Lote 4 da BR-392 – um trecho de 8,8 km que aguarda solução há uma década –, a expectativa da comunidade portuária e do setor produtivo gaúcho é de que o gargalo logístico finalmente seja eliminado. Segundo Cristiano Klinger, presidente da Portos RS, a obra é estratégica e indissociável do Plano Diretor de Desenvolvimento e Zoneamento (PDDZ) da autarquia.

Atualmente, o trecho em pista simples opera no limite de sua capacidade. “Todas as cargas que ingressam na área do porto dependem desse trecho”, enfatiza Klinger. Para o presidente, a situação atual não apenas encarece o frete de-

vido ao tempo de deslocamento, mas também impõe riscos reais à segurança.

“A duplicação do Lote 4 cria as condições necessárias para que tudo o que está planejado possa, de fato, acontecer. Nas condições atuais, a rodovia acaba por inviabilizar a fluidez adequada”, alerta Klinger.

Apesar do otimismo com a BR-392, ele lembra que a eficiência do Porto de Rio Grande depende de um ecossistema multimodal. Enquanto a Portos RS investe em dragagem, sinalização e monitoramento ambiental para o modal aquaviário, o olhar agora se volta para os trilhos.

“O modal ferroviário é uma pauta extremamente relevante. Temos pontos críticos que necessitam de investimentos”, pontua.



CMPC INVESTIRÁ R\$ 1,5 BILHÃO NA AMPLIAÇÃO DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA GAÚCHA

Polo logístico de celulose

O Porto do Rio Grande caminha para se tornar o principal polo logístico de celulose do Hemisfério Sul com a confirmação do novo Terminal de Uso Privado (TUP) da CMPC. O empreendimento, de R\$ 1,5 bilhão, não apenas amplia a infraestrutura portuária gaúcha, mas também coloca o Rio Grande do Sul na vanguarda da exportação global de produtos florestais. Com a estrutura preparada para movimentar entre 4 milhões e 9 milhões de toneladas de celulose por ano, o porto torna-se o gargalo de saída estratégico para a produção vinda da nova fábrica em Barra do Ribeiro. A parceria com a Neltume Ports garantirá uma operação de alta eficiência, contando com dois berços para navios, dois para barcaças e um armazém com capacidade para 194 mil toneladas. O destaque para o porto vai além do terminal. O aporte de R\$ 143 milhões para a dragagem do canal elevará o calado para 12 metros, aumentando a competitividade de todo o complexo portuário frente a outros terminais internacionais.

Hidrogênio verde

Projeto da empresa Fontes Verdes (SP) prevê a instalação de uma planta de produção de hidrogênio verde e amônia verde. O empreendimento de aproximadamente 30 hectares será construído no Distrito Industrial de Rio Grande e conta com um investimento de cerca de R\$ 220 milhões. A expectativa da empresa é dar início aos trabalhos ainda no primeiro semestre deste ano. A unidade terá capacidade inicial para produzir 4 mil toneladas de amônia verde por ano.

O principal objetivo de implantação da primeira planta industrial de hidrogênio e amônia verde do Rio Grande

do Sul é a produção de amônia verde para a fabricação de fertilizantes de baixo carbono. Trata-se de uma alternativa sustentável aos fertilizantes nitrogenados tradicionais, que hoje dependem fortemente de importações e combustíveis fósseis. A tecnologia utiliza apenas sol, água e ar. A eletricidade vem da fonte solar (ou de outras renováveis) para realizar a eletrólise da água, separando o hidrogênio. A empresa estima uma redução de mais de 90% na emissão de CO₂ e outros gases de efeito estufa, em comparação aos métodos de produção convencionais que utilizam gás natural.



MAQUETE DO FUTURO AEROPORTO

Decolagem

O projeto do Aeroporto Regional da Serra Gaúcha, em Vila Oliva (Caxias do Sul), está em uma fase crucial de licitação e contratação. De oito empresas que apresentaram propostas, cinco foram habilitadas para seguir no processo. As outras três foram desclassificadas.

O investimento total estimado é de R\$ 300 milhões, com R\$ 200 milhões do governo federal via Fundo Nacional de Aviação. A previsão é que as máquinas comecem a trabalhar ainda no primeiro semestre deste ano. A execução desta primeira etapa deve levar cerca de 36 a 48 meses. A meta projetada para a conclusão total e início das operações é 2029. O governo do estado, via Daer, realiza estudos para a extensão da ERS-466, a qual ligará Gramado e Canela diretamente ao aeroporto. A licitação para esses acessos deve ocorrer ainda em 2026, em linha com as obras do terminal. O projeto acumula mais de 20 anos de idas e vindas. As primeiras discussões sérias sobre a necessidade de um novo aeroporto para substituir o atual Hugo Cantergiani, que tem limitações geográficas e de expansão, ganharam força entre 2003 e 2004. Foi nesse período que a área em Vila Oliva foi identificada como o sítio técnico ideal.



Um gargalo a menos

A estrada Caminho do Meio, que liga Porto Alegre, Alvorada e Viamão, entrou em uma etapa decisiva. O contrato para a duplicação de 11,4 km, com investimentos de R\$ 138,5 milhões, foi assinado pelo governo do estado em 15 de janeiro deste ano, com o consórcio formado pelas empresas ACA Engenharia e Construções /Pacs Engenharia. Atualmente, a empresa responsável está no período de mobilização de canteiro e readequação técnica do projeto executivo. A execução pesada das máquinas na pista deve começar efetivamente entre abril e maio de 2026, com prazo total de 27 meses para conclusão.

O edital de concorrência do trecho de Alvorada foi lançado em janeiro deste ano. O investimento previsto é de R\$ 47,3 milhões para duplicar o trecho da estrada Frederico Dohl. Já o trecho de Porto Alegre está em fase de projeto e aprovação.

Originalmente, o “Caminho do Meio” era uma das três principais vias de acesso a Porto Alegre no início do século 19. A estrada recebeu esse nome por situar-se entre o “Caminho de Cima” (atual Passo d’Areia/Assis Brasil) e o “Caminho de Baixo” (atual Bento Gonçalves).



“

**EM POUCO MAIS
DE DOIS ANOS COMO
EMPRESA PÚBLICA,
SALTAMOS DE UMA
MÉDIA ANUAL MODESTA
PARA UM VOLUME DE
QUASE MEIO BILHÃO
DE REAIS, APLICADOS
DIRETAMENTE NA NOSSA
INFRAESTRUTURA**

”

**CRISTIANO KLINGER
PRESIDENTE
DA PORTOS RS**

Portos RS: Cinco anos de uma transformação

A celebração de cinco anos de uma instituição é sempre um marco, mas para a Portos RS, este aniversário representa algo muito mais profundo: a consolidação de uma mudança de paradigma. Ao olharmos para a trajetória da nossa autoridade portuária, o divisor de águas é claro. Deixamos para trás o modelo de autarquia para nos tornarmos uma empresa pública não dependente, e essa transição não foi apenas jurídica, foi o motor que deu tração ao desenvolvimento logístico do Rio Grande do Sul.

O cerne dessa mudança reside na autonomia. Hoje, a Portos RS goza de independência administrativa, financeira, técnica e operacional. Para o cidadão e para o setor produtivo, isso pode parecer burocracia, mas, na prática, é o que permite que o porto funcione com a agilidade que o mercado exige.

A grande virada de chave ocorreu na gestão dos recursos. Historicamente, como autarquia, toda a receita gerada pelos portos era destinada ao Caixa Único do estado, sendo diluída no custeio geral do governo. Desde maio de 2022, com a nova estrutura, 100% dos recursos gerados pela Portos RS permanecem na empresa. Somos uma empresa pública onde o Estado é o acionista total, mas somos “não dependentes”: não recebemos verba do Tesouro, mas também não permitimos que o investimento portuário seja desviado para outras finalidades.

Os números não mentem e dão a exata dimensão do sucesso desse modelo. Nos últimos 10 anos como autarquia (2011-2021), o investimento com recursos próprios foi de R\$ 31 milhões. Em pouco mais de dois anos como empresa pública (de maio de 2022 até hoje), já investimos mais de R\$ 450 milhões. Saltamos de uma média anual modesta para um volume de quase meio bilhão de reais, aplicados diretamente na nossa infraestrutura.

Nosso foco é claro: garantir que a operação aconteça com segurança e previsibilidade. Antes, dependíamos de recursos extraordinários, muitas vezes do governo federal, para resolver gargalos críticos como o assoreamento. Hoje, a dragagem é uma política contínua. Realizamos intervenções em 2022, 2023 e 2024, mantendo nossos canais operacionais com recursos próprios e planejamento rigoroso.

Mas não investimos apenas em “pedra e cal”. A Portos RS do futuro é tecnológica. Estamos modernizando a área operacional do cais público em Rio Grande, implementando automação total nos gates, com balanças automáticas, leitores de OCR e sistemas de monitoramento de última geração. Unir infraestrutura resiliente à inovação digital é o que nos garante competitividade global.

Essa autonomia também nos permitiu abraçar as melhores práticas de ESG (Governança Ambiental, Social e Corporativa). Ao investirmos na manutenção do modal hidroviário, não estamos apenas baixando custos logísticos; estamos incentivando a forma de transporte mais sustentável que existe. Um porto eficiente atrai negócios, gera empregos e respeita o meio ambiente.

Nesses cinco anos, provamos que o Rio Grande do Sul tem capacidade de gerir seus ativos com excelência empresarial. A Portos RS não é mais apenas uma repartição pública; é um hub logístico estratégico, ágil e financeiramente robusto. Seguimos trabalhando para que cada centavo gerado pelo porto retorne ao porto, garantindo que o estado continue exportando o seu melhor para o mundo.

A retomada gaúcha no mercado global

Por décadas, o Rio Grande do Sul foi reconhecido como o “celeiro” do Brasil. No entanto, uma nova narrativa está sendo elaborada pela Invest-RS. Com a criação da agência oficial de promoção de investimento, o governo do estado projeta um novo alinhamento estratégico: de uma potência agrícola tradicional para um sofisticado centro de tecnologia e energia, falando a linguagem universal do capital de risco global. De acordo com seu presidente, Rafael Prikladnicki, o roteiro da agência é guiado por 12 eixos de desenvolvimento, mas as “joias da coroa” para investidores internacionais são claras: agronegócio 4.0, energias renováveis e manufatura de alta tecnologia.

ECOSSISTEMA

“Não estamos oferecendo apenas terras. Trata-se de um ecossistema que inclui 24 parques tecnológicos e universidades de classe mundial, que posicionam consistentemente o estado como o nº 1 em inovação no Brasil”, afirma Prikladnicki. De um celeiro de talentos, que é o principal atrativo, para os setores da “nova economia”, especificamente Data Centers e semicondutores, completa. Para o presidente da agência, enquanto o mundo busca soluções de descarbonização, o Rio Grande do Sul se coloca como um competidor de primeira linha. Ou seja, com foco em energia eólica *offshore* e hidrogênio verde, sustentada por um potencial de geração massivo e o potencial logístico do Porto de Rio Grande. Além disso, o estado mantém a liderança nacional na produção de biodiesel e um dos maiores potenciais eólicos do país para exportar energia limpa para o Hemisfério Norte e parceiros do Mercosul, acrescenta. Para investimentos do exterior, o estado oferece ainda uma localização privilegiada situada no coração geográfico do bloco comercial do Mercosul, com acesso direto a 70% do PIB da América do Sul. Já o serviço de *handholding* da Invest-RS foi desenhado para eliminar o tradicional “Custo Brasil”. Como uma vitrine única de serviços, a agência coordena a relação entre o investidor e a Secretaria da Fazenda, o que garante a responsabilidade fiscal e também os incentivos tributários.

MISSÕES INTERNACIONAIS

“Desde o primeiro RS Day em Nova York até missões na China, Japão e Malásia, a agência atua como uma



COM MISSÕES INTERNACIONAIS, AGÊNCIA ATUA COMO UMA PONTE DIPLOMÁTICA E TÉCNICA

R\$ 30 bi em investimentos mapeados

R\$ 10,9 bi de novos projetos desde o início da operação

22,8 mil é o potencial de geração de empregos

ponte diplomática e técnica. Não facilitamos apenas o ‘pouso’ do capital, mas também a expansão por meio de um sistema dedicado de suporte pós-investimento”, diz o executivo. A ambição da agência, segundo o seu presidente, não se limita ao cinturão industrial. Através do projeto Desenvolve Município, a Invest-RS está digitalizando e capacitando governos locais em todo o estado para receber capital estrangeiro. Ao descentralizar o investimento, o estado almeja reduzir a desigualdade econômica, oferecendo aos investidores diversas opções de áreas, mão de obra especializada e matérias-primas. “A mensagem para a comunidade internacional é clara: o Rio Grande do Sul não é mais apenas um *player* regional.”



LEITE: "NÃO HOUE QUALQUER APONTAMENTO DE IRREGULARIDADE PELO TCE. PELO CONTRÁRIO, O RELATÓRIO ATESTA A ADERÊNCIA TÉCNICA E A COERÊNCIA METODOLÓGICA DO PROJETO, SEGUINDO AS MELHORES PRÁTICAS"

Um investimento de R\$ 6 bilhões

A Após um longo período de incertezas e questionamentos técnicos, o governador Eduardo Leite finalmente anunciou o novo cronograma para a concessão do Bloco 2, de R\$ 6 bilhões de investimentos em rodovias que atendem quase 18% da população gaúcha. A polêmica em torno deste lote de rodovias — que inclui as estratégicas ERS-128, 129, 130, 135, 324 e RSC-453 — arrasta-se devido ao rigoroso crivo do Tribunal de Contas do Estado (TCE-RS). O serviço de auditoria do órgão analisou minuciosamente 49 itens do projeto original. Dos pontos questionados, cinco foram incorporados como alterações obrigatórias para que o leilão não fosse barrado. O resultado mais visível dessa intervenção foi no bolso do

motorista: a tarifa quilométrica, inicialmente prevista em R\$ 0,19, foi forçada a cair para R\$ 0,18 — uma redução de 5% que expõe as gorduras que o projeto original carregava.

O tempo foi o maior adversário desta licitação. Entre idas e vindas burocráticas, o cronograma sofreu sucessivos atrasos. Agora, a previsão é que o edital seja republicado em março, com o martelo sendo batido na Bolsa de Valores (B3) apenas entre maio e junho. A assinatura do contrato, no entanto, é um horizonte ainda distante: outubro deste ano.

"Optamos por acolher as sugestões para garantir um processo ainda mais claro e seguro", afirmou o governador, em entrevista coletiva em 3 de março.

A logística tem sido um dos temas mais debatidos pelas comunidades locais. As entidades criticam que o grosso dos investimentos em duplicação e terceiras faixas está espalhado por um contrato de 30 anos. Para quem opera logística diariamente, a necessidade de fluidez na ERS-324 e ERS-130 é imediata, e não para daqui a uma década.

Uma crítica recorrente em audiências públicas é o tempo de espera pelas duplicações. A comunidade exige que as obras mais pesadas, como as duplicações da ERS-130 e ERS-129, ocorram nos primeiros anos de contrato, temendo que a concessionária arrecade valores altos por anos antes de entregar as melhorias estruturantes.

EGR, capítulos finais

A história da EGR (Empresa Gaúcha de Rodovias) é marcada por uma mudança radical na filosofia de gestão das estradas no Rio Grande do Sul. Ela nasceu de uma promessa política e agora caminha para o encerramento em um contexto de novas concessões. A EGR foi criada em junho de 2012, durante o governo de Tarso Genro. O objetivo era substituir o modelo de concessões privadas da década de 1990 – os chamados “Polos de Pedágio”, que eram alvo de fortes críticas devido às altas tarifas e poucos investimentos. A promessa era criar uma empresa pública “enxuta”, que gerasse estradas com tarifas significativamente mais baixas – reduções que chegaram a 68% na época. O diferencial previa que o dinheiro arrecadado em uma praça de pedágio deveria, obrigatoriamente, ser reinvestido naquela mesma região.

Com o fim dos antigos contratos privados em 2013, a EGR assumiu a gestão de centenas de quilômetros de rodovias importantes, como a RS-239, RS-122 e a RS-287. Com tarifas baixas, a empresa tinha fôlego para manutenção (tapa-buracos, sinalização), mas sentia dificuldade em reali-



EGR ADMINISTROU MAIS DE 900 KM DE RODOVIAS

zar grandes obras estruturantes, como duplicações. Mesmo com a mudança de governos – Sartori e Eduardo Leite –, a EGR foi mantida por quase uma década porque não havia um novo plano de concessões pronto para substituí-la.

O desmonte da empresa se iniciou com a RSC-287, que saiu da EGR e passou para a concessionária Rota de Santa Maria (Grupo Sacyr).

O “PONTO DE VIRADA”

A criação dos Blocos de Concessão estaduais em 2021 selou o

destino da empresa. A EGR começou a ser vista como uma “gestora temporária” até que os leilões fossem realizados.

Em 2024, a EGR teve um papel importante na reconstrução emergencial após as enchentes de maio de 2024, utilizando suas reservas de caixa para reabrir acessos vitais.

Com o avanço do Bloco 3 (já privatizado) e os leilões iminentes dos Blocos 1 e 2, a empresa vive seu capítulo final, preparando a transferência definitiva de ativos para o setor privado.

RESUMO DA HISTÓRIA

NASCIMENTO: 2012, com foco em pedágio barato e gestão pública.

AUGE: Administrou mais de 900 km de estradas.

LEGADO: Obras importantes como o Viaduto Fritz e Frida (Santa Cruz do Sul) e o viaduto da RS-118 com a RS-040 (Viamão).

FIM: Substituição pelo modelo de concessões com foco em tecnologia (Free Flow) e grandes duplicações.

Fiergs defende choque de investimentos para garantir competitividade do RS

O Rio Grande do Sul enfrenta um momento decisivo em sua história econômica. Entre a reconstrução pós-enchentes de 2024 e a iminente execução do acordo comercial Mercosul-União Europeia, o estado deve acelerar o passo para sanar gargalos logísticos históricos. Para o presidente da Fiergs, Claudio Bier, a modernização da infraestrutura define a própria sobrevivência da competitividade gaúcha. Bier ataca o sucateamento do modal ferroviário. Conforme o empresário, o estado assistiu ao abandono da malha nas últimas três décadas, período em que a extensão operacional encolheu de 3 mil para menos de mil quilômetros.

“Os resultados de quase 30 anos da Rumo na Malha Sul frustram o setor produtivo”, lamenta Bier. “A Fiergs rejeita a renovação antecipada da atual concessão e exige nova licitação em 2027, que atraia investimentos massivos e implante novos modelos de negócio, como as *short lines*.” Para a Federação, esse modelo reduz o custo do frete até o Porto de Rio Grande em 22% e supera a economia do modal rodoviário em 30%.

PRIORIDADES

No campo rodoviário, Bier elenca eixos imprescindíveis. A entidade cobra a recuperação da RSC-287, a duplicação da BR-290 (trecho Eldorado do Sul-Pantano Grande) e a conclusão da BR-285 (Rota Bioceânica). Ele reitera que a logística gaúcha deve resistir a eventos climáticos extremos, como os de 2024, que ainda prejudicam trechos vitais.

O Porto de Rio Grande, que já escoa 90% das exportações gaúchas para a Europa, se consolida como o



“

**PRECISAMOS
APROVEITAR A TRANSIÇÃO
DO ACORDO COM
A UE PARA CONVERTER
A LOGÍSTICA
GAÚCHA EM
UMA VANTAGEM
COMPETITIVA 'VERDE'
E EFICIENTE**

”

**CLAUDIO BIER
PRESIDENTE
DA FIERGS**

hub natural do Mercosul. No entanto, o gargalo operacional alerta as autoridades: em setembro de 2025, o terminal de contêineres atingiu 95% de sua capacidade. Bier também aposta em projetos estratégicos: a hidrovía da Lagoa Mirim, a qual integrará Brasil e Uruguai e injetará 10 milhões de toneladas anuais no Porto de Rio Grande, e o Porto Meridional, desenhado para reter cargas do norte gaúcho, que hoje migram para Santa Catarina.

O MAIOR PROJETO DE TRANSFORMAÇÃO

Para Bier, o gasoduto Uruguia-Triunfo detém o maior potencial de transformação para o custo industrial. Com a conexão ao gás argentino de Vaca Muerta, o RS deixa a posição de fim de linha e assume o posto de porta de entrada do sistema. “O gás pode custar US\$ 7 por milhão de BTUs, valor que eleva drasticamente nossa competitividade”, explica. A obra beneficia até 400 novas indústrias e garante segurança energética até 2035.

Bier adverte que a demanda europeia pode antecipar-se à conclusão das obras. Para ele, o estado deve aplicar 2,5% do PIB em logística para reverter o atraso. “Corremos o risco de gerar demanda externa, mas carecer de corretores resilientes. Investidores buscarão outras regiões se não assegurarmos entregas regulares e sustentáveis”, pontua. “Precisamos aproveitar a transição do acordo com a UE para converter a logística gaúcha em uma vantagem competitiva ‘verde’ e eficiente, integrando portos, ferrovias modernas e energia mais competitiva”, alerta.

PLANO ESTRATÉGICO

RODOVIAS

- **Prioridade Zero**
Restauração da RSC-287 e duplicação da BR-116 (Guaíba-Pelotas).
- **Conexão Internacional**
Conclusão da BR-285 para viabilizar a Rota Bioceânica.
- **Logística Portuária**
Melhorias na BR-290 e BR-471 para reduzir o tempo de viagem até o Porto de Rio Grande.

FERROVIAS

- **Nova Licitação**
Defesa de não renovar com a Rumo. Proposta de modelo PPP com múltiplos operadores.
- **Short Lines**
Pequenos ramais regionais para cargas de alto valor (contêineres/madeira), com potencial de reduzir o frete em até 22%.
- **Integração**
Extensão da Ferrovia Norte-Sul até o Porto de Rio Grande.

PORTOS E HIDROVIAS

- **Hidrovia Lagoa Mirim**
Projeto Brasil-Uruguai que pode adicionar 10 milhões de toneladas/ano ao Porto de Rio Grande.
- **Porto Meridional (Arroio do Sal)**
Fundamental para evitar a fuga de carga gaúcha para portos de Santa Catarina.
- **Sustentabilidade**
O modal hidroviário retira 22,5 mil toneladas de CO₂ da atmosfera a cada 1 milhão de toneladas transportadas.

ENERGIA E GÁS

- **Gasoduto Uruguiana-Triunfo**
Conexão com o gás argentino de Vaca Muerta.
- **Impacto Econômico**
Redução do custo para cerca de US\$ 7 por milhão de BTU, beneficiando até 400 novas indústrias.

É PRECISO ESTAR BEM PREPARADO PARA REALIZAR UMA GRANDE OBRA

Seja qual for o desafio em obras de infraestrutura, a SBS Engenharia aplica sua expertise, solidez e soluções inovadoras para atender com excelência clientes dos setores público e privado. Com mais de quatro décadas de atuação no desenvolvimento do Brasil, possui qualidade certificada e é amplamente reconhecida pela excelência na entrega, além da credibilidade e confiança conquistadas ao longo de sua trajetória.



Rua Prof. Pedro Santa Helena, 650.
Porto Alegre - RS Fone (51) 3334.8512

www.sbsengenharia.com.br

