

INFRAESTRUTURA



TÂNIA MEINERZ/JC

Em um estado onde cerca de 85% das cargas movimentadas dependem das rodovias, as condições da malha têm reflexos além do transporte

Estradas desafiam competitividade

Especialistas apontam necessidade de modernizar para reduzir os custos logísticos

Sofia Kramp Leke

sofial@jcrs.com.br

O Rio Grande do Sul enfrenta um desafio que vai além do setor de cargas: melhorar a infraestrutura é também uma condição para reduzir custos, aumentar a competitividade e sustentar o crescimento da economia. O diagnóstico esteve no centro do Painel Diálogos – Transporte & Logística, promovido pela Federação das Empresas de Logística e Transporte de Cargas no Rio Grande do Sul (Fetransul), em Porto Alegre.

Em um Estado onde cerca de 85% das cargas movimentadas dependem das rodovias, as condições da malha têm reflexos que ultrapassam o transporte. Para o presidente da Fetransul, Francisco Cardoso, a principal urgência é ampliar a infraestrutura existente. Segundo ele, apesar de quase três décadas de concessões

rodoviárias, os contratos não foram suficientes para acompanhar o crescimento da demanda. “Precisamos encontrar alternativas para financiar a ampliação da infraestrutura do País. Se a infraestrutura não estiver no centro dos programas de governo, não vamos conseguir atingir um nível compatível com os países desenvolvidos”, afirmou.

A concentração no transporte rodoviário não é exclusiva do Estado. No Brasil, cerca de 70% das cargas também são movimentadas por rodovias. Para Cardoso, porém, o desafio não está necessariamente em substituir os caminhões por outros modais, mas em garantir que a infraestrutura acompanhe a realidade econômica e a demanda por transporte.

O tamanho dessa defasagem aparece nos números apresentados pela gerente executiva de Economia da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Fernanda Schwantes. Segundo levantamento da entidade, o Rio Grande do Sul tem 256 projetos de infraestrutura considerados necessários, que demandariam R\$ 125 bilhões em investimen-

tos. Apenas no setor rodoviário, são 147 trechos ou rodovias, com uma necessidade estimada em R\$ 40 bilhões.

A carteira reúne obras de duplicação, recuperação e outras intervenções. Em âmbito nacional, a CNT identificou 2.837 projetos necessários para que o País alcance um nível considerado adequado de infraestrutura, com uma demanda estimada em R\$ 2 trilhões. Os números mostram que o problema não se resume a uma obra pontual ou a um trecho específico de estrada, mas a uma defasagem que foi se acumulando ao longo dos anos.

Parte da explicação está na queda dos investimentos. Conforme os dados apresentados por Fernanda, o Brasil destinava cerca de 2% do Produto Interno Bruto (PIB) à infraestrutura de transporte na década de 1970. Em 2025, esse percentual havia recuado para 0,13%. Nos últimos três anos, o governo federal investiu, em média, R\$ 17 bilhões por ano em todas as modalidades de transporte, com a maior parcela concentrada nas rodovias.

A falta de recursos também

aparece na condição das estradas. Dos 8.813 quilômetros de rodovias avaliados pela CNT no Rio Grande do Sul em 2025, 73% estavam em estado geral de conservação regular, ruim ou péssimo. Entre as rodovias concedidas, o percentual chegava a 55%. No Brasil, 62,1% dos trechos avaliados pela entidade estavam nessas condições. Para quem depende das estradas diariamente, a precariedade não fica apenas na paisagem. Ela chega ao bolso. A CNT estima que trafegar por rodovias de baixa qualidade eleva, em média, 31,2% o custo operacional dos transportadores em comparação com vias em ótimo estado. O impacto envolve desde o desgaste dos veículos até o maior tempo necessário para percorrer determinados trajetos.

Esse aumento de custo acaba se espalhando pela economia. Uma logística mais cara reduz a margem das empresas, dificulta a competitividade e pode pesar até mesmo na decisão de novos investimentos. Para uma indústria, por exemplo, receber matéria-prima e escoar a produção depende de uma rede de transporte

que ofereça não apenas condições adequadas, mas também previsibilidade. No Rio Grande do Sul, onde o agronegócio, a indústria e as exportações têm papel relevante, esse fator ganha ainda mais importância.

O debate sobre infraestrutura também passou a considerar um problema que ficou mais evidente após as enchentes de 2024: a capacidade das estruturas de resistir a eventos climáticos extremos. Para Fernanda, as cheias revelaram que não só o Rio Grande do Sul, mas o Brasil inteiro não tem uma infraestrutura resiliente às mudanças climáticas. “Praticamente todas as rodovias construídas no País foram construídas na década de 1970, com padrões de construção compatíveis com a realidade que se tinha naquela época”, pontua.

As enchentes, nesse sentido, acrescentaram uma camada ao desafio. Além de recuperar o que foi danificado, o Estado precisa discutir como reconstruir uma infraestrutura capaz de responder a uma realidade climática diferente. Ao mesmo tempo, permanecem demandas antigas, como duplicações, recuperação de pavimentos e ampliação da capacidade das rodovias. Diante desse cenário, representantes do setor defendem uma combinação de investimentos públicos e privados.

Cardoso reconhece o papel das concessões nas áreas em que o modelo é viável, mas ressalta que a participação do poder público continua necessária para ampliar a infraestrutura. Entre as propostas apresentadas estão a elevação gradual dos investimentos até alcançar 4% do PIB e um plano nacional de R\$ 300 bilhões em dez anos para a restauração, duplicação e construção de rodovias. A ideia é estruturada por entidades do setor de infraestrutura e rodovias, como a Aneor, e conta com estudos técnicos de instituições como a CNT, a CNI e a ABDIB.

A maior parte da produção no Rio Grande do Sul ainda depende dos caminhões para chegar ao destino. A qualidade das estradas interfere diretamente no preço, no tempo e na capacidade de empresas competirem. Melhorar a logística significa, nesse cenário, enfrentar um dos obstáculos que atravessam diferentes setores da economia gaúcha.

INFRAESTRUTURA

Paralisações da Ponte do Guaíba afetam logística

Segunda interrupção do sistema de içamento em menos de dois meses prejudica operações portuárias e preocupa setores ligados ao transporte de cargas

Marina Mugnol

✉ marina@jcrs.com.br

Pela segunda vez em pouco menos de dois meses, o sistema de içamento da Ponte do Guaíba foi interrompido para a realização de manutenções periódicas, entre os dias 3 e 8 de agosto. Mais uma vez, a recorrência da paralisação de uma das principais rotas do Rio Grande do Sul volta a chamar atenção para os impactos econômicos provocados pela interrupção da estrutura em toda a cadeia logística.

De acordo com a CCR Via-Sul, concessionária responsável pela estrutura, a intervenção faz parte do plano de aprimoramento e preservação operacional da ponte. A medida busca restabelecer as condições ideais de funcionamento do sistema e reduzir a necessidade de novas intervenções de maior impacto no futuro.

Para o prático de Porto Alegre, Geraldo Almeida, a forma como a concessionária tem conduzido as manutenções da ponte precisa ser revista. As



CCR/DIVULGAÇÃO/JC

De acordo com a concessionária responsável, a intervenção faz parte do plano de aprimoramento

interrupções deveriam ser previamente planejadas e programadas em conjunto com a administração do porto, o que, de acordo com Almeida, não vem ocorrendo.

“Ficamos 10 dias sem receber embarcações. É justamente nesse período que as manutenções deveriam ser realizadas. Porém, se a concessionária não tem a intenção de aguardar o navio, é necessário discutir diretamente com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para encontrar uma solução para esse problema.”

Almeida ressalta ainda que as paralisações afetam toda a cadeia de abastecimento. Segundo ele, quando há uma interrupção na hidrovia, todas as cargas que dependem daquele trecho para serem transportadas também são impactadas.

“Nós, profissionais, não podemos ficar na dúvida se vai ou não ter ponte. É disso que vem o nosso ganha-pão e, no momento em que você não tem esse serviço, todos que dependem desse processo são afetados financeiramente.”

No caso dos gases petro-

químicos, os prejuízos são ainda maiores. Segundo Almeida, quando não é possível escoar a produção e não há espaço para armazená-la, é necessário realizar a queima do gás por meio do flare. Dessa forma, o produto, que possui alto valor agregado, acaba sendo perdido.

“Uma das operações afetadas pela última paralisação da ponte gerou um custo de US\$ 200 mil por dia. Ou seja, se um trajeto curto custa US\$ 2,5 milhões e o produto é vendido por US\$ 3 milhões, o lucro é de US\$ 500 mil. Mas, se for preci-

so gastar US\$ 1 milhão durante cinco dias à espera do carregamento do navio, esse valor supera o lucro da operação. Em vez de ganhar US\$ 500 mil, vou ter um prejuízo de US\$ 500 mil”, explica Almeida.

Já Wilen Manteli, presidente da Associação Hidrovias do Rio Grande do Sul (Hidrovias RS), destaca que, além dos impactos no abastecimento e na economia de toda a cadeia, as paralisações também prejudicam a imagem da logística brasileira no exterior.

“Esse tipo de problema gera uma série de prejuízos. A partir do momento em que um navio em Porto Alegre é parado, isso atrasa outro em Rio Grande, e assim por diante. Com isso, o Estado perde ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), oportunidades de emprego e diversas outras coisas. No fim, deixamos de crescer e evoluir.”

Manteli critica ainda a falta de interesse do poder público em buscar soluções para esse tipo de problema. “Tinha que haver um maior envolvimento da sociedade junto ao governo para estabelecer uma política de logística, pelo menos dentro da Lagoa até Rio Grande, que é o nosso corredor para os mercados externos. Estamos tentando trabalhar nisso, mas é difícil. O gaúcho, lamentavelmente, não é associativo”.

ASCOM PORTOS RS/DIVULGAÇÃO/JC



Iniciativa privada fará o maior aporte

Governo projeta necessidade de R\$ 1,2 tri em investimentos em logística até 2050

O governo federal estima a necessidade de R\$ 1,225 trilhão em investimentos em infraestrutura logística até 2050, dos quais R\$ 734,4 bilhões deverão vir da iniciativa privada e R\$ 490,5 bilhões do setor público, segundo o Plano Nacional de Logística (PNL) 2050, que entra em vigor nesta quarta-feira, 12.

O PNL 2050 mapeou três corredores de manutenção e 31 eixos logísticos considerados estratégicos para o desenvolvimento nacional, além de identificar 112 objetivos prioritários de atuação, segundo o governo. O

documento levantou ainda problemas logísticos e dificuldades para o escoamento doméstico de carga e para exportação.

No diagnóstico, o governo identificou saturação rodoviária em curtas distâncias e em distâncias médias, saturação dos aeroportos na macrometrópole de São Paulo, isolamento de comunidades na região Norte, concentração aeroportuária, desafio na integração regional aérea, desafio na integração regional hidroviária e altas distâncias até centralidades.

Entre as principais diretrizes do PNL está o fortalecimento da intermodalidade, com maior integração entre rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos, como forma de reduzir a dependência do Brasil do transporte rodoviário.

A avaliação do governo é que a diversificação da matriz de transportes pode reduzir custos logísticos, aumentar a segurança operacional e ampliar a competitividade dos setores exportadores.

“A ideia é ampliar as malhas de transporte, como a ferroviária, que conta atualmente com cerca de 30 mil quilômetros, além de reduzir a concentração de mercado no Sudeste, por meio da promoção de concessões aquaviárias, terrestres e aeroviárias que atendam à particularidade de cada Estado e comportem o escoamento dos volumes crescentes do setor produtivo nas cinco regiões do País”, afirma o governo no Plano.

Atualmente, as rodovias concentram 54% da movimentação de cargas no Brasil, en-

quanto as ferrovias respondem por 27%, o transporte aquaviário por 19% e o modal aéreo por menos de 1%, segundo dados da Infra S.A.

O governo também afirma que o PNL 2050 deverá subsidiar a elaboração do próximo Plano Plurianual (PPA) e contribuir para a definição das prioridades orçamentárias da União, além de orientar a estruturação de futuros projetos de concessão e parcerias com o setor privado.

Elaborado pelo Ministério dos Transportes em conjunto com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), o plano estabelece diretrizes para os próximos 24 anos e busca aumentar a eficiência da matriz logística brasileira, reduzir custos de transporte e ampliar a integração entre diferentes modais.

ENTREVISTA

Qualidade da infraestrutura compromete a competitividade

Insuficiência de rodovias pavimentadas no Rio Grande do Sul impacta economia e transporte, alerta CNT

Sofia Kramp Leke
sofial@jcrs.com.br

Entre estradas em condições inadequadas e uma forte dependência do transporte rodoviário, a logística gaúcha ainda enfrenta obstáculos que pesam sobre a economia. O problema aparece no tempo perdido, no aumento do combustível, na manutenção dos veículos e, ao final do processo, no preço que chega para empresas e consumidores.

Esses e outros gargalos logísticos foram temas discutidos no Painel Diálogos, promovido pela Fetransul, em Porto Alegre, na semana passada. Entre os participantes estava Fernanda Schwantes, gerente executiva de economia da Confederação Nacional do Transporte (CNT), que chamou atenção para a falta de investimentos e para a dependência das rodovias.

Em entrevista ao Jornal do Comércio, a especialista analisa os principais entraves da logística gaúcha, os impactos sobre a competitividade e o que precisa avançar para que o Estado tenha uma infraestrutura capaz de acompanhar suas necessidades.

JC Logística - Como a CNT avalia hoje a infraestrutura brasileira para o transporte de cargas?

Fernanda Schwantes - Está faltando investimentos em infraestrutura em todas as modalidades de transporte, sejam rodovias, ferrovias, portos, ae-

roportos e terminais. Estimamos que é necessário implementar 2.800 projetos para alcançar um nível de infraestrutura ideal e comparável com outros países que competem com o Brasil no mercado internacional. E esses projetos demandariam R\$ 2 trilhões em investimentos.

Log - O Brasil avançou ou perdeu no quesito de competitividade logística nos últimos anos?

Fernanda - Certamente perdeu por falta de investimento, porque o volume de recursos que a União consegue investir no modo rodoviário, que é por onde a gente movimenta 65% das cargas e mais de 95% da mobilidade de passageiros, é feita por rodovias. Saímos de um volume de investimentos em infraestrutura em torno de 2% do PIB, na década de 1970, para 0,13% do PIB em 2025. Isso em valores são R\$ 17 bilhões por ano, que é muito inferior ao que o Brasil precisaria investir em rodovias. Estimamos que só para a manutenção das rodovias que já existem, o Brasil precisaria investir R\$ 50 bilhões por ano. A qualidade da infraestrutura compromete a competitividade das empresas e do País.

Log - Quais gargalos logísticos do Rio Grande do Sul chamam mais atenção hoje?

Fernanda - São diversos problemas de logística. O primeiro é a nossa matriz de transporte que é bastante concentrada no modal rodoviário. É a modalidade que recebe maior volume de investimentos. Não estamos falando em reduzir carga do modo rodoviário, mas sim em usar cada modalidade para o que é melhor, por exemplo, longas distâncias com produto de baixo valor agregado, como é o caso de grãos ou minérios, é melhor



Só 12% da malha rodoviária no Brasil é pavimentada, afirma Fernanda

fazer por ferrovia e deixar os caminhões para distâncias mais curtas. Ainda temos baixa densidade de malha. Só 12% da malha rodoviária no Brasil é pavimentada. Vimos casos em que até o exército acabou fazendo obras. E por último é a qualidade da infraestrutura. Rodovias que não estão em bom estado de conservação aumentam muito o custo operacional do transportador e no fim vira inflação para todos os produtos.

Log - Qual é o impacto da condição das rodovias sobre o custo operacional e consequentemente sobre a competitividade das empresas?

Fernanda - Estimamos que o custo operacional de caminhões e ônibus que andam por rodovias de baixa qualidade aumenta em média 30% em relação a um pavimento de boa qualidade. Aqui no Rio Grande do Sul isso é ainda mais crítico, porque é quase um aumento de 40% no custo operacional do transportador em função da má qualidade das rodovias, as rodovias sob concessão também estão classifica-

das em estado geral de conservação regular, ruim ou péssimo. Ou seja, o transportador já paga impostos para ter infraestrutura, mas ainda sim paga pedágio. Vemos que há muito caminho para a melhoria dos contratos de concessão e também que as concessionárias precisam ser melhor fiscalizadas sobre os investimentos que elas têm efetivamente feito.

Log - O que as enchentes de 2024 revelaram sobre a vulnerabilidade da infraestrutura gaúcha?

Fernanda - Revelaram que não só o Rio Grande do Sul, mas o Brasil inteiro não tem uma infraestrutura resiliente às mudanças climáticas. Praticamente todas as rodovias do País foram construídas na década de 1970, com padrões de construção compatíveis com a realidade que se tinha naquela época. Acredito também que o Estado não está preparado para outro evento climático porque tudo foi reconstruído com o mesmo padrão de infraestrutura da que foi perdida em função dos even-



Estimamos que só para a manutenção das rodovias que já existem, o Brasil precisaria investir R\$ 50 bilhões por ano.

tos climáticos extremos. Temos muitos estudos e conhecimento, mas acaba que custa muito mais cara de ser implementada, e dada a urgência, ela acabou sendo reconstruída com o mesmo padrão construtivo anterior.

Log - Como a infraestrutura influencia a decisão de novos investimentos privados no Rio Grande do Sul?

Fernanda - Quando uma empresa decide se instalar em uma determinada localidade, ela vai considerar quais são as condições para receber matéria-prima e escoar sua produção. Quanto mais precária for a infraestrutura numa determinada região, mais difícil fica para uma empresa se instalar naquele local. Vimos isso acontecer muito no Estado e em algumas outras regiões do País à medida que a infraestrutura foi piorando. O custo logístico acaba ficando muito mais alto em função dessa dificuldade de escoar a safra e a produção industrial por causa da baixa qualidade da infraestrutura.

Log - Por fim, quais obras estruturantes ou investimentos deveriam ser prioridades nos próximos anos para melhorar a logística gaúcha?

Fernanda - São diversas melhorias que precisam ser feitas nas rodovias para melhorar o fluxo e a segurança para os usuários também. Vimos que no Rio Grande do Sul são necessários 256 projetos que precisam ser implementados para melhorar a infraestrutura do Estado, e esses projetos, entre eles a duplicação de rodovias, construção de faixa adicional em subidas, melhoria da sinalização e melhoria da qualidade do pavimento, demandariam R\$ 125 bilhões de investimento.



OPINIÃO

Por que as concessões rodoviárias lideram a modernização do transporte

João Fornari

Diretor comercial e cofundador da Kartado

O pipeline de concessões rodoviárias previsto para 2026 coloca a infraestrutura de transportes no centro da agenda econômica brasileira. Com plano de terminar o ano com 13 leilões realizados e estimativa de R\$ 148 bilhões em investimentos em todas as regiões do País, o governo aposta na ampliação da participação privada para destravar obras, reduzir gargalos logísticos e melhorar a qualidade e a segurança das estradas.

Dados indicam que as concessões já se consolidam como instrumento-chave na busca da logística eficiente. A Pesquisa CNT 2025, maior estudo sobre infraestrutura rodoviária no Brasil, avaliou pavimento, sinalização

e geometria das vias a partir da análise de itens como condições do asfalto, qualidade da sinalização, existência de acostamentos, curvas, pontes e dispositivos de segurança. A conclusão foi que 68% das rodovias concedidas são ótimas ou boas, contra 27% das rodovias públicas com essa qualidade de conservação. A mesma pesquisa traz que das 10 melhores estradas brasileiras, 9 são concedidas.

Segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT), a precariedade da infraestrutura rodoviária tem impacto direto sobre a economia: rodovias em más condições aumentam em até 31,2% os custos operacionais do transporte, percentual que pode chegar a 35,8% nas estradas sob gestão pública.

Outros dados que assegu-

ram os benefícios das concessões para a infraestrutura rodoviária vem da Fundação Dom Cabral (FDC): as rodovias concedidas são três vezes mais seguras que as administradas pelo poder público, de acordo com estudo publicado em 2023. A Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ACBR) afirma que, nos últimos 20 anos, houve redução de 56% das fatalidades e de 51% dos sinistros em rodovias concedidas.

A tendência é que a tecnologia aliada à inovação ajude as concessionárias a manterem a posição e a melhorarem os serviços. Pelo menos 80% das 20 melhores concessões rodoviárias possuem processos de gestão de ativos e manutenção digitalizados, o que as ajuda a garantir um melhor atendimento do contrato:

ao saber mais rápido onde estão os problemas, conseguem avaliar a criticidade para definir quais deles precisam ser resolvidos primeiro, sejam buracos, placas danificadas ou vegetação alta, por exemplo. Além de garantir a segurança da população, protege a concessão do risco contratual de uma eventual multa, que pode chegar a milhões de reais.

A iniciativa que tem sido positiva para as concessões rodoviárias também pode ser vantajosa para outras empresas do setor de infraestrutura. Seja para quem atua na prestação de serviços como energia, saneamento, até aeroportos, o acesso facilitado a informações por meio da digitalização facilita análises, permite melhor tomada de decisões pelos gestores e um melhor serviço em geral para a população.



KARTADO/DIVULGAÇÃO/JC



A tendência é que a tecnologia aliada à inovação ajude as concessionárias a manterem a posição e a melhorarem os serviços

Sindiatacadistas RS
Sindicato do Sistema Comércio

SIGA NOSSAS MÍDIAS SOCIAIS E FIQUE LIGADO NAS NOVIDADES:
SINDIATACADISTAS.COM.BR @SINDIATACADISTASRS SINDIATACADISTAS /COMPANY/SINDIATACADISTAS

ESTOQUE CERTO E PESSOAS CERTAS: ESTRATÉGIA LOGÍSTICA É VITAL PARA O ATACADO

Muito além do que simplesmente o processo que envolve a organização e transportes de bens e produtos, a logística pode ser o pilar estrutural com maior margem para que as empresas ganhem em competitividade. O parecer objetivo do diretor de Operações da MLogBrasil e consultor empresarial, Fernando Mancuzo, foi apenas um dos muitos pontos analisados no quinto episódio do podcast "Fala, Atacadista".

Conduzido pelo vice-presidente do Sindiatacadistas RS, Fulvio Delavi, o encontro colocou em evidência a relevância da estratégia logística para as empresas, especialmente os negócios do segmento atacadista, que têm na gestão de estoque uma atividade que está no centro da sua dinâmica de operação.

"Tem uma diferença muito grande entre ter muito estoque e ter o estoque certo. O estoque certo é o que o cliente está precisando, com um bom mix de produto, quantidade e giro certos e, principalmente, com uma rentabilidade adequada. Por isso é fundamental aproximar a logística do setor de vendas", explica.

Segundo o especialista, apesar do mercado ser composto por empresas de diferentes portes e nichos de atuação, uma boa estratégia logística passa pela organização de um tripé que, não por acaso, depende da sinergia mútua para garantir o equilíbrio do negócio.

"Eu só acredito numa empresa de sucesso quando há um equilíbrio entre tecnologia, processos e pessoas. E hoje o maior desafio está na questão das pessoas e de como mantê-las em desenvolvimento", acredita.

Não por acaso Mancuzo é um dos mais bem avaliados consultores do Qualificar, programa de fomento à capacitação profissional articulado pelo Sindiatacadistas RS desde 2014.

Acesse o site sindiatacadistas.com.br e confira a agenda completa do Programa Qualificar.

Quer saber mais sobre o tema?
Confira esses e outros ensinamentos do episódio escaneando o QR Code.



Jornalista responsável: Mágia Comunicação Empresarial

