

## BR-280 - A realidade das obras federais

Por Mario Cezar de Aguiar, presidente da Fiesc

Os resultados do diagnóstico do engenheiro consultor da FIESC sobre as obras da BR-280 (SC), apresentado na reunião da Câmara de Transporte e Logística da FIESC, neste último dia 17 de junho, não trazem boas perspectivas. A constatação mais preocupante é que não há como estimar quando esta obra estratégica será concluída. É necessário destacar que, em média - e de acordo com os editais lançados em 2013 e 2012 -, considerando os 3 lotes definidos, a conclusão das obras estava prevista para 2017 e 2018. Já são sete anos de atraso, e nesse período ocorreram repactuações e até rescisão de contrato em alguns segmentos.

Só este aspecto já é motivo de preocupação, já que corremos o risco de termos uma duplicação que não garantirá a segurança e eficiência no corredor em questão. Os projetos foram desenvolvidos há mais de 10 anos e com certeza não espelham o crescimento do entorno e nem a demanda reprimida. De acordo com o "Monitora FIESC" ([monitora.fiesc.com.br](http://monitora.fiesc.com.br)), os atrasos estão relacionados a questões ambientais e componente indígena, desapropriações, ajustes nos projetos e recursos financeiros, entre outras. Esta última variável demonstra de forma explícita a restrição fiscal do Governo Federal e a dificuldade em cumprir a extensa agenda de investimentos necessários na reconhecida precariedade da logística catarinense. A análise traduz muito bem a realidade das obras das rodovias federais catarinenses. Os prejuízos são imensos considerando questões como os acidentes. De acordo com a Polícia Rodoviária Federal e a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), no período de 2011 a 2024, foram contabilizadas 13,5

mil casualidades na BR-280, que representaram prejuízos estimados de R\$ 2,6 bilhões. De acordo com o mesmo levantamento, no período foram contabilizados 510 óbitos, representando um custo de R\$ 522,6 milhões - como se fosse possível monetizar o custo de uma morte. Quanto vale uma vida? Outro objeto de preocupação é que nem sempre as obras entregues possuem a qualidade exigida, como podemos constatar em alguns segmentos da duplicação da BR-470 (SC), já concluídos, e com graves problemas de adensamento. Os prejuízos são imensuráveis quando consideramos também o aumento dos custos logísticos, as emissões dos gases do efeito estufa, o comprometimento do bem-estar e a segurança dos usuários, que no cotidiano enfrentam atrasos e riscos inerentes a uma precária e movimentada rodovia. Cabe ressaltar ainda o prejuízo à competitividade de Santa Catarina e da indústria - uma conquista inestimável, resultante do trabalho e empreendedorismo dos catarinenses. No entorno da BR-280 (SC), considerando um raio de 50 quilômetros, encontramos uma pujante atividade econômica, com indústrias de renome internacional e uma população estimada em 1,8 milhão de pessoas. O PIB dessa região é projetado em R\$ 111,9 bilhões, o equivalente a 26% de todo o PIB de SC (IBGE/2021). O estudo da FIESC mostra que ali estão localizados cerca de 50,3 mil estabelecimentos, que empregavam 536,8 mil trabalhadores em 2023, de acordo com dados do Ministério do Trabalho e que contribuíram para uma corrente de comércio de US\$ 14,5 bilhões em 2024, segundo o MDIC. O entorno da rodovia foi responsável pela geração de R\$ 28,1

bilhões em tributos federais segundo a Receita Federal e ainda R\$ 8,3 bilhões em ICMS e R\$ 761 milhões em IPVA, conforme dados da Secretaria Estadual da Fazenda de 2023. Não bastasse a sólida atividade econômica, este corredor de orientação Leste-Oeste permite o acesso ao Complexo Portuário da Baía da Babitonga, essencial para o suprimento de matérias-primas e para a exportação da indústria catarinense. O Porto de São Francisco do Sul, por exemplo, alcançou a maior movimentação portuária do Estado em 2024 segundo a Antaq, com mais de 26,5 milhões de toneladas, e 42,4% do total de Santa Catarina. O Porto Itapoá movimentou 1,2 milhão de contêineres equivalentes em 2024, atingindo a 4ª maior movimentação do Brasil, com investimentos substanciais em expansão de capacidade. Essas estruturas são fundamentais para o desenvolvimento socioeconômico do estado, gerando renda, empregos e tributos, além de uma maior inserção no comércio internacional, e certamente estão ameaçadas pelo corredor rodoviário em colapso. Investimentos previstos de vários outros terminais na Baía e a iniciativa do governo estadual em viabilizar o aprofundamento dos canais de acesso - permitindo atender os navios de maior dimensão -, exigirão muito mais desta rodovia. É possível que a duplicação não seja capaz de atender à demanda em um curto espaço de tempo. O estudo expôs também a triste realidade dos prejuízos decorrentes dos atrasos na entrega, o que pode ser remetido para todas as outras obras em andamento e postergadas reiteradamente. No Lote 1, a falta de continuidade comprometeu as



terraplanagens

realizadas há mais de três anos, causando instabilidade dos taludes, prejudicando a drenagem e a própria base já preparada. Além de gerar riscos ambientais e de segurança, isso representa a perda gradual de todo investimento já realizado. Este cenário, que se repete ao longo de décadas, exige medidas enérgicas para que Santa Catarina se liberte da dependência dos recursos provenientes da União para investimentos em nossa infraestrutura de transporte. Por mais que tenhamos uma boa gestão dos recursos disponíveis, existem entraves relacionados com a burocracia da gestão pública e com a restrição fiscal do Governo Federal que comprometem nossa competitividade. No contexto, é necessário planejar e criar o ambiente jurídico-institucional para a participação privada nesses investimentos, para reverter nossa precariedade logística e as implicações negativas para o desenvolvimento socioeconômico de Santa Catarina. O estudo traz um pequeno indício dos prejuízos gerados pelas paralizações e descontinuidade das obras sob a gestão da União. Recursos que poderiam ser destinados para a imensa agenda do país relacionada com a saúde, a educação e a segurança, que também estão substancialmente comprometidas.

### Integração Editorial



Produção e edição: ADI/SC - Jornalista Celina Sales  
com colaboração de Cláudia Carpes.  
Contato [peloestado@gmail.com](mailto:peloestado@gmail.com)  
Diagramação: Celina Sales