



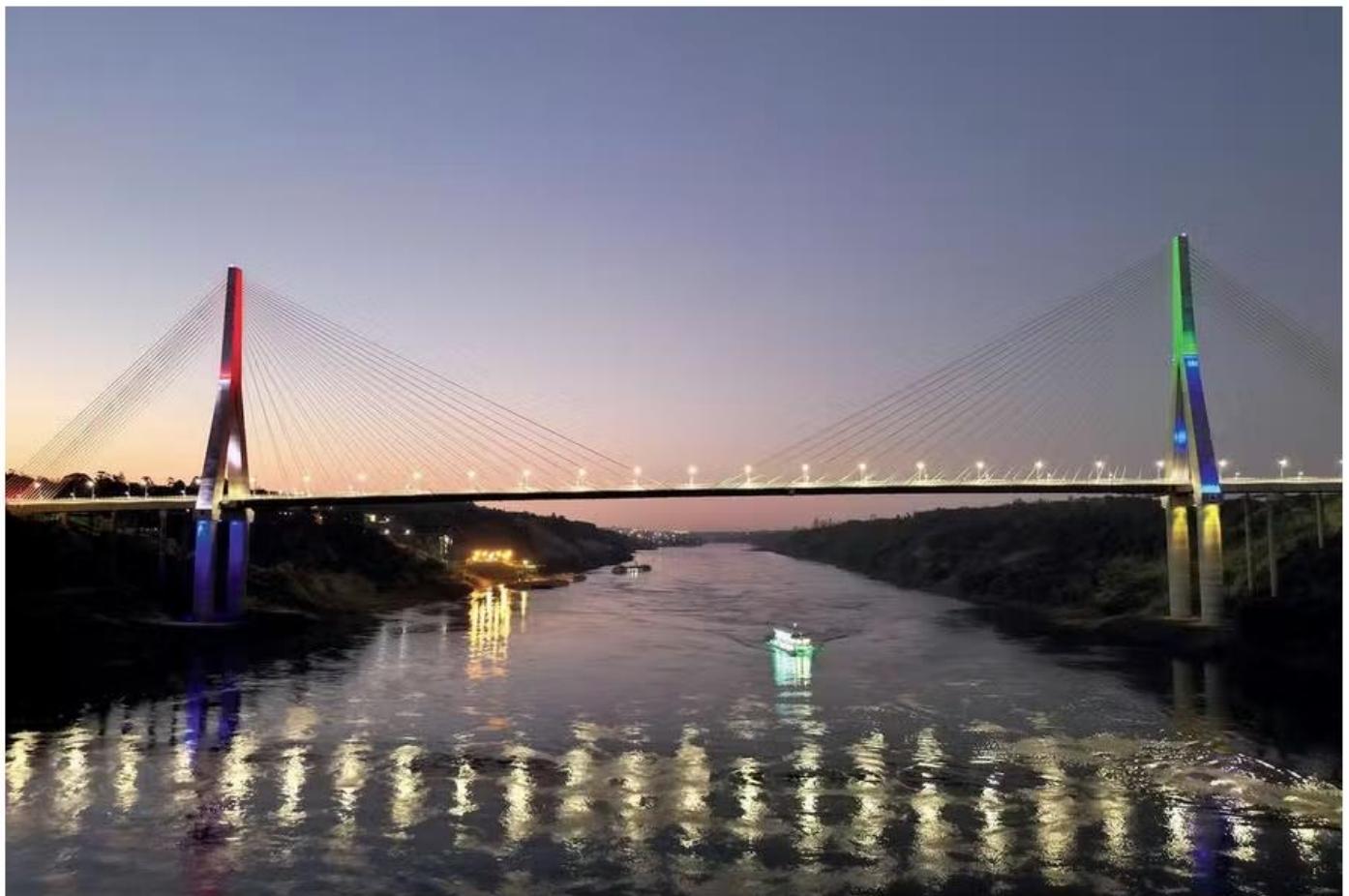
### Na Mídia

14/04/2025 | [Valor Econômico](#)

### Pontes para cruzar fronteiras

Leilões de 12 pontes entre Brasil e países vizinhos envolvem dificuldades, mas podem trazer melhorias para o transporte de cargas e pessoas

William Salasar



A Ponte da Integração, entre Foz do Iguaçu (PR) e Ciudad del Este (Paraguai), está pronta há dois anos, mas inoperante — Foto: VideoUp / Itaipu/Divulgação

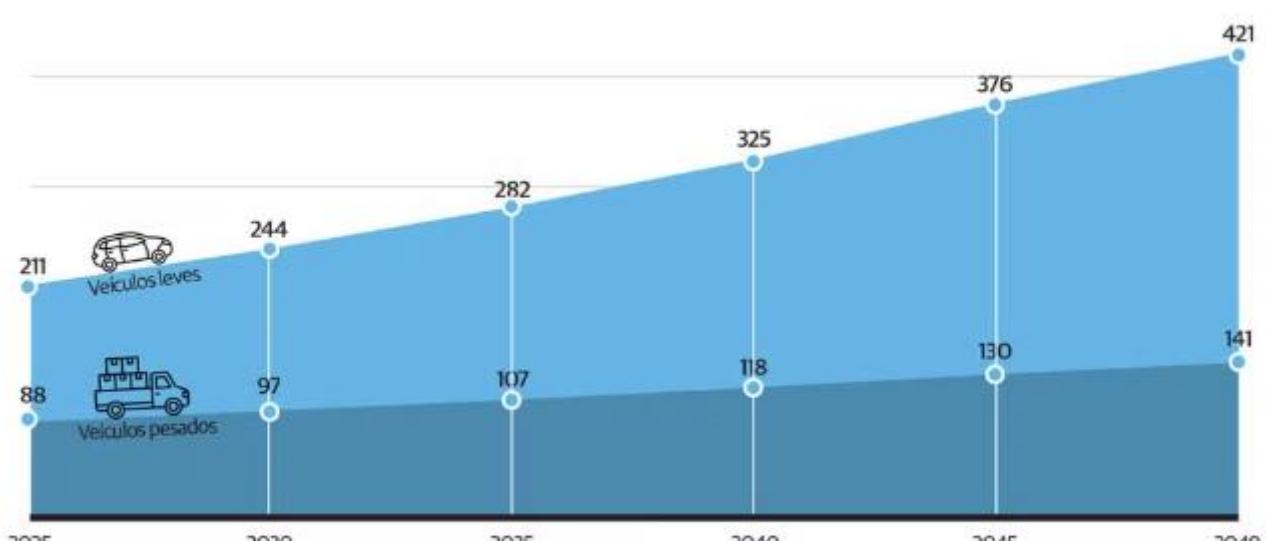
O projeto do governo federal de conceder ao setor privado as 12 pontes que ligam o Brasil a países vizinhos foi considerado uma iniciativa positiva e com potencial para melhorar o tráfego de carga e de pessoas. Mas a sua complexidade foi evidenciada pela dificuldade para viabilizar a primeira das concessões (ponte entre São Borja, no Rio Grande do Sul, e Santo Tomé, em Corrientes, na Argentina).

O Ministério dos Transportes conta com as concessões para trazer previsibilidade aos investimentos, diminuindo o risco de engenharia para a recuperação e manutenção das pontes; para a redução de acidentes; a possibilidade de implantação de Centros Unificados de Fronteiras (CUFs); a eficiência operacional, com melhoria na qualidade dos serviços; a redução de custos ao governo; a celeridade em investimentos em infraestrutura; e a geração de empregos e desenvolvimento econômico local.

No Rio Grande do Sul estão localizadas seis das 12 pontes internacionais, duas ligando o Estado à Argentina (São Borja-Santo Tomé, Uruguaiana-Paso de los Libres) e quatro ao Uruguai (Barra do Quaraíella Unión, Quaraí-Artigas, Jaguarão-Rio Branco e Barra do Chuí-Arroyo Chuí). No Paraná ficam outras duas, ambas ligando Foz do Iguaçu ao Paraguai – a Ciudad del Leste (a ponte da Amizade) e a Presidente Franco (Integração). As demais pontes estão na região Norte: Oiapoque (AP)-Saint Georges de l'Oyapock (Guiana Francesa); Bonfim (RO)-Lethem (Guiana), Assis Brasil (AC)-Iñapari e Brasileia (AC)-Cobija (Bolívia).

## PONTE BINACIONAL SÃO BORJA (BR)-SANTO TOMÉ (AR)

Projeção do volume diário médio anual – em milhares



Fonte: Ministério dos Transportes

— Foto: Arte/Valor

As pontes de São Borja, Uruguaiana e Foz do Iguaçu responderam por 74% do valor total (FOB) de exportações (US\$ 13,7 bilhões) e 73% das importações (US\$ 8,6 bilhões) brasileiras por via rodoviária nos nove primeiros meses de 2024, segundo dados da empresa de tecnologia em comércio exterior Logcomex.

“Para nós, como Fiergs [Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul], quanto mais ligações entre Brasil e Argentina, quanto mais equipamentos logísticos integrados, melhor. Melhor para o nosso comércio, melhor para podermos vender, para a capacidade das indústrias”, saúda o coordenador do Conselho de Infraestrutura (Coinfra)

e vice-presidente do Centro das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul (Ciergs), Ricardo Portella. “Agora, tem que ter um estudo sério, tem que ser uma coisa que fique de pé.”

Ele lembra que a ponte da Integração, nova ligação entre Foz do Iguaçu (PR) e Presidente Franco, no Paraguai, bancada pela binacional Itaipu e pronta há dois anos, está inoperante porque não foram construídos acessos. O Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (Dnit) diz, em nota, que “no lado paraguaio há atraso no cronograma para a conclusão da ponte sobre o rio Monday, que atravessa o departamento de Alto Paraná, deságua no rio Paraná e faz parte do acesso à ponte da Integração”.

A vice-presidente-executiva da Associação Brasileira das Transportadoras Internacionais (ABTI), Gladys Vinci, reforça a visão do industrial: “Está muito claro que há desconhecimento total da situação e das diferentes configurações de cada uma das pontes”, diz ela, que participou de audiências públicas com o Ministério dos Transportes. “São Borja, por muitos anos, foi uma referência de agilidade, de processo, porque realmente a configuração dela permitiu. Acontece que as outras pontes têm outro tipo de configuração que não justifica cobrar pedágio.”

Organizações que debateram os planos de concessão identificaram no pedágio uma ameaça ao fluxo econômico entre Uruguaiana e Paso de los Libres e cidades adjacentes. O Ministério dos Transportes informa, em nota, que moradores locais e motos serão isentos de pedágio, “segundo a política pública brasileira” e que “o modelo em estudo prevê a separação do tráfego de veículo de passeio e veículo de carga, com o objetivo de organizar o tráfego”.

No caso da concessão da ponte entre São Borja e Santo Tomé – cujo leilão, até o fechamento desta edição, estava marcado para o dia 4 de abril – foi preciso a intervenção da Advocacia-Geral da União (AGU) junto ao Tribunal de Contas da União (TCU). Inicialmente marcada para 7 de janeiro, a licitação foi suspensa por cautelar do ministro Walton Alencar Rodrigues, do TCU, que determinou à Comissão Mista Argentino-Brasileira (Comab), gestora da ligação, assegurar que os licitantes tenham experiência tanto na gestão de rodovias como na de recintos alfandegados, por envolver também o CUF, o espaço físico que agrupa todos os processos aduaneiros e de liberação de cargas, veículos e pessoas.

A Corte, entretanto, acatou o argumento da AGU de que decisões referentes à licitação e ao contrato da ponte Brasil-Argentina não são sujeitas à legislação brasileira por pertencerem a uma pessoa jurídica de direito público internacional – a Comab. Além disso, apontou que a cautelar poderia causar um problema diplomático. O edital foi refeito e o leilão, remarcado.

**“Isso não necessariamente se repetirá nos outros leilões”, aponta Renan Sona, sócio das áreas de direito público e regulatório e infraestrutura do escritório de advocacia Demarest, lembrando que as peculiaridades de São Borja implicam vários desafios, dificuldades e riscos para a iniciativa privada. Ele relembra que o projeto foi desafiador pelas diferentes visões sobre projetos de concessões por parte dos governantes do Brasil e da Argentina.**

**Virginia Mesquita, sócia da área de infraestrutura e financiamento de projetos do Demarest, reforça: “É muito impressionante que essa ponte, que responde por um quarto do fluxo comercial terrestre entre Brasil e Argentina, tenha sido colocada em licitação, com tanta incerteza, com sobreposição de regimes jurídicos distintos, legislação distinta, uma parte das tarifas dolarizada, outra parte em reais”.**



"É muito impressionante que essa ponte, que responde por um quarto do fluxo comercial terrestre entre Brasil e Argentina, tenha sido colocada em licitação com tanta incerteza", diz Virginia Mesquita, sócia da área de infraestrutura e financiamento de projetos do Demarest — Foto: Divulgação

Tanto é, recordam, que a travessia São Borja-Santo Tomé é a única administrada pela iniciativa privada, cujo contrato de 25 anos iniciou-se em 1996, foi renovado, mais uma vez, em 2023 e já foi objeto de arbitragem no Tribunal Arbitral Internacional acerca do restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro da operação, no início dos anos 2000. Por fim, em 2015, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) homologou a sentença arbitral em favor da concessionária.

O Ministério dos Transportes pretende usar a concessão dessa ponte como referência para as demais, prevendo, nela, investimentos da ordem de US\$ 99 milhões para a administração dos 15,62 quilômetros da estrutura por onde trafega 23% do comércio Brasil-Argentina. O eventual concessionário responderá por obras e serviços de modernização e melhoria da infraestrutura da ponte e suas operações, inclusive a construção de novas faixas de acesso, nova área para veículos apreendidos, estacionamento exclusivo de caminhões e instalação de um novo sistema de iluminação.

Segundo a pasta, a tarifa inicial de carros de passeio deverá variar de US\$ 13,63 (data base: junho de 2024), chegando a US\$ 15,40 no sexto ano de concessão, com uma redução de 19% na tarifa atual (US\$ 16,25). Para caminhões, dependendo do tamanho (dois ou três eixos, até cinco ou seis eixos), o pedágio vai do mínimo de US\$ 40,89 no primeiro ano ao máximo de US\$ 77 no sexto ano.

Quanto às demais pontes, o Ministério dos Transportes, por nota, informou que "os estudos estão em andamento e apresentarão a avaliação de viabilidade e benefícios para a tomada de decisão conjunta entre os países relacionados na continuidade e abertura de um eventual processo de licitação". Além disso, ressalta o órgão,

haverá abertura de audiência pública “com o objetivo de colher contribuições da sociedade antes do início de um eventual processo de licitação”.