

INFRAESTRUTURA



TÂNIA MEINERZ/JC

Ministério dos Transportes propõe dividir a Malha Sul em Malha Gaúcha, Malha Mercosul e corredor Paraná-Santa Catarina

Nova modelagem de concessão fortalece investimentos em ferrovias

Aportes em infraestrutura são vistos como essenciais para recuperar a competitividade

Osni Machado

✉ osni.machado@jornaldocomercio.com.br

Há expectativa em torno do anúncio feito pelo ministro dos Transportes, George Santoro, no dia 20 de junho, de que o governo deverá encaminhar, ainda no segundo semestre deste ano, ao Tribunal de Contas da União (TCU), os editais de quatro importantes projetos ferroviários: o Corredor Ferroviário Leste-Oeste, a nova concessão da Malha Sul, a ferrovia Açailândia (MA)–Barcarena (PA) e a concessão ferroviária de passageiros entre Luziânia (GO) e Brasília (DF). A expecta-

tiva é de investimentos bilionários, com impacto no transporte de cargas e de passageiros.

O tema foi debatido, dias antes, no Simpósio “Malha Sul: Passado e Futuro da Ferrovia no Sul do Brasil”, promovido pelo Ministério Público Federal (MPF), em Porto Alegre. O encontro discutiu alternativas para recuperar a malha ferroviária de 7,2 mil quilômetros da Região Sul. Na oportunidade, o diretor de Outorgas Ferroviárias da Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários, Jefferson Vasconcelos, defendeu a divisão da Malha Sul em três frentes, posição diferente da defendida pelo MPF.

O Ministério dos Transportes propõe dividir a concessão em Malha Gaúcha, Malha Mercosul e corredor Paraná-Santa Catarina, modelo que busca ampliar a concorrência entre investidores.

No entanto, representantes do Sul avaliam que apenas o trecho Paraná-Santa Catarina apresenta maior atratividade econômica. A estratégia do governo é utilizar o superávit estimado desse corredor para financiar a recuperação das demais linhas.

Já a concessionária Rumo afirma que, apesar do crescimento da movimentação de cargas desde 2015, a Malha Sul registra prejuízo anual de cerca de R\$ 400 milhões e demanda investimentos de R\$ 5,2 bilhões para manter a operação. A empresa defende um novo modelo de concessão e considera necessária a prorrogação do contrato por até dois anos, já que a atual concessão termina em fevereiro de 2027.

Para Renan Silva, professor de Economia do Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais (Ibmec

Brasília), a nova concessão representa uma oportunidade para recuperar a competitividade do Rio Grande do Sul, reduzindo gargalos logísticos e fortalecendo o transporte ferroviário. Segundo ele, décadas de desinvestimentos, agravadas pelos eventos climáticos extremos registrados recentemente, tornaram indispensável uma ampla recuperação da infraestrutura.

Na avaliação do economista, a nova modelagem oferece maior segurança aos investidores e poderá eliminar pontos de estrangulamento da malha, reduzir o chamado “custo Brasil” logístico e tornar o transporte ferroviário mais eficiente e resiliente.

Silva destaca que o Corredor Rio Grande será estratégico nesse processo. A melhoria da ligação entre o interior do Estado e o Porto de Rio Grande deverá am-

pliar a capacidade de movimentação de granéis, celulose e carga geral, fortalecendo o terminal como um dos principais centros logísticos do Sul do País.

Os benefícios também deverão alcançar o agronegócio e a indústria. Para o especialista, a ferrovia continua sendo o modal mais eficiente para o transporte de grandes volumes, como soja, milho e trigo. A redução dos custos logísticos tende a ampliar a competitividade dos produtos gaúchos no mercado internacional e beneficiar segmentos como celulose, metalmeccânico e petroquímico.

Outro ponto destacado é o fortalecimento do Corredor Mercosul. Uma ferrovia moderna ligando o Rio Grande do Sul à Argentina e ao Uruguai poderá consolidar o Estado como hub logístico regional, ampliar o comércio internacional e estimular novos investimentos em centros de distribuição e empreendimentos industriais nas regiões de fronteira. O professor também considera positiva a divisão da concessão em corredores específicos. Segundo ele, o modelo permite gestão mais especializada, reduz riscos aos investidores e facilita a atração de empresas com experiência em diferentes segmentos da logística ferroviária.

Silva ressalta que o papel do Tribunal de Contas da União (TCU) será decisivo para conferir segurança jurídica ao processo, validar os estudos técnicos e garantir que os investimentos previstos sejam compatíveis com contratos de longo prazo. Na avaliação do economista, a reforma tributária também poderá ampliar os benefícios da nova infraestrutura ferroviária, permitindo que os ganhos de eficiência logística se reflitam com maior intensidade no custo final dos produtos.

Para aproveitar esse novo ciclo de investimentos, Silva defende uma atuação integrada entre os governos federal e estadual e a iniciativa privada. Entre as prioridades estão a criação de um comitê permanente para acompanhar as obras, a implantação de plataformas logísticas e terminais intermodais e a adoção de projetos de engenharia preparados para eventos climáticos extremos, garantindo maior resiliência da infraestrutura ferroviária gaúcha.

MERCADO AUTOMOTIVO

Venda de veículos deve crescer 8,6% em 2026

Programa Move Brasil, que oferece juros reduzidos na troca de caminhões mais antigos, continua ajudando, mas ainda não foi capaz de reverter a queda no segmento

No ano de 2026, as vendas de veículos novos no Brasil devem apresentar um crescimento acima do previsto inicialmente pela Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabreve). Segundo projeção que foi revista e divulgada na semana passada pela federação, a venda de veículos novos deve crescer em torno de 8,6% neste ano, com mais de 5,2 milhões de unidades comercializadas.

A projeção engloba o emplacamento de automóveis, comerciais leves (picapes e furgões), ônibus, caminhões, motos e implementos rodoviários (como carrocerias). No início do ano, a entidade projetava crescimento em torno de 6,1% para este ano.

Quando se consideram apenas automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus, a estimativa atual aponta um crescimento de 7,9%, com expectativa de que 2,7 milhões de unidades sejam vendidas, bem acima do que projetava a entidade anteriormente, de crescimento de 3,02%.



MARCELO G. RIBEIRO/ARQUIVO/JC

Segmento de motos pode registrar recorde histórico, com mais de 2,4 milhões de unidades comercializadas

No segmento de motos, por exemplo, a Fenabreve espera um recorde histórico, com alta de 10% e vendas acima de 2,4 milhões de unidades.

O presidente da Fenabreve, Arcélio Junior, disse que a federação precisou fazer uma revisão das projeções para o ano porque o setor vem apresentando “números acima do esperado”.

“A gente teve um crescimento acima do esperado, acima da nossa previsão inicial e, diante disso, optamos por re-

visar e reanalisar os dados. Conversamos sobre cada segmento e agora estamos reavaliando nossas projeções”, disse.

No primeiro semestre deste ano, o setor como um todo apresentou uma expansão de 16,01%, com a comercialização de 2.715.403 unidades. “Nós tivemos neste ano um surpreendente crescimento na venda de veículos”, ressaltou o presidente da Fenabreve.

Parte desse aumento, diz a entidade, se deve principalmente ao programa federal Carro

Sustentável, que reduz as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) dos carros mais leves e sustentáveis. Também contribuíram para essa alta a redução de preços motivada pela concorrência e o crescimento de concessionárias no País, que somam agora 8.401 filiadas à Fenabreve.

Considerando-se apenas o emplacamento de automóveis e comerciais leves, o crescimento foi de 20,11% em relação ao mesmo período do ano passado, com 1.359.107 unidades. O

segmento de motos também teve um bom desempenho entre janeiro e junho deste ano, com 1.174.459 unidades emplacadas, o que representou alta de 14,10% frente ao primeiro semestre de 2025.

Quanto aos segmentos de ônibus e caminhões, o desempenho ainda permanece negativo. No acumulado do ano, foi registrada queda de 9,09%, com 61.020 novas unidades comercializadas. Para o fechamento do ano, a projeção para caminhões e ônibus também continua negativa, com quedas de 7,8% (caminhões) e de 9,2% (ônibus).

“No segmento de caminhões, a gente teve um crescimento em junho de quase 15% em relação a maio e de 13,5% em comparação a junho do ano passado, basicamente impulsionado pelo programa Move Brasil”, disse o diretor executivo da Fenabreve, Marcelo Franciulli.

Segundo ele, o programa Move Brasil, que oferece juros reduzidos na troca de caminhões mais antigos, continua ajudando, mas ainda não foi capaz de reverter a queda que já vinha ocorrendo há tempos no segmento de caminhões. “A informação que temos é que os recursos aportados no Move 2 já terminaram. Porém tem muitas operações que ainda não se converteram em emplacamentos em função da burocracia”, afirmou Franciulli.

COMBUSTÍVEIS

Etanol cai 8,76% em maio e junho, e lidera recuo do preço dos combustíveis, aponta ValeCard

Os preços dos combustíveis tiveram comportamentos distintos em junho no Brasil, com o etanol aprofundando a queda observada no mês anterior, enquanto a gasolina e o diesel S-10 ficaram praticamente estáveis na média nacional, segundo levantamento da ValeCard. O etanol foi a melhor opção para o motorista em 10 estados do País. Nos meses de maio e junho, o preço do etanol acumula

queda de 8,76%.

Na comparação mensal, o etanol caiu em 23 estados contra maio e registrou redução média nacional de 3,64%, puxada principalmente pelo avanço da safra de cana-de-açúcar, no Centro-Sul. No mesmo período, a gasolina teve leve retração de 0,09% na média nacional, embora tenha subido em 15 estados. Já o diesel S-10 recuou apenas 0,07%, mantendo

estabilidade apesar das oscilações do petróleo no mercado internacional.

Pelos números da ValeCard, a gasolina passou de R\$ 6,857 em maio para R\$ 6,851 em junho. O etanol recuou de R\$ 4,619 para R\$ 4,451, queda de R\$ 0,168 por litro. O diesel S-10 foi de R\$ 7,303 para R\$ 7,298, com redução de R\$ 0,005. O levantamento considera transações realizadas entre 1º e 26 de junho em mais de 25 mil postos credenciados no País.

“O avanço da safra de cana-de-açúcar continuou ampliando a oferta de etanol no mercado, favorecendo novas reduções de preços em praticamente todas as regiões produtoras”, explicou

o diretor de Mobilidade e Operações da ValeCard, Marcelo Braga.

“Ao mesmo tempo, a gasolina permaneceu praticamente estável na média nacional, mesmo após o reajuste anunciado pela Petrobras no fim de maio, o que demonstra que o impacto esperado nas bombas foi absorvido por outros fatores da cadeia de distribuição, como a concorrência regional, a gestão de estoques e a maior competitividade do etanol”, acrescentou.

Já o diesel, segundo Braga, também apresentou pouca variação, apesar da forte volatilidade observada no mercado

internacional de petróleo durante junho. O executivo acrescentou que, apesar do alívio para o consumidor em junho, o mercado segue atento ao ambiente externo. “Os combustíveis seguem bastante sensíveis às oscilações do petróleo e do câmbio”, afirmou.

Com o recuo, o etanol passou a ser a alternativa economicamente mais vantajosa para abastecimento em 10 estados: Amapá, Bahia, Distrito Federal, Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Paraná, Roraima e São Paulo, considerando a regra de até 70% do preço da gasolina, destacou a ValeCard.

INFRAESTRUTURA

Indicador aponta cautela entre transportadores

Pesquisa da CNT revela que juros elevados, aumento dos custos e incertezas seguem limitando decisões de investimentos

Os empresários do transporte rodoviário de cargas continuam demonstrando pouca confiança na evolução do ambiente econômico brasileiro. Divulgado na semana passada, o Índice CNT de Confiança do Transportador Rodoviário de Cargas mostra que o indicador permaneceu abaixo da linha de neutralidade nos cinco estados com resultados consolidados, refletindo um cenário de cautela diante dos elevados custos operacionais, das dificuldades de acesso ao crédito, da carga tributária e das incertezas econômicas. Apenas Santa Catarina registrou avanço na comparação com o segundo semestre de 2025. No Rio Grande do Sul, o índice geral recuou de 46,7% para 42,4% na comparação dos períodos, reforçando a percepção de um ambiente ainda desfavorável para novos investimentos e para a expansão da atividade.

A avaliação dos transportadores do estado gaúcho revela deterioração tanto das condições atuais quanto das expectativas para os próximos meses. O índice de condições atuais caiu de 38,8% para 32,3%, enquanto o índice de expectativas desceu de



Entre os problemas apontados pelos empresários gaúchos está a precariedade da malha rodoviária

50,7% para 47,5%, ambos abaixo do nível considerado de confiança. Entre os fatores apontados pelos empresários estão o aumento dos custos com combustível, pedágios e manutenção da frota, a elevada carga tributária, a precariedade da infraestrutura rodoviária, a escassez de motoristas, a dificuldade de acesso ao crédito e a falta de previsibilidade do cenário econômico.

Realizada entre 28 de maio e 21 de junho, a oitava edição do Índice CNT de Confiança do Transportador Rodoviário de Cargas ouviu 134 empresas no

Rio Grande do Sul. O levantamento acompanha a percepção dos empresários sobre as condições atuais da economia e de seus negócios, bem como as expectativas para os seis meses seguintes, produzindo informações que orientam a atuação institucional da CNT e das federações estaduais na defesa de medidas voltadas ao fortalecimento da logística, da infraestrutura e da competitividade do transporte rodoviário brasileiro.

Para o presidente da Federação das Empresas de Logística e Transporte de Cargas no Rio

Grande do Sul (Fetransul), Francisco Cardoso, o levantamento confirma uma percepção que já faz parte da rotina das empresas transportadoras: a dificuldade de planejar investimentos em um ambiente marcado pela instabilidade econômica e pelo aumento permanente dos custos.

“O transportador continua acreditando no potencial do setor, mas enfrenta um cenário que reduz sua capacidade de investir e de crescer. Quando os custos aumentam mais rapidamente do que a atividade econômica e persistem problemas históri-

cos de infraestrutura, crédito e segurança jurídica, a confiança naturalmente diminui. Esse resultado reforça a necessidade de políticas públicas capazes de melhorar o ambiente de negócios e ampliar a competitividade do transporte rodoviário de cargas”, afirma.

Para a diretora executiva da CNT, Fernanda Rezende, o levantamento oferece um retrato das expectativas do setor e contribui para a compreensão dos desafios enfrentados pelas empresas. “Ao acompanhar a percepção dos transportadores em diferentes estados, conseguimos identificar tendências que influenciam o ambiente de negócios e orientar, com mais precisão, a atuação da Confederação em defesa da competitividade do transporte rodoviário de cargas”, afirma.

Embora o comportamento dos indicadores varie entre os estados, a pesquisa revela um diagnóstico comum. Santa Catarina foi o único estado a registrar crescimento da confiança, enquanto São Paulo apresentou o menor índice desde o início da série histórica estadual e o Rio de Janeiro acumulou nova retração. Minas Gerais, que participou da pesquisa pela primeira vez, registrou o melhor resultado geral da rodada e foi o único estado a apresentar expectativas acima da linha de neutralidade, embora a avaliação sobre as condições atuais também permaneça negativa.

Braskem busca melhoria nas condições do acesso rodoviário ao Polo Petroquímico de Triunfo

Dona de uma das operações mais complexas da cadeia industrial gaúcha, a qual incluiu uma estratégia logística integrada de caráter internacional, a Braskem busca melhoria nas condições do acesso rodoviário ao Polo Petroquímico de Triunfo. A companhia encaminhou à Secretaria de Logística e Transportes do Estado (Selt/RS) um ofício destacando a necessidade emergencial de recuperação das condições do asfalto e da sinalização da ERS 124 no trecho entre a BR 386 e o anel viário do complexo industrial de 14,6 mil hectares.

Interligando municípios como Nova Santa Rita, Montenegro e Porto Alegre, além de Triunfo, o trecho é crucial para entrada e saída de insumos e produtos

inflamáveis e de cargas sensíveis. A estimativa é que pelo menos 10 mil veículos circulem diariamente no trecho, entre eles, os cerca de 6.300 trabalhadores das seis empresas que compõem o Polo Petroquímico, que mantém uma operação sensível e com processos ininterruptos.

O documento foi entregue diretamente ao secretário Clóvis Garcez Magalhães, no final de junho, durante sua visita ao complexo petroquímico. “Este trecho da ERS-124 é muito importante para viabilizar a circulação da cadeia produtiva estadual e, por isso, necessita de uma alternativa que atenda aos municípios envolvidos, fundamentais para o desenvolvimento da economia gaúcha”, frisou o titular da pasta.

A preocupação da Braskem no acesso rodoviário ao Polo Petroquímico de Triunfo tem um componente recente a ser considerado. Desde as enchentes de 2024 que, entre outras consequências, comprometeram a Malha Ferroviária Sul, a companhia ficou impedida de acessar o seu terminal ferroviário localizado dentro do complexo industrial, o qual era utilizado para receber etanol, matéria-prima para produção do eteno de fonte renovável produzido exclusivamente no Estado. Desde então, para garantir a produção e o abastecimento do mercado, a companhia retomou por via rodoviária o transporte do insumo, acarretando em mil viagens mensais.

Uma das alternativas já sinalizadas para a questão envol-

veria a utilização do Programa de Incentivo ao Acesso Asfáltico (PIAA/RS). Instituída pela Lei Complementar nº 15.405, em 2019, a iniciativa viabiliza parcerias que agilizem projetos de infraestrutura rodoviária. Entre os requisitos necessários para a adesão ao programa estão os projetos básico e executivo da obra (com os estudos técnicos e de impacto ambiental), o orçamento detalhado dos serviços e os documentos cadastrais da empresa. Após a aprovação do governo do Estado, as empresas estão autorizadas a realizar os serviços. Em contrapartida, terão o valor investido na obra abatido do ICMS.

Segundo o gerente de Relações Institucionais da Braskem no Rio Grande do Sul, Da-

niel Fleischer, a medida reforça o compromisso da companhia em relação à segurança de suas operações. “Há mais de 40 anos mantemos uma agenda positiva de crescimento econômico e desenvolvimento sustentável, seguindo os mais rigorosos padrões de segurança para proteger os integrantes, a comunidade e o meio ambiente, garantindo processos confiáveis e seguros, sempre em sinergia com os atores públicos e privados”, explica.

Ele lembra que, somente nos últimos quatro anos, a companhia realizou investimentos da ordem de R\$ 2 bilhões, em processos de melhoria contínua e desenvolvimento de novos ativos, mesmo frente a um cenário complexo, em meio a uma baixa histórica do ciclo petroquímico.

OPINIÃO

Energia e competitividade: o caminho da indústria brasileira na transição energética

André Chaves

VP da unidade de negócios da Falconi

A competitividade da indústria brasileira depende cada vez mais da forma como as empresas gerenciam sua energia. Mais do que um componente de custo, o tema tornou-se estratégico diante da pressão por eficiência e redução de emissões. Segundo o Balanço Energético Nacional (BEN) 2026, da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), indústria e transportes concentram cerca de 66% do consumo total de energia do país no último ano.

Nesse contexto, três caminhos principais vêm se consolidando como alternativas para reduzir emissões sem comprometer desempenho econômico: a revisão do mix energético utilizado pelas empresas, o avanço em eficiência operacional e a implementação de projetos estrutu-

rais de capital voltados à transição energética.

O Brasil parte de uma posição relativamente favorável nesse processo. Dados do BEN 2026 mostram que 65,1% da energia consumida pela indústria nacional já é proveniente de fontes renováveis. A ampliação dessa participação reduz a dependência de combustíveis fósseis e a exposição à volatilidade dos preços. Além disso, levantamento da Confederação Nacional da Indústria (CNI) aponta que 48% das empresas industriais já investiram em fontes limpas e 42% avaliam projetos de autoprodução.

Mesmo com esse avanço, ainda há espaço relevante para ganhos de eficiência. O relatório "Roadmap de Ações de Eficiência Energética", também produzido pela EPE, aponta que melhorias em equipamentos como motores elétricos, compressores, bombas

e sistemas de cogeração podem gerar reduções significativas no consumo energético. Entre as iniciativas mais frequentes estão a implantação de sistemas de gestão de energia, o reaproveitamento de calor residual, a automação de utilidades industriais e o monitoramento contínuo de indicadores de desempenho energético.

Em muitos casos, porém, alcançar reduções mais expressivas de emissões exige investimentos estruturais. Projetos de retrofit em sistemas de utilidades industriais, implantação de cogeração, geração solar ou eólica, redes de calor industrial e soluções de armazenamento de energia tendem a ganhar protagonismo à medida que empresas avançam em suas metas de descarbonização.

Esse movimento tem atraído volumes crescentes de capital para iniciativas ligadas à transição energética no País. Estimati-

vas da Bloomberg apontam que o Brasil já recebeu cerca de US\$ 37 bilhões em investimentos diretos nesse campo, sinalizando o interesse global em projetos energéticos no mercado brasileiro. Ainda assim, desafios relacionados ao ambiente regulatório e ao financiamento de projetos continuam sendo fatores relevantes a considerar. Nesse cenário, a combinação entre estratégia industrial, acesso a capital, gestão rigorosa de Capex e uma governança sólida torna-se decisiva.

Para avançar de forma consistente nessa agenda, é fundamental partir de um diagnóstico detalhado do consumo energético e dos principais pontos de desperdício, avaliar o custo das fontes atuais e alternativas, priorizar investimentos com retorno mais rápido combinados a iniciativas estruturais e consolidar um plano integrado com metas claras. Tudo



FALCONI/DIVULGAÇÃO/JC

isso deve ser sustentado por uma governança robusta, com indicadores de eficiência, acompanhamento contínuo e responsabilização direta pela execução.

A transição energética na indústria brasileira tende a se apoiar em três pilares principais: decisões estratégicas sobre o mix energético, ganhos consistentes de eficiência operacional e execução disciplinada de projetos de capital. Nesse contexto, a descarbonização deixa de ser apenas uma pauta ambiental e passa a representar também uma alavanca concreta de competitividade para o setor industrial.

Sindiatacadistas RS
Sindicato do Sistema Comércio

SIGA NOSSAS MÍDIAS SOCIAIS E FIQUE LIGADO NAS NOVIDADES:

[SINDIATACADISTAS.COM.BR](https://www.sindiatacadistas.com.br) [@SINDIATACADISTASRS](https://www.instagram.com/sindiatacadistasrs) [SINDIATACADISTAS](https://www.facebook.com/sindiatacadistas) [/COMPANY/SINDIATACADISTAS](https://www.linkedin.com/company/sindiatacadistas)

PODCAST DESTACA PAPEL HISTÓRICO DOS SINDICATOS EMPRESARIAIS NAS RELAÇÕES TRABALHISTAS

Em grande evidência no debate público desta temporada, as propostas de redução da jornada de trabalho e o eventual fim da escala 6x1 são dois bons exemplos de temas que resgatam o papel histórico dos sindicatos empresariais na evolução das relações trabalhistas.

E justamente para dar luz a estas e muitas outras questões, o quarto episódio do podcast "Fala, Atacadista" ouviu uma das principais referências nacionais, o advogado especialista em direito do trabalho e relações sindicais, Flávio Obino Filho.

Conduzida pelo vice-presidente do Sindiatacadistas RS, Fulvio Delavi, o programa abordou não somente as transformações em curso no mercado de trabalho, os novos modelos de contratação, mas os impactos que mudanças legislativas já impõem sobre a competitividade das empresas.

"Os sindicatos empresariais têm um papel institucional importantíssimo na defesa dos interesses e anseios das empresas nas mesas de negociação", destacou Obino Filho. O especialista reforçou, ainda, que mudanças de grande alcance - como os dois principais temas em

evidência - precisam considerar as especificidades de cada setor e ser construídas pelo diálogo. "A negociação coletiva segue sendo o melhor caminho para conciliar competitividade, produtividade e qualidade de vida dos trabalhadores."

Em paralelo aos temas legislativos, o advogado também chamou a atenção para um outro ponto por vezes despercebido: o nível de produtividade de profissionais e empresas. Sem produtividade, o crescimento econômico é totalmente prejudicado. Estamos estagnados há pelo menos 20 anos"

O episódio abordou ainda as mudanças de comportamento das novas gerações em relação ao trabalho — transformações que já fazem parte da realidade das empresas do setor.

Assista ao episódio completo:



Jornalista responsável: Moglia Comunicação Empresarial

