

INFRAESTRUTURA



Semana Caldeira, realizada em Porto Alegre, foi palco de debates sobre ferrovias e multimodalidade

RS contesta modelo federal para malha ferroviária do Sul

Secretário estadual de Logística chamou de “modelo de fracasso” a divisão da concessão em três

Agnês Noll

✉ agnes@jcrs.com.br

O governo gaúcho contratou uma consultoria para fazer uma análise aprofundada da malha ferroviária gaúcha e contestar o modelo de concessão proposto pelo governo federal. O anúncio foi feito pelo secretário estadual de Logística e Transportes, Clóvis Garcez Magalhães, durante a palestra Fórum Liderança da Logística RS, promovida pelo Instituto Porta dentro da programação da Semana Caldeira, realizada na semana passada, em Porto Alegre.

A proposta da União prevê substituir a atual concessão da malha sul por três novas concessões. Para o secretário, o desenho compromete o futuro do modal no Estado. “A promoção de três concessões em substituição à atual é um modelo de fracasso. É uma declaração antecipada de um sistema que não vai encontrar um equilíbrio razoável ao longo do tempo”, afirmou. Segundo ele, a avaliação é quase consenso entre empresários da indústria, do comércio e dos serviços do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, além de parte do setor produtivo do Paraná.

O secretário afirmou que, ao fim dos 30 anos de concessão previstos no modelo, a capaci-

dade de transporte ferroviário até o porto de Rio Grande ficaria aquém do que já está instalado e projetado no complexo portuário. Os três estados do Sul, segundo ele, chegaram a uma posição comum sobre o tema, apesar de eventuais diferenças entre si. Na avaliação do secretário, isso “fortalece a condição da colaboração federativa” diante de um governo nacional com visão divergente.

O secretário lembrou que a ferrovia teve papel central na ocupação do território gaúcho. “No Rio Grande do Sul, efetivamente, a ferrovia é o nosso modal fundante”, disse. Hoje, porém, a oferta do transporte ferroviário está muito abaixo do que o Estado já teve, segundo o secretário, que atribui a queda a um modelo de concessão “bastante precário”. Magalhães também criticou a forte dependência do transporte rodoviário para o escoamento da produção gaúcha, cenário que considera insustentável.

O Estado também está revisando o Plano Estadual de Logística e Transportes (PELT). Segundo Magalhães, há divergência entre a modelagem ferroviária do plano e a visão da secretaria. “Logística é tempo. É um investimento muito pesado, mas ele se faz a partir da liderança da sociedade”, declarou, ao defender o engajamento de federações empresariais e usuários do sistema nas discussões com os governos.

Se a ferrovia é motivo de disputa, a hidrovía do Guaíba foi apresentada no fórum como um exemplo de que a multimodalida-

de já funciona no Estado, embora ainda com gargalos. Desde 2019, contêineres com cargas do Polo Petroquímico descem de barcaça do Terminal Santa Clara, em Triunfo, até o porto de Rio Grande, em operação que envolve a Braskem e a Wilson Sons.

A responsável pelo transporte de resinas da Braskem, Gabriela Piguin, contou que antes a carga seguia por caminhão, um modal mais caro e mais poluente. “A hidrovía trouxe uma solução incrível para a Braskem na nossa forma de atender o cliente”, disse. Ela enfatizou ainda a redução de riscos nas estradas, como roubo de cargas, acidentes e limitações de jornada dos motoristas.

Os usuários, no entanto, apontaram entraves. O principal é a burocracia. “É muita documentação, é imposto para cá, imposto para lá. Muitas vezes o processo se torna tão complexo que pode haver desistências. As pessoas falam: o rodoviário é mais prático”, relatou a representante da Braskem.

O diretor presidente do Tecon Rio Grande, Paulo Bertinetti, fez crítica semelhante sobre a exigência de documentos diferentes a cada troca de modal: “Aquele burocracia que atrapalha o desenvolvimento da logística”.

Para Gabriela, as empresas precisam superar a resistência cultural ao modal. “A multimodalidade é o caminho. A mudança é dura, mas depois ela flui”, disse a executiva, ao defender um trabalho conjunto entre Estado, operadores logísticos e clientes.

Enchentes pressionam por uma logística mais resiliente para o Estado

A crise climática atravessou todos os painéis da palestra Fórum Liderança da Logística RS da Semana Caldeira, realizado justamente em um período em que o Estado voltou a registrar áreas alagadas e sem energia. O governador Eduardo Leite, que estava previsto no evento, não compareceu por conta da situação.

O secretário estadual de Logística e Transportes, Clóvis Garcez Magalhães, lembrou que os eventos extremos não começaram em 2024. “O que nós vimos em 2024 começou em 2022”, afirmou. Ele relacionou a gravidade dos impactos à forma de ocupação do território gaúcho, com comunidades de todo o Rio Grande do Sul sendo duramente atingidas. “Discutir logística é pensar em pessoas”, defendeu.

Segundo o secretário, parte

significativa da malha rodoviária foi submersa e está sendo reconstruída com novos critérios, porque foi projetada “em um tempo em que os nossos parâmetros de interpretação eram outros”.

Representantes da Garin Partners, empresa que atua como assessora técnica na modelagem de concessões hidroviárias, defenderam que investir em hidrovias também é uma estratégia de adaptação climática. “Quando você regulariza o movimento e utiliza bem as suas margens, você reduz as enchentes, não aumenta”, afirmou Mário Fernandes. Segundo a empresa, a previsibilidade diante de eventos extremos foi um dos pontos incluídos na modelagem da concessão hidroviária gaúcha, com a discussão sobre como tratar o risco climático e quem arca com esse custo.

CONSUMO

Frete e prazo já pesam tanto quanto o desconto para compra na Black Friday

O consumidor que chega à Black Friday de 2026 é treinado. Anos de datas promocionais formaram um perfil proficiente, e o medo de deixar passar a oferta pesou mais nesse treino do que a busca por desconto. Esse mesmo consumidor é quem primeiro sente quando a logística falha, e frete e prazo já pesam tanto quanto o preço na hora de decidir.

O estudo de Black Friday da Stefanini Marketing, na 6ª edição, aponta frete caro como o principal fator que trava a compra, citado por 47% dos consumidores, à frente de juros altos (39%) e falta de dinheiro (36%). A taxa de desistência chega a 29% quando não encontram frete grátis.

Prazo de entrega e indisponibilidade regional respondem por dois dos três principais motivos de abandono de carrinho, atrás apenas de mudança de preço no checkout (53%).

Esse consumidor pesquisa

preço com mais de um mês de antecedência, 56% contra 31% em 2021, e cruza em média cinco canais antes de decidir. O comportamento vem de repetição, e é por isso que frete e prazo quebram a compra na última etapa, exatamente quando esse consumidor mais experiente já decidiu.

A insatisfação com o prazo de entrega longo subiu 6 pontos percentuais frente a 2025 (35% citam isso como motivo de abandono). A indisponibilidade de produtos na região do comprador também piorou, 3 pontos a mais que no ano passado (33%). O varejo investiu em logística e a percepção do consumidor piorou mesmo assim.

Há também um contraponto de tolerância quanto ao prazo. A maioria, 65%, espera receber em até 5 dias, mas 71% topam esperar mais de 3 dias quando a oferta compensa. O consumidor aceita um prazo maior, desde que exista transparência sobre ele.



Levantamento da Stefanini Marketing destaca um consumidor atento