

INFRAESTRUTURA

NATHALIA PETRACA/DIVULGAÇÃO/JC



ERS-630, entre Dom Pedrito e São Gabriel, está sem pavimentação e enfrenta problemas de trafegabilidade, o que impacta o escoamento da produção na Campanha Gaúcha

Rodovia entre Dom Pedrito e São Gabriel expõe problemas de infraestrutura

ERS-630 recebeu R\$ 4 milhões em recursos para manutenção em cinco anos, mas segue sem solução estrutural e aguarda anteprojeto

Gabrieli Silva

✉ gabrielis@jcrs.com.br

A rodovia ERS-630, no trecho entre Dom Pedrito e São Gabriel, é um dos gargalos históricos de infraestrutura na Campanha Gaúcha e Fronteira Oeste. Com 92,66 quilômetros de extensão, a maior parte da estrada não tem pavimentação, impactando a logística regional, o custo de produção e a competitividade de uma das áreas mais relevantes do agronegócio gaúcho.

Nos últimos cinco anos, o

Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (Daer) informa ter feito um investimento aproximado de R\$ 4 milhões em serviços de conservação ao longo da rodovia, com ações como patrolagem, limpeza de valetas, instalação de bueiros e melhorias no revestimento primário.

As intervenções, no entanto, têm caráter contínuo e corretivo, sem resolver o problema estrutural. Diante desse cenário, municípios passaram a articular uma agenda conjunta para viabilizar a pavimentação da ERS-630, mobilizando lideranças políticas, setor produtivo e instituições regionais em torno de uma proposta faseada de execução.

Segundo dados do Daer, apenas 4,76 quilômetros são pavimentados, enquanto 87,99

quilômetros seguem em leito natural. A autarquia classifica o estado geral como “razoável” dentro do contexto de uma rodovia não pavimentada, com necessidade de intervenções recorrentes, como revestimento primário e melhorias em drenagem.

“Na prática, trata-se de uma estrada de chão batido, com trafegabilidade instável, especialmente em períodos de chuva”, afirma a vice-prefeita de Dom Pedrito, Luciane Rodrigues Moura. Em períodos de maior precipitação, há registros de bloqueios parciais, inclusive em função da elevação do Rio Vacacaí, na região do Passo do Pedroso.

A ausência de pavimentação é apenas um dos entraves. Problemas de drenagem, desgaste do leito e pontes incompatíveis com a demanda atual da

logística rural ampliam a vulnerabilidade da rodovia, especialmente diante de eventos climáticos extremos.

Ainda assim, a via funciona como alternativa à BR-293 e encurta distâncias entre municípios da Fronteira Oeste e o Centro do Estado, eixo fundamental para o escoamento da produção agropecuária, especialmente o arroz, base econômica da região. A rodovia também se conecta a estruturas como as barragens de Jaguari e Taquarembó, ampliando sua relevância para a segurança hídrica e a produção irrigada.

“A precariedade da ERS-630 encarece o transporte, reduz previsibilidade logística e limita a competitividade de uma região altamente produtiva”, destaca a vice-prefeita de Dom Pedrito.

No campo estrutural, não há projeto executivo de pavimentação em andamento. A rodovia está incluída na programação do órgão para contratação de anteprojeto, etapa inicial para viabilização técnica da obra.

Em paralelo, há um cronograma de recuperação de pontes. Entre março e maio de 2026, foram recuperadas três estruturas de madeira — nos arroios Passo do Batista, Sanga Preta e Passo Pedroso III — com previsão de conclusão de outras quatro até outubro.

Diante do cenário, a proposta defendida pelos municípios prevê execução em etapas: atualização dos estudos técnicos, requalificação de pontes e drenagem e, por fim, pavimentação integral. Entre as estratégias discutidas estão a inclusão da obra em programas estaduais de infraestrutura, a busca por recursos federais e até a possibilidade de federalização da rodovia. O projeto já avançou institucionalmente e aguarda evolução técnica para consolidação.

Com mais cargas, cresce impasse sobre agentes marítimos no Siscomex

A responsabilidade dos agentes marítimos no registro de cargas no Siscomex, sistema que centraliza o controle das importações e exportações no País, ganhou destaque no comércio exterior brasileiro. Em um ambiente de maior circulação de mercadorias, com exportações projetadas acima de US\$ 360 bilhões em 2026, segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, o tema impacta a operação das empresas. No centro do debate está a atuação desses representantes de transportadoras estrangeiras e os limites de sua responsabilidade. Para o advogado Baudilio Gonzalez Regueira, sócio do Reis, Braun e Regueira Advogados Associados, especializado em Direito Marítimo e Direito dos Transportes, a origem das divergências está na falta de clareza sobre quem responde por cada etapa da cadeia.

“O Siscomex Carga é um módulo do sistema do governo federal usado para controlar e acompanhar toda a movimentação de cargas que entram e saem do Brasil. O agente marítimo, na condição de representante do transportador marítimo, registra informações, envia dados e se comunica com a Receita Federal para viabilizar a operação do navio e da carga no País”, afirma. Segundo ele, embora o agente esteja na linha de frente do processo, quem realiza o transporte e assume a responsabilidade legal é o transportador internacional. O agente, nesse caso, atua como intermediário, mandatário, cuidando da parte operacional e do envio das informações.

Mesmo assim, na prática, agentes marítimos têm sido au-

tuados, principalmente em situações relacionadas a falhas ou descumprimento de prazos e normas no Siscomex. “Em regra, não há previsão legal para autuação do agente marítimo por infrações atribuídas ao transportador, mas isso tem ocorrido com frequência”, diz Regueira, ao apontar uma prática que há tempos vem gerando questionamentos no setor.

O tema vem sendo discutido no Judiciário, mas ainda não há uma posição única. Decisões do Superior Tribunal de Justiça (STJ) têm, aos poucos, reconhecido que o agente não pode ser responsabilizado quando atua apenas como representante. “A jurisprudência do STJ ainda não é pacífica, embora recentemente tenha ampliado o reconhecimento nesse sentido, especialmente porque o agente não se equipara ao transportador”, explica.

Para se defender, os agentes precisam comprovar que atuam apenas como representantes. Regueira explica que isso exige reunir documentos que deixem claro esse vínculo. Contratos de representação, procurações, conhecimentos de embarque emitidos pelo transportador e registros no próprio Siscomex estão entre as principais provas. “Esses elementos são fundamentais para afastar qualquer tentativa de equiparação indevida”, afirma.

Parte da dificuldade em resolver essas disputas está no próprio desconhecimento do conceito de cada interveniente no comércio exterior, que envolve diferentes atores e etapas. Segundo ele, nem sempre é simples distinguir o papel de cada agente envolvido, o que aumenta a margem para erros e decisões controversas.



Falta clareza por quem responde em cada etapa da cadeia

LEGISLAÇÃO

Ciot para todos: novas regras entram em vigor

TÂNIA MEINERZ/JC



Sistema passa a abranger todas as operações de transporte remunerado de cargas

ANTT disponibiliza site com documentos técnicos e perguntas frequentes para orientar empresas e transportadores

As novas regras do Código Identificador da Operação de Transporte (Ciot) entraram em vigor em 24 de maio, ampliando o cadastramento das operações de transporte rodoviário remunerado de cargas e reforçando os mecanismos de rastreabilidade, fiscalização e verificação do Piso Mínimo de Frete.

Para apoiar a adaptação do setor, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) disponibilizou em seu portal uma área específica chamada de Ciot para todos, com documentos técnicos, orientações operacionais e perguntas frequentes sobre o novo modelo do código e suas regras.

A página reúne informações fundamentais sobre integração sistêmica, regras operacionais, modalidades de transporte, emissão do código e responsabilidades dos envolvidos na contratação do frete.

A ANTT também reforça que a documentação técnica necessária para integração dos sistemas foi disponibilizada aproximadamente 30 dias antes da entrada em produção. Desde então, instituições homologadas e empresas do setor vêm realizando adequações e testes operacionais no ambiente dis-

ponibilizado pela Agência.

As Instituições de Pagamento (IPs) já homologadas estão aptas a operar o novo modelo, e empresas transportadoras também iniciaram testes de integração junto à ferramenta API de integração dos sistemas, disponibilizada pela ANTT.

Com a entrada em vigor das novas regras, o Ciot passa a ser obrigatório para todas as operações de transporte remunerado de cargas, com exceção de operações envolvendo veículos não emplacados e transporte de cargas especiais, conforme previsto na regulamentação.

O novo modelo também amplia os mecanismos de validação das informações declaradas, incluindo a conferência do Piso Mínimo de Frete nas operações em que a regra se aplica.

As novas regras estão fundamentadas na Medida Provisória nº 1.343/2026, na Resolução ANTT nº 6.078/2026 e na Portaria Suroc nº 6/2026, que estabeleceram os procedimentos operacionais e as validações sistêmicas aplicáveis à geração, retificação, cancelamento e encerramento do Ciot.

As operações de transporte estão divididas em Carga Lotação, Carga Fracionada e TAC-Agregado. A operação de Transporte TAC-Agregado ocorre quando o Transportador Autônomo de Cargas coloca veículo de sua propriedade ou posse a serviço de um contratante, com exclusividade, mediante remuneração previamente ajustada.

A operação vincula o veículo do TAC a um contratante, com exclusividade, por período mínimo de 10 dias e máximo de 30 dias.

Durante esse período, o veículo vinculado ao Ciot não poderá ser utilizado em outro Ciot, salvo quando a nova operação envolver o mesmo contratante, o mesmo TAC e o mesmo veículo. Nessa situação, será permitido manter até 2 Ciot simultâneos para essa mesma relação. Ao final do prazo da operação, se não houver novo cadastro de TAC-Agregado, o veículo será automaticamente desvinculado e poderá ser contratado por outro contratante.

O que é o Ciot?

O Ciot é o Código Identificador da Operação de Transporte, utilizado para identificar cada operação de transporte rodoviário remunerado de cargas registrada perante a ANTT.

Na prática, o código funciona como um registro eletrônico da operação, reunindo informações como:

- ▶ contratante do frete;
- ▶ transportador responsável;
- ▶ veículos utilizados;
- ▶ origem e destino da carga;
- ▶ valor do frete;
- ▶ tipo da operação de transporte.

Cada operação cadastrada gera um código próprio, permitindo maior rastreabilidade e acompanhamento das informações declaradas, garantindo também que o transportador autônomo receba a remuneração de acordo com o piso mínimo do frete.

Editor-chefe: Guilherme Kolling
(guilhermekolling@jornaldocomercio.com.br)

Editora de Economia: Fernanda Crancio
(fernanda.crancio@jornaldocomercio.com.br)

Editora-assistente: Cristine Pires
(cristine.pires@jornaldocomercio.com.br)

Projeto gráfico: Luis Gustavo Van Ondheusden

TRABALHO

Transporte deve ter impacto milionário com escala 6X1

Com a possível redução da jornada de trabalho para 40 horas semanais, os custos no segmento de transportes podem aumentar em 8,6%

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) participou, na semana passada, do CB Debate “Escala 6x1: Em busca de equilíbrio na jornada de trabalho”, promovido pelo jornal Correio Braziliense.

O encontro reuniu representantes do setor produtivo, parlamentares e integrantes do Judiciário para discutir os impactos de uma eventual redução da jornada semanal de trabalho no Brasil.

Representando o Sistema Transporte, o gerente executivo de Relações Trabalhistas da CNT, Frederico Toledo Melo, defendeu que a discussão sobre mudanças na jornada de trabalho seja conduzida com responsabilidade, previsibilidade e regras de transição claras, considerando as especificidades de cada setor econômico.

“A CNT é favorável ao debate, até porque os contratos de trabalho mudam de forma constante e temos a obrigação de discutir esse assunto permanentemente. Mas isso preci-

sa ser feito com a cautela devida”, afirmou.

Durante o evento, Toledo apresentou dados do estudo técnico Redução de jornada, mudança de escalas e bem-estar social no setor de transportes, coordenado pelo sociólogo e professor da USP José Pastore e pelo economista Paulo Rabello de Castro.

Segundo o levantamento, a redução da jornada semanal de 44 para 40 horas pode elevar em 8,6% os custos com pessoal no setor.

De acordo com o representante da CNT, a ausência de uma transição adequada pode ter efeitos significativos para a atividade transportadora. “Sem regras de transição claras, o impacto apenas no setor de transporte pode chegar a quase R\$ 12 bilhões”, alertou.

O estudo também aponta possíveis reflexos sobre inflação e informalidade. Atualmente, a taxa de informalidade no Brasil gira em torno de 40%, enquanto no setor de transporte permanece abaixo de 8%.

Segundo Toledo, mudanças abruptas na jornada, sem ajustes estruturais e manutenção da produtividade, podem pressionar custos e afetar diretamente o poder de compra da população.

“Se há redução de jornada e alteração de escalas sem mu-

danças compensatórias, existe um efeito econômico, que é a inflação. O trabalhador sentirá isso no poder de compra e poderá buscar novas formas de complementar renda, ampliando a informalidade”, argumentou.

Outro ponto destacado pelo representante do Sistema Transporte foi o déficit de mão de obra qualificada no setor. Segundo ele, uma implementação acelerada das mudanças poderia comprometer a prestação de serviços essenciais à população.

“Uma eventual redução abrupta da jornada, sem o necessário escalonamento de trabalhadores, teria consequências diretas para a população: menos ônibus nas ruas, considerando que 95% dos passageiros utilizam o transporte terrestre, além de aumento dos prazos e custos no transporte de cargas”, afirmou.

O setor de transporte possui características operacionais específicas, como funcionamento contínuo e elevada dependência de mão de obra, fatores que exigem tratamento diferenciado no debate. Diante disso, a CNT defende que eventuais mudanças considerem os acordos coletivos e priorizem a preservação do emprego formal.

O ministro do STF (Supremo Tribunal Federal), Gilmar Men-



ÁLVARO GUIMARÃES/DIVULGAÇÃO/JC

Setor possui características operacionais específicas, alerta a CNT

des, participou da abertura do CB Debate e ressaltou a importância de uma discussão técnica e plural sobre o tema.

O magistrado citou o Tema 1.046 da repercussão geral, de sua relatoria, que consolidou o entendimento sobre a prevalência do negociado sobre o legislado em relação a direitos trabalhistas disponíveis. Segundo ele, o mecanismo fortalece as negociações coletivas e amplia a capacidade de adaptação das relações de trabalho às diferen-

tes realidades setoriais.

Gilmar Mendes afirmou ainda que o principal desafio do País é equilibrar proteção social e dinamismo econômico. “O desafio não é escolher entre um e outro, mas refletir sobre formas de compatibilizar esses dois vetores, respondendo aos legítimos anseios por melhores condições de trabalho sem desconsiderar os impactos sobre o emprego, a atividade produtiva e o crescimento da economia”, pontuou.

Qualificação técnica é medida essencial para a segurança viária

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) considera essencial a preservação de me-

canismos de qualificação profissional voltados aos trabalhadores que atuam no transporte



CNT/DIVULGAÇÃO/JC

Entidade alerta para cenário de aumento da letalidade no trânsito

remunerado de mercadorias por motocicletas, motonetas e ciclomotores, especialmente diante do atual cenário de aumento da letalidade no trânsito brasileiro.

A entidade avalia com preocupação os dispositivos da Medida Provisória nº 1.360/2026 que retiram a obrigatoriedade do curso especializado para motofretistas e mototaxistas, atividade reconhecidamente exposta a elevados riscos operacionais e de segurança viária.

A formação especializada dos profissionais que atuam nesse segmento constitui um instrumento importante de prevenção de acidentes, condução defensiva, gerenciamento de riscos e conscientização sobre

responsabilidade no trânsito. Por esse motivo, a qualificação técnica não deve ser tratada como exigência burocrática, mas como política pública voltada à preservação da vida e à redução da violência viária.

A alteração ocorre em um momento de agravamento dos índices de mortalidade no trânsito em todo o País. Dados do Ministério da Saúde apontam que o Brasil registrou 37.150 mortes no trânsito em 2024, maior número desde 2016.

As estatísticas também evidenciam o impacto crescente dos acidentes envolvendo motociclistas. Somente no Nordeste, 6.116 pessoas em motocicletas morreram em acidentes de trânsito em 2024,

número 60% superior ao registrado no Sudeste. Nas regiões Norte e Nordeste, mais da metade das vítimas fatais do trânsito estavam em motocicletas.

Para a Confederação, a manutenção do curso especializado é essencial para garantir qualificação profissional, segurança operacional e prevenção de acidentes.

A CNT reconhece a importância de iniciativas voltadas à simplificação regulatória e à ampliação de oportunidades econômicas. No entanto, entende que medidas de modernização normativa devem preservar requisitos mínimos de segurança e capacitação profissional em atividades de alto risco.

OPINIÃO

Passageiros indisciplinados e segurança aérea: o novo regime regulatório

Renata Belmonte*

Julia Vieira de Castro Lins**

*Sócia do Albuquerque Melo Advogados.

**Chief Legal Officer do Albuquerque Melo Advogados.

A aviação civil é uma das atividades mais intensamente reguladas do mundo. Essa característica decorre de uma premissa simples: a segurança das operações depende de um complexo sistema de normas, procedimentos e responsabilidades compartilhadas entre autoridades, operadores e usuários do transporte aéreo.

Nos últimos anos, um tema passou a ganhar destaque crescente nesse cenário: o aumento

de episódios envolvendo passageiros indisciplinados. Situações que vão desde desobediência às orientações da tripulação até agressões físicas ou comportamentos que comprometem a ordem a bordo passaram a ser tratadas por autoridades aeronáuticas como um risco operacional relevante.

Dados da indústria indicam que o fenômeno não é pontual. Estatísticas da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) apontam que incidentes envolvendo passageiros indisciplinados continuam sendo registrados em escala global, com aproximadamente um episódio para cada 480 voos comerciais. Embora representem uma pequena fração do total de operações, esses eventos possuem potencial significativo de impactar a segurança e a regularidade do transporte aéreo.

No Brasil, o tema também ganhou relevância recente. Segundo informações divulgadas por autoridades e pelo setor aéreo, foram registrados cerca de 1.764 episódios envolvendo passageiros indisciplinados em 2025, alguns deles classificados como graves.

Foi nesse contexto que a Agência Nacional de Aviação Civil editou a Resolução nº 800/2026, que regulamenta o tratamento a ser dispensado aos passageiros que pratiquem atos de indisciplina durante operações de transporte aéreo ou nas dependências de aeroportos. A norma representa um avanço relevante na estrutura regulatória brasileira ao estabelecer, pela primeira vez, um regime específico para o tratamento dessas situações.

Entre as medidas previstas, a resolução reconhece expressamente a possibilidade de adoção, pelas companhias aéreas e operadores aeroportuários, de providências como a orientação

formal ao passageiro, sua retirada da aeronave com auxílio da autoridade policial e a solicitação de reparação por eventuais danos causados.

Nos casos considerados graves ou gravíssimos, a regulamentação prevê ainda o encerramento do contrato de transporte e, nas hipóteses mais severas, a suspensão do acesso do passageiro ao transporte aéreo por período de seis ou doze meses.

Essa suspensão deverá ser registrada em uma lista compartilhada entre os operadores aéreos, mecanismo que permitirá impedir a emissão de bilhetes, a realização de check-in ou o embarque do passageiro durante o período de penalidade.

A resolução também prevê a possibilidade de aplicação de multas administrativas ao passageiro indisciplinado, que podem alcançar até R\$ 17.500,00, mediante processo sancionador conduzido pela ANAC.

Sob a perspectiva regulatória, a iniciativa aproxima o Brasil de práticas já adotadas em outros países e reforça a compreensão de que a indisciplina a bordo não deve ser tratada apenas como um conflito de consumo, mas como uma questão que pode afetar diretamente a segurança e a regularidade das operações aéreas.

Os impactos desses episódios, aliás, não se limitam ao ambiente da cabine. Incidentes graves podem exigir a interrupção da operação e até o desvio de rota da aeronave para retirada do passageiro. Estudos do setor apontam que um único desvio de voo causado por comportamento indisciplinado pode gerar custos adicionais entre US\$ 15 mil e US\$ 100 mil, considerando combustível, taxas aeroportuárias, reorganização da operação e assistência aos passageiros.

Esses eventos também pro-

duzem efeitos indiretos relevantes, como atrasos em cadeia, reacomodação de passageiros e impactos logísticos na malha aérea. A nova regulamentação busca, portanto, conferir maior previsibilidade e segurança jurídica às companhias aéreas ao reconhecer expressamente a legitimidade de medidas operacionais destinadas à preservação da ordem e da segurança durante o transporte.

Ainda assim, a implementação do novo regime não está isenta de desafios.

Um dos pontos que tende a gerar debates diz respeito ao mecanismo de suspensão do acesso ao transporte aéreo e ao compartilhamento de dados entre operadores. A criação de uma lista de passageiros suspensos, administrada no âmbito das próprias companhias aéreas, suscita discussões relacionadas à governança da informação, à proteção de dados pessoais e à definição de critérios uniformes para aplicação das penalidades.

Outro aspecto sensível refere-se ao procedimento de análise das ocorrências e à garantia do direito de defesa do passageiro. Embora a resolução preveja a possibilidade de ampla defesa, a operacionalização desse procedimento dependerá da adoção de protocolos claros pelas próprias empresas, o que exigirá cuidado para evitar questionamentos judiciais.

Também será importante observar de que forma o Judiciário brasileiro interpretará a aplicação dessas medidas à luz da legislação consumerista, especialmente em casos envolvendo retirada de passageiros da aeronave ou suspensão temporária do acesso ao transporte.

Essas discussões, contudo, não diminuem a relevância da iniciativa regulatória.

Em um ambiente operacio-



Renata Belmonte



Outro aspecto sensível refere-se ao procedimento de análise das ocorrências e à garantia do direito de defesa do passageiro

nal complexo como o da aviação civil, a previsibilidade das regras e a clareza dos procedimentos são elementos essenciais para a adequada gestão de riscos. Ao estabelecer parâmetros para o tratamento de passageiros indisciplinados, a nova regulamentação contribui para fortalecer a governança do setor e alinhar o Brasil às práticas internacionais voltadas à preservação da segurança operacional.

O desafio que se coloca agora é garantir que a aplicação dessas medidas ocorra de forma equilibrada, preservando simultaneamente a autoridade operacional das companhias aéreas e as garantias fundamentais dos passageiros.

Se bem implementada, a nova resolução poderá representar um passo importante na construção de um ambiente mais seguro, previsível e eficiente para todos os atores envolvidos no transporte aéreo.

JULIA VIEIRA DE CASTRO LINS/ARQUIVO PESSOAL/JC



Julia Vieira de Castro Lins



A resolução também prevê a possibilidade de aplicação de multas administrativas ao passageiro indisciplinado

