

INFRAESTRUTURA

FABIANO PANIZZI/DIVULGAÇÃO/JC



Embora ainda não esteja oficializada pela ANTT, a reprogramação anunciada pela ViaSul prevê adaptações para investir em soluções mais resilientes e capazes de superar eventos climáticos

Duplicação da BR-386 tem trecho suspenso

Obras entre Fontoura Xavier e Marques de Souza são adiadas devido à revisão de projetos

Gabrieli Silva

✉ gabrielis@jcrs.com.br

Parte das obras de duplicação da BR-386 teve o cronograma suspenso e reprogramado pela concessionária ViaSul, do grupo CCR Motiva, com previsão de execução para após 2030. O trecho afetado fica entre Fontoura Xavier e Marques de Souza, inicialmente previsto para ocorrer entre 2026 e 2028.

A suspensão foi atribuída pela empresa à necessidade de revisão dos projetos de engenharia após os impactos dos eventos climáticos extremos registrados no Rio Grande do Sul em 2024.

“A ViaSul necessitou adequar os projetos de engenharia para tornar a infraestrutura da rodovia mais resiliente e capaz de suportar eventos climáticos extremos”, informou a concessionária.

Apesar disso, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) afirma que a alteração ainda não está formalmente validada no contrato. Em nota, a agência informou que a reprogramação foi analisada no âmbito da 1ª Revisão Quinquenal do Contrato de Concessão, instrumento que permite mudanças como inclusão, exclusão ou reprogramação de obras, desde que preservado o equilíbrio econômico-financeiro.

Segundo a ANTT, a proposta de mudança partiu da concessionária e levou em consideração os impactos dos eventos climáticos de 2023 e 2024, além

da necessidade de reavaliação das soluções de engenharia originalmente previstas.

No entanto, o processo de revisão está temporariamente suspenso a pedido da própria empresa.

“Até eventual deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT, permanece válido o cronograma originalmente previsto no contrato”, destacou a agência.

Na prática, isso significa que, embora a concessionária trabalhe com a reprogramação interna do trecho, o contrato de concessão ainda considera o prazo original para execução das obras.

A ViaSul afirma que mantém os investimentos previstos para 2026, que somam R\$ 690 milhões, dentro do planejamento atualizado. Os recursos seguem sendo aplicados conforme o andamento das obras e as neces-

sidades emergenciais ao longo da rodovia.

Atualmente, duas das principais frentes concentram os aportes. Entre Soledade e Fontoura Xavier, são R\$ 340 milhões em obras que já ultrapassam 90% de execução e devem ser concluídas no primeiro semestre. O segmento inclui duplicação, vias marginais, interseções, retornos, passagem inferior e pontes.

Já entre Tio Hugo e Soledade, outros R\$ 350 milhões estão sendo investidos, com mais de 58% de avanço físico e previsão de conclusão no segundo semestre de 2026. Nesse trecho, estão previstas novas pontes, interseções, retornos, vias marginais e uma passarela.

Também seguem em execução obras em Nova Santa Rita, com a construção de dois viadutos nos quilômetros 434 e 435. Um deles já supera 90% de exe-

cução e deve ser entregue ainda no primeiro semestre, enquanto o outro tem cerca de 51% de avanço e conclusão prevista até o fim do ano.

Parte das melhorias já foi concluída em segmentos anteriores da rodovia. Entre Marques de Souza e Lajeado, a duplicação foi entregue com investimento de R\$ 446 milhões. No trecho entre Lajeado e Estrela, foram aplicados R\$ 187 milhões em faixas adicionais e melhorias estruturais.

A concessionária também destacou que eventuais alterações nas condições contratuais passam por reequilíbrio econômico-financeiro. Em casos de atraso ou não execução de obras, os impactos podem ser refletidos na tarifa de pedágio, como ocorreu na revisão de 2024, quando a tarifa foi reduzida de R\$ 5,80 para R\$ 5,50.

SEGURANÇA

Mortes no trânsito por uso de álcool crescem no Brasil

Análise do Cisa apontou que 18 estados apresentaram taxa de mortes por 100 mil habitantes superior à média nacional, com Tocantins, Piauí e Mato Grosso registrando os maiores índices

A taxa de mortes no trânsito brasileiro atribuída ao uso de álcool tem registrado seguidos crescimentos desde a pandemia, após cinco anos de queda. Um estudo publicado pela organização não-governamental Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (Cisa) aponta que em 2024 (dado mais recente) o País registrou a média de 6,2 mortes, em acidentes de trânsito que tiveram o álcool como causa, para cada 100 mil habitantes. O indicador é o maior desde 2016, quando a taxa ficou em 6,4.

O levantamento começou a ser feito em 2010, dois anos após a Lei Seca entrar em vigor. A legislação que instituiu tolerância zero de álcool para quem dirige foi sancionada em 19 de junho de 2008. Ela completou 18 anos na sexta-feira passada. Os dados são feitos a partir de ocorrências registradas no DataSUS, que reúne informações dos sistemas de saúde nacionais. Para a socióloga Mariana Thibes, coordenadora do Cisa, uma das hipóteses para o indicador voltar a crescer está na disparada no uso de motocicletas desde a pandemia.

Em 2019, a frota nacional

contava com 23,6 milhões de motos registradas, segundo a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran). O número saltou para 28,3 milhões, alta de 20%, maior que o de automóveis, de 12%. “Os desafios aumentaram, o trânsito está mais complexo”, afirma Mariana. Um motorista alcoolizado tem menos atenção e pode atingir mais facilmente uma moto, diz ela. “Há ainda motociclistas que já enfrentam um cenário difícil de trabalho, no caso dos entregadores, que se beberem, podem ficar ainda mais expostos.”

O levantamento não especifica o percentual de motociclistas entre os casos de mortos nos acidentes de trânsito analisados. De acordo com estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), do ano passado, 40% das mortes no trânsito em 2023 foram de motociclistas. A análise do Cisa apontou que 18 estados apresentaram taxa de mortes por 100 mil habitantes superior à média nacional, com Tocantins, Piauí e Mato Grosso registrando os maiores índices.

A população masculina é a principal vítima (86,7% das mortes) e responde por 81,8% das hospitalizações por álcool no trânsito, diz o estudo. No total, em 2024, foram 13.075 óbitos - aumento de 6,2% em relação a 2023. O número de mortes cresce, inclusive, com maior fiscalização. O Departamento de Trânsito (Detran) de São Paulo, estado com a terceira menor taxa do País, mais que dobrou o número de blitz para flagrar mo-

toristas embriagados. No ano passado, ocorreram 1.272 operações contra 565 em 2024 (125% a mais).

Foram cerca de 20 mil autuações por alcoolemia em 2025 no estado de São Paulo, contra 12,8 mil no ano anterior. “A Lei Seca do Brasil serve de exemplo para o mundo e tem salvado vidas, mas ela sozinha não faz milagres” diz a socióloga.

Conforme Flávio Adura, diretor científico da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), o álcool aumenta a gravidade dos ferimentos em caso de acidente, reduz a capacidade de dirigir e altera o comportamento do motorista.

“O álcool faz com que o motorista tenha sua capacidade visual e de percepção comprometidas, reaja mais lentamente, tome decisões mais arriscadas e, caso ocorra um acidente, tenha maior probabilidade de sofrer ferimentos graves ou fatais”, diz.

Segundo a socióloga do Cisa, estudos mostram que a redução de mortes no trânsito exige consistência. “Isso significa que é preciso haver intensificação das ações de fiscalização, acesso a atendimento de emergência e ações de prevenção que alcancem especialmente o público masculino. Adotar essas medidas conjuntas à lei potencializa a queda da mortalidade”, afirma.

Para Mariana, o próximo passo da Lei Seca é ampliar seu alcance, integrando educação, prevenção, fiscalização baseada em evidências e atenção aos novos desafios da mobilidade.



MARCELO G. RIBEIRO/ARQUIVO/JC

Estudo revela alta de acidentes fatais pós-pandemia no País

As punições para quem bebe e dirige

Dirigir sob a influência de álcool (ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência) - Artigo 165

- ▶ Infração gravíssima
- ▶ Multa de R\$ 2.934,70
- ▶ Multa dobra para R\$ 5.869,40 se motorista for flagrado dirigindo alcoolizado mais de uma vez em um período de 12 meses
- ▶ Suspensão do direito de dirigir por 12 meses

Dirigir com capacidade psicomotora alterada pelo álcool (ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência) - Artigo 306

- ▶ De seis meses a três anos de detenção
- ▶ Multa
- ▶ Suspensão ou proibição de se obter a habilitação

Quantidade de álcool e consequências

- ▶ Até 0,33 mg/l é infração de trânsito no artigo 165
- ▶ Igual ou superior a 0,34 mg/l é crime do artigo 306 do CTB

Quem se recusar a fazer o teste do bafômetro

- ▶ Infração gravíssima
- ▶ **Recusar bafômetro e apresentar apenas um sinal de alteração:** multa de R\$ 2.934,70 e suspensão do direito de dirigir por 12 meses
- ▶ **Recusar bafômetro e apresentar dois ou mais sinais de alteração:** autuação, suspensão do direito de dirigir por 12 meses e detenção de seis meses a três anos

“A pergunta não é mais se ela funciona, mas como pode funcionar melhor. O futuro passa por mais educação, tecnologia e fiscalização eficiente. É preciso também construir uma cultura em que dirigir após beber seja socialmente inaceitável”, afirma o médico da Abramet.

Em nota, a Senatran diz que mantém uma agenda permanente de ações educativas, de conscientização e de fiscalização vol-

tadas à redução dos sinistros de trânsito, incluindo aqueles relacionados à combinação entre álcool e direção.

“As ações da Senatran possuem abrangência nacional e são desenvolvidas em articulação com os órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, não havendo campanhas permanentes direcionadas exclusivamente a estados ou regiões específicas”, afirma trecho da nota.

TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Transnordestina quer mudar ligação com Ferrovia Norte-Sul e trocar Maranhão por Tocantins

A concessionária Transnordestina Logística, controlada pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), apresentou ao governo uma proposta de mudança de traçado para ligação de sua ferrovia com a malha da Norte-

Sul. A concessionária sugere que a conexão da Transnordestina, atualmente prevista para se conectar à Norte-Sul no Maranhão, seja trocada pela Tocantins.

A ideia é que o ponto inicial da ferrovia, hoje localizado

em Eliseu Martins (PI), no sul do Piauí, não avance mais para Porto Franco (MA), mas desça ainda mais e siga para Guarái (TO), integrando a malha à espinha dorsal ferroviária do País.

A Transnordestina Logística sustenta que o traçado maranhense é marcado por dificuldades operacionais, questões fundiárias e socioambientais. A rota atravessaria áreas urbanas mais consolidadas, com maior potencial de conflitos ligados a

desapropriações, por exemplo.

Já a alternativa de seguir para Tocantins, segundo a CSN, evitaria áreas de proteção ambiental, terras indígenas, comunidades quilombolas e regiões de relevo mais complexo, reduzindo a necessidade de construção de túneis e pontes. O novo trecho teria 654 quilômetros, pouco acima dos 620 km previstos para chegar ao Maranhão.

O ministro dos Transportes, George Santoro, confirmou

que recebeu a sugestão da concessionária e que a alternativa é bem avaliada pela pasta, que agora vai contratar um estudo de viabilidade técnica e econômica para definir quais das duas rotas é, de fato, a mais viável.

Confirmada a escolha do traçado, ele deverá ser alvo de pedido de licenciamento ambiental e, então, submetido a leilão ou autorização. Questionada, a CSN declarou à Agência Folhpress que não iria se manifestar.

INFRAESTRUTURA

Indústria vê alta de custos com MP do Frete

Empresas consideram que metodologia da ANTT está parcial ou totalmente desalinhada da realidade operacional do setor

A Medida Provisória (MP) 1.343/2026 - que estabelece o piso de contratação de frete - pode elevar os custos para a indústria nacional numa média de 16,4%, segundo a Confederação Nacional da Indústria (CNI). De acordo com estudo da entidade, realizado com 1.571 empresas industriais dos dias 1º a 13 de abril, o impacto deve ser ainda maior para as pequenas e médias empresas no Nordeste do País.

Para esse recorte, a alta no custo com as medidas definidas na MP pode chegar a até 19%. Entre as grandes empresas, a alta é de 14%. A percepção dos impactos também varia entre regiões. As empresas localizadas no Nordeste registram o maior aumento médio nos custos de transporte, de 20,3%, seguidas pelas do Norte, com 17,2%.

“Os resultados sugerem que características logísticas dessas regiões, como a maior dependência do transporte rodoviário e a relevância das operações de frete de retorno, ampliam os efeitos da política de pisos mínimos sobre os custos das empresas”, afirma a pesquisa.

A sondagem mostra ainda que 94% das empresas industriais que contratam transporte rodoviário identificam impactos negativos da política de pisos mínimos sobre os custos do frete. Além disso, 64% classificam esses efeitos como altos ou muito altos.

Segundo a CNI, oito em cada dez empresas consideram que a metodologia utilizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para definir os pisos mínimos está parcial ou totalmente desalinhada da realidade operacional do setor.

A CNI ainda constatou que, como o tabelamento do preço do frete causa impactos mais “expressivos” em setores nos quais a logística representa parcela relevante dos custos de produção, os maiores efeitos serão sentidos nos segmentos de extração mineral e de produtos minerais não metálicos, como fertilizantes, sal, gesso e cerâmica, com aumento médio próximo de



Pesquisa da CNI revela que a maior dependência do transporte rodoviário amplia os efeitos da política de pisos mínimos sobre gastos

23% nos custos de transporte. Também apresentaram elevação acima da média nacional os setores de produtos alimentícios e de máquinas e equipamentos.

A entidade afirma ainda que a proposta ampliou as preocupações da indústria ao reforçar os mecanismos de fiscalização e endurecer as penalidades para o descumprimento da tabela de fretes. Entre as empresas que afirmam conhecer a medida, 85% apontam a elevação dos custos de transporte como principal preocupação, enquanto 57% citam perda de competitividade e 35% mencionam riscos de insegurança jurídica.

A entidade defende alterações na MP durante sua tramitação no Congresso Nacional. A MP começou a ser analisada em comissão especial na semana passada.

O deputado Zé Trovão (PL-SC), relator da MP 1.343/2026, protocolou, em 16 de junho, o parecer com projeto de lei de conversão (PLV) sem o incentivo - que resultaria em renúncia fiscal ao governo federal - para empresas que contratarem caminhoneiros autônomos diretamente. O ponto vinha sendo discutido com o governo e era considerado o mais sensível pela equipe econômica.

A proposta de incentivo tributário chegou a ser defendida no relatório como forma de estimular a contratação direta do Transportador Autônomo de Cargas (TAC), mas acabou

fora do texto final após a retirada da emenda correspondente. Segundo integrantes da equipe técnica do relator, o tema não foi abandonado e poderá ser objeto de regulamentação posterior. Na prática, porém, a retirada da previsão de renúncia fiscal afasta, ao menos neste momento, a criação de um benefício tributário com impacto direto nas contas federais.

Além de manter o eixo central da MP - tornar obrigatório o cadastramento prévio das operações e a emissão do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) -, o PLV apresentado pelo relator amplia de forma significativa o escopo do texto original do Executivo, com novas regras sobre metodologia do piso mínimo, sanções, pagamento do frete, previdência do TAC e temas adicionais.

O texto preserva o CIOT como instrumento central de registro e fiscalização. Toda operação de transporte rodoviário remunerado de cargas deverá ser previamente registrada e formalizada por meio do código, com informações sobre contratante, contratado e subcontratado, além de dados de carga, origem e destino, e valores do frete e do piso mínimo aplicável.

A proposta reforça que a ANTT deverá adotar providências para impedir a geração do CIOT quando a contratação estiver em desconformidade com o piso mínimo ou quando faltarem informações exigidas.

Texto reforça fiscalização no transporte

Uma das definições do projeto de lei de conversão (PLV) é a inclusão de regras detalhadas sobre quitação do frete, especialmente nas operações envolvendo TAC ou TAC equipado. Nesses casos, a emissão do CIOT passa a ser responsabilidade do contratante, devendo ocorrer por intermédio de instituição de pagamento autorizada pelo Banco Central e habilitada pela ANTT, com obrigação de acompanhar e registrar a quitação do frete.

O texto limita o prazo de quitação do frete a até 30 dias úteis e, para TAC e TAC equipado, assegura adiantamento mínimo de 70% na contratação e quitação integral em até três dias úteis após a entrega.

O PLV reescreve dispositivos da Lei 13.703/2018 para detalhar a metodologia de cálculo dos pisos mínimos, determinando que a tabela reflita custos operacionais totais e estabelecendo parâmetros que devem ser considerados pela ANTT, como distância, configuração veicular, tipo de carga, custos fixos e variáveis e indicadores de eficiência.

Também fixa regras de atualização para que a ANTT publique uma tabela semestral (até 20 de janeiro e 20 de julho) com planilha e memória de cálculo, e reajustar valores em até três dias úteis quando houver oscilação igual ou superior a

5% no preço do combustível considerado na metodologia.

O PLV mantém o conjunto de medidas administrativas para coibir contratações abaixo do piso mínimo, com suspensão cautelar do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) e penalidades escalonadas. O texto altera critérios para caracterizar “reiteração” na aplicação de medidas cautelares, exigindo mais de quatro autuações em datas distintas no período de seis meses.

Outra mudança aparece na multa majorada aplicável ao contratante reincidente. O deputado Zé Trovão (PL-SC), relator da MP 1.343/2026, estabelece faixa de R\$ 100 mil a R\$ 1 milhão, com critérios de proporcionalidade e reincidência definida em 12 meses. No texto original da MP, a multa majorada ia de R\$ 1 milhão a R\$ 10 milhões.

O projeto protocolado manteve dispositivo que anula multas aplicadas a transportadores de cargas (pessoas físicas e jurídicas) e a motoristas em razão de participação em manifestações, bloqueios ou atos correlatos ocorridos em 2022.

Pelo texto, o perdão abrangia penalidades impostas por decisões administrativas ou judiciais e alcança também sanções civis e administrativas. As multas já inscritas em dívida ativa seriam canceladas e as cobranças em curso, suspensas.

ANTT/DIVULGAÇÃO/JC

OPINIÃO

Sobrevivência logística exige orquestração

Ewerton Caburon

CEO e cofundador da emiteai

O mercado de logística brasileiro vive um paradoxo que desafia a lógica tradicional dos negócios. De um lado, vejo o setor pulsar em ritmo acelerado: apenas no primeiro trimestre de 2026, mais de 168 mil novas empresas de logística foram abertas no País, impulsionadas pela descentralização e pela urgência do last mile. Do outro lado da mesma moeda, o custo logístico nacional voltou a cravar incômodos 15,5% do PIB, sufocado pela escalada do preço do óleo diesel e por uma das malhas tributárias mais complexas do planeta.

Para nós, que lidamos diretamente com embarcadores e transportadores, a mensagem das planilhas é clara: a era em que eficiência logística significava apenas colocar mais caminhões na rua ou negociar centavos no valor do frete acabou. Em

tempos de margens espremidas e custos voláteis, a sobrevivência do setor depende de um conceito muito mais profundo e tecnológico: a orquestração simultânea das barreiras logísticas, fiscais e financeiras.

Historicamente, o debate sobre os gargalos do setor sempre foi a falta de infraestrutura física (estradas esburacadas ou a falta de ferrovias). Hoje, percebo que um dos maiores sorvedouros de receita acontece com o caminhão parado, motor ligado e pátio lotado.

Não se trata de lentidão no carregamento físico, mas de um apagão burocrático. Inconsistências mínimas entre o peso da carga e a Nota Fiscal Eletrônica (NF-e), ou pequenos atrasos na compensação de guias do ICMS (Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação) por

Substituição Tributária (ICMS-ST) e do DIFAL (Diferencial de Alíquota) em operações interestaduais, são suficientes para travar uma operação. Cada hora de um caminhão retido por entraves fiscais gera custos de diárias desnecessários e quebra o planejamento de toda a cadeia de suprimentos.

É nesse cenário de fricção contínua que a tecnologia precisa transcender o básico. Não basta rastrear o veículo; é preciso antecipar o fluxo da informação que valida aquela viagem.

Na minha visão de quem acompanha de perto as dores de centenas de embarcadores no País, a resposta para esse cenário de crise não está no aumento da força de trabalho (até porque o setor enfrenta um déficit crítico de mais de 120 mil motoristas profissionais), mas na automação inteligente.

O ecossistema logístico brasileiro é dinâmico e implacável. Quando o preço do diesel flutua

e a ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre) reajusta a tabela de fretes, o impacto no fluxo de caixa do embarcador é imediato. Se a sua empresa não possui uma visão unificada que conecte a contratação do frete à emissão fiscal e ao pagamento na ponta, ela perde rentabilidade e previsibilidade em tempo real.

Por isso, defendo que a Inteligência Artificial e a hiperautomação deixaram de ser ferramentas de diferenciação competitiva para se tornarem itens de subsistência. A IA aplicada à orquestração logística nos permite auditar tabelas de frete complexas instantaneamente, prever inconsistências fiscais antes mesmo de o caminhão chegar à doca e automatizar processos que antes levavam dias de conferência manual. O papel da tecnologia hoje é eliminar o ruído entre o operacional, o fiscal e o financeiro.

A verdadeira transformação do mercado de logística passa

por entender que transporte não é uma atividade isolada. Trata-se de um processo financeiro rodando sobre rodas. Quando um software calcula dinamicamente o valor do frete, considerando não apenas a distância, mas as alíquotas fiscais de fronteira e o consumo estimado de combustível, a empresa deixa de ser reativa e passa a ser estratégica.

O momento atual exige que os líderes de supply chain abandonem os sistemas fragmentados (os famosos “puxadinhos tecnológicos”) e migrem para plataformas capazes de centralizar a jornada da carga do início ao fim.

Em tempos de crise, eficiência não é um detalhe operacional. É o único caminho para manter o País abastecido e as empresas competitivas. A logística brasileira provou que tem resiliência e volume; agora, nós precisamos aplicar inteligência e orquestração para transformar esse movimento em lucro real.

Sindiatacadistas RS
Sindicato Empresarial do Sistema Comércio

Soluções para quem faz o atacado acontecer.

Gerir um negócio atacadista é evoluir todos os dias: pessoas, gestão, tecnologia e mercado. O Sindiatacadistas atua ao lado das empresas com capacitação, informação qualificada, conexões estratégicas e soluções práticas, contribuindo para que as empresas cresçam, inovem e prosperem com consistência.

Conheça as soluções do Sindiatacadistas e associe-se!

🌐 souatacadista.com.br
☎ (51) 3214.7400
📷 @sindiatacadistasrs
📺 /sindiatacadistas
📌 /sindiatacadistas

Junte-se às empresas que fazem o atacado acontecer.