JC LOG LOGÍSTICA

Porto Alegre, terça-feira, 10 de novembro de 2026 | Nº11 - Ano 24

INFRAESTRUTURA

DNIT/DIVULGAÇÃO/JC



Rodovia, que cruza o Rio Grande do Sul de leste a oeste por 674 quilômetros, enfrenta limitações de capacidade, com volume de tráfego acima de 10 mil veículos por dia

BR-285 dá primeiro passo rumo à concessão

Fiergs apoia a iniciativa, mas cobra duplicação de trechos críticos, transparência e tarifas compatíveis com os benefícios entregues aos usuários

Agnês Noll
agnes@jcrs.com.br

Foi lançado o edital para contratar os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) que vão estruturar a futura concessão da BR-285, um dos principais corredores logísticos do Rio Grande do Sul. A Federação das Indústrias do Estado (Fiergs) manifestou apoio à medida e a considera um avanço para ampliar a capacidade, melhorar a segurança e modernizar a rodovia.

A BR-285 cruza o Estado de leste a oeste por 674 quilômetros, da divisa com Santa Catarina, em São José dos Ausentes, até São Borja, na Fronteira Oeste. No caminho, atende importantes polos industriais e agropecuários e é estratégica para a integração regional e o escoamento da produção gaúcha. A melhoria da infraestrutura de transporte foi uma das demandas prioritárias apontadas durante o Rota Fiergs em municípios do norte do Estado.

O Conselho de Infraestrutura do Sistema Fiergs explica que o edital não contrata a concessionária. Ele contrata os estudos que vão subsidiar a futura concessão. Segundo o conselho, trata-se de "uma etapa preparatória essencial para identificar obras, estimar investimentos e avaliar a viabilidade do projeto".

Os EVTEA vão analisar o tráfego, as condições atuais da rodovia, as obras necessárias, os custos, os impactos ambientais e a sustentabilidade econômica do empreendimento. Concluída essa fase, o processo segue com a consolidação da modelagem, consulta e audiências públicas, análise pelos órgãos competentes e publicação do edital de concessão. Só depois de cumpridas todas as etapas a rodovia vai a leilão.

Os problemas que justificam novos investimentos são conhecidos por quem trafega pela BR-285. De acordo com o Conselho de Infraestrutura, a rodovia enfrenta limitações de capacidade, com o volume de tráfego já acima do patamar de 10 mil veículos por dia. Há também conflitos entre o tráfego pesado de cargas e os deslocamentos locais, além da necessidade de melhorar pavimento, acessos e segurança.

A Fiergs também defende que os estudos considerem a duplicação dos trechos críticos já identificados pelas entidades empresariais da região de influência da rodovia. A região Noroeste, por exemplo, pediu apoio para viabilizar a duplicação entre Passo Fundo e Entre-Ijuís.

Segundo o conselho, o entendimento é de que toda a extensão da rodovia deveria ser duplicada. No entanto, inicialmente optou-se por priorizar o eixo entre municípios mais próximos. O trecho Passo Fundo–Entre-Ijuís conecta importantes polos industriais e agropecuários e concentra grande movimentação de cargas e deslocamentos regionais. Também devem receber atenção as travessias urbanas, os entroncamentos e os demais segmentos com maior tráfego e risco, conforme o diagnóstico dos estudos.

Além das duplicações, a entidade defende que os estudos incluam:

- implantação de terceiras faixas
- adequação de acessos e interseções
- recuperação do pavimento
- intervenções de segurança viária e de resiliência climática

Para o Conselho de Infraestrutura, a prioridade imediata deve ser corrigir as situações que comprometem a segurança e "salvar vidas": pavimento deteriorado, sinalização deficiente e acessos perigosos. Enquanto as duplicações avançam, terceiras faixas nos pontos de ultrapassagem restrita podem trazer resultados relevantes no curto prazo.

A questão da segurança pesa diretamente sobre quem usa a estrada. Segundo o conselho, grande parte dos usuários já precisou acionar o seguro, e muitos já tiveram algum familiar envolvido em acidentes na rodovia.

Leia mais na página 2

INFRAESTRUTURA

Qualificação deve reduzir custos de transporte

Expectativa é de que as melhorias na BR-285 possam diminuir fluxos logísticos e favorecer escoamento da produção

Agnes Noll
agnes@jcrs.com.br

A expectativa é que uma rodovia qualificada reduza o tempo de transporte, o consumo de combustível, os gastos com manutenção dos veículos e os atrasos nas entregas. Isso favorece o abastecimento da indústria e o escoamento da produção.

Na avaliação do conselho, o reflexo na produção é a redução do custo de fabricação. Na competitividade, é a manutenção das empresas já instaladas e a atração de novos investidores.

Para os usuários, os benefícios esperados são viagens mais seguras, confortáveis e previsíveis, com menor tempo de deslocamento, melhores condições de ultrapassagem e acesso mais adequado às comunidades. Uma infraestrutura adequada, associada à manutenção e à fiscalização, pode contribuir para reduzir acidentes e interrupções.

A cobrança de pedágio é um dos pontos mais sensíveis de qualquer concessão. A Fiergs defende que a modelagem concilie investimentos e qualidade dos serviços com tarifas compatíveis com os benefícios entregues.

Segundo o Conselho de Infraestrutura, o pedágio é um custo adicional e precisa ser confrontado com o que a concessão efetivamente entrega. A avaliação deve considerar o resultado total para o usuário, incluindo economia operacional, segurança e tempo de viagem. A Fiergs não estabelece um valor de referência. Esse posicionamento dependerá da análise dos estudos.

TÂNIA MEINERZ/JC



Para os usuários, benefícios esperados são segurança no tráfego e menor tempo de deslocamento

COMBUSTÍVEIS

Mesmo com subsídio, preço do diesel cresce 4,81% em outubro, aponta Edenred Mobilidade

O diesel comum encerrou outubro com preço médio de R$ 7,19 por litro no Brasil, alta de 4,81% em relação a setembro, enquanto o diesel S-10 chegou a R$ 7,44, um avanço de 2,48%. Os dados são da mais recente análise do Índice de Preços Edenred Ticket Log (IPTL), levantamento que consolida os preços praticados nos postos de combustível com base nas transações registradas.

Entre os combustíveis leves, o etanol registrou a segunda alta mensal consecutiva, com avanço de 1,65%, e fechou outubro a R$ 4,31 por litro. Já a gasolina seguiu na direção oposta, com recuo de 0,30% e preço médio de R$ 6,71.

/JC



Diesel fechou outubro cotado a R$ 7,19 o litro no Brasil

A alta do diesel reflete a combinação de pressões externas e fatores sazonais. Em outubro, as tensões geopolíticas, as restrições à oferta e às margens elevadas de refino mantiveram o petróleo Brent em patamares elevados, chegando a US$113,17 por barril no dia 22 de outubro. No Brasil, mais de 25% do diesel consumido é importado, o que torna o mercado interno mais sensível às variações de preços no cenário internacional. A pressão coincide com o plantio da safra de verão 2026/27, período de maior demanda por combustível no campo e no transporte de cargas, elevando os custos de produção e logística.

Nesse cenário, o governo federal prorrogou, no dia 24 de outubro, por mais 30 dias, a subvenção econômica ao diesel, mantendo o subsídio em R$ 2,12 por litro. A medida busca conter o repasse das pressões externas aos preços domésticos e atenuar os impactos sobre o frete e a produção agropecuária.

"Quando o diesel sobe em um período de maior atividade agropecuária, o impacto vai além do abastecimento dos veículos. O combustível é um componente relevante do custo de produção e do transporte de mercadorias, e sua variação pode pressionar diferentes etapas da cadeia logística. A prorrogação do subsídio busca atenuar parte dessa pressão, mas o cenário reforça a importância de acompanhar os preços e planejar os custos operacionais com maior previsibilidade", explica Vinicios Fernandes, diretor de Unidades de Negócios da Edenred Mobilidade.

Destaques regionais e estaduais

O levantamento também mostra que o comportamento dos combustíveis não foi uniforme pelo país. Em outubro, a Região Norte registrou os maiores preços médios nacionais nas quatro categorias analisadas: R$ 7,74 por litro para o diesel comum, R$ 7,78 para o diesel S-10, R$ 5,16 para o etanol e R$ 7,22 para a gasolina.

O Nordeste apresentou a segunda maior média regional para os dois tipos de diesel, ambos a R$ 7,68 por litro. Já o Centro-Oeste registrou alta de 5,41% no diesel comum, que chegou a R$ 7,21, e de 3,69% no S-10, cotado a R$ 7,59. A movimentação merece atenção por se tratar de uma região estratégica para a produção agrícola e para o transporte de grãos. Na outra ponta, o Sul apresentou os menores preços médios para o diesel comum (R$ 6,92), o S-10 (R$ 7,13) e a gasolina (R$ 6,40). Apesar disso, a região registrou a maior alta mensal do diesel comum, de 6,96%. No Sudeste, o etanol teve o menor preço médio regional, de R$ 4,21 por litro.

As diferenças também aparecem na comparação entre os estados. Roraima registrou o diesel comum mais caro do país, a R$ 8,26 por litro, enquanto o Paraná apresentou o menor preço médio, de R$ 6,89. O estado paranaense, no entanto, teve a maior alta mensal do combustível, de 8,50%. No Amazonas, houve recuo de 1,75%. No diesel S-10, o Acre apresentou a maior média estadual, de R$ 8,34 por litro, enquanto o Rio Grande do Sul registrou a menor, de R$ 6,93. O estado gaúcho também teve a maior alta mensal da categoria, de 4,68%, enquanto a Bahia apresentou a maior queda, de 1,29%.

JCLOG LOGÍSTICA
Publicação do Jornal do Comércio de Porto Alegre
logistica@jornaldocomercio.com.br

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

GESTÃO

/JC



Governo busca equilibrar prevenção de riscos com necessidade de modernizar processos e ampliar eficiência

Ministério de Portos e Aeroportos aprova diretrizes

Metodologia estabelece critérios para prevenção e controle, com foco em segurança das operações, transparência e eficiência

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) aprovou, em 29 de outubro, a Metodologia de Gestão de Riscos, instrumento que busca fortalecer a integridade institucional do órgão. A decisão foi tomada durante reunião do comitê responsável pelo tema e estabelece diretrizes para identificar, avaliar e tratar riscos relacionados às atividades da pasta, contribuindo para decisões mais seguras, maior transparência e melhor aplicação dos recursos públicos.

O instrumento define as etapas para identificar, analisar, avaliar, tratar e monitorar riscos relacionados às atividades do MPor. Na prática, orienta as equipes técnicas e os gestores na identificação de possíveis ameaças aos projetos, processos e políticas públicas, permitindo avaliar seus impactos, estabelecer medidas de prevenção e controle e acompanhar a eficácia das ações adotadas.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, a gestão de riscos vai além da prevenção de problemas, e se apresenta como ferramenta fundamental para que o órgão tome decisões mais seguras e alinhadas ao interesse público. "Ao estabelecer critérios claros para avaliar e administrar esses riscos, fortalecemos nossa capacidade de avançar em projetos estratégicos, atrair investimentos e modernizar a infraestrutura portuária e aeroportuária do País, sempre com responsabilidade, transparência e compromisso com os resultados para a população", destacou.

Na ocasião também foi apresentada e discutida a Declaração de Apetite a Riscos, documento complementar à Metodologia que estabelece os limites de exposição que o Ministério está disposto a aceitar para alcançar seus objetivos.

O documento fixa quatro níveis de tolerância: nulo, baixo, moderado e aberto, de acordo com a natureza das atividades e seus potenciais impactos.

Enquanto riscos relacionados à corrupção, à fraude e ao descumprimento de obrigações legais estão sujeitos à tolerância zero, iniciativas de inovação, transformação digital e modernização de processos podem admitir riscos calculados, desde que acompanhados de controles e monitoramento adequados.

A Declaração segue para apreciação dos secretários do Ministério e a previsão é de que seja assinada e publicada pelo ministro Tomé Franca na segunda metade de novembro.

A definição dessas diretrizes também contribui para a segurança operacional, a continuidade dos serviços e a estabilidade regulatória das concessões públicas.

Ao estabelecer critérios para a tomada de decisões, o Ministério busca equilibrar a prevenção de riscos com a necessidade de modernizar processos e ampliar a eficiência das políticas públicas.

Durante a reunião, também foi apresentado um balanço da implementação do Programa de Integridade do MPor.

Das 19 ações monitoradas pelo Tribunal de Contas da União (TCU), 11 foram integralmente concluídas e quatro ainda não foram iniciadas. O índice médio de atendimento das ações alcançou 70,5%.

Com a estrutura formal do Programa e do Plano de Integridade já instituída e aprovada, os esforços estão concentrados na consolidação das capacidades institucionais, na disseminação de conhecimentos e na formalização dos fluxos de trabalho relacionados às funções de integridade.

SUSTENTABILIDADE

Desassorear RS já removeu mais de 4,8 milhões de metros cúbicos de sedimentos

O Programa de Desassoreamento do Rio Grande do Sul (Desassorear RS), iniciativa do governo do Estado voltada à prevenção de cheias, já removeu, em 20 meses, mais de 4,8 milhões de metros cúbicos de sedimentos de rios, arroios e canais de drenagem, o equivalente a cerca de 400 mil caçambas trucadas. A iniciativa beneficia 230 municípios gaúchos, com investimento superior a R$ 300 milhões, por meio do Fundo do Plano Rio Grande (Funrigs).

Os serviços buscam melhorar a vazão dos cursos d'água e reduzir os riscos de alagamentos, especialmente em períodos de chuvas intensas. Com a participação das prefeituras, o Estado amplia a capacidade de prevenção em diferentes regiões, contribuindo para a segurança das comunidades, sobretudo daquelas que sofreram os impactos das enchentes de 2024.

O secretário de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano, Davi Severgnini, destaca que os recursos destinados ao programa demonstram o compromisso do governo do Estado com a prevenção e a proteção da população gaúcha.

"Dois anos após as enchentes que atingiram o nosso Estado, seguimos trabalhando de forma permanente na prevenção, protegendo vidas. Na secretaria, recebemos prefeitos diariamente e acompanhamos de perto os resultados do Desassorear RS na vida das comunidades. São relatos de mais segurança e tranquilidade no cotidiano das cidades diante dos períodos de chuvas intensas. É um trabalho fundamental para enfrentar essa realidade", afirma.

As frentes de trabalho da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano (Sedur) estão distribuídas por municípios de diferentes portes. Em Santa Maria, por exemplo, os serviços são realizados em três trechos do Arroio Grande, onde está prevista a retirada de mais de 17 mil metros cúbicos de sedimentos. O prefeito Rodrigo Decimo ressalta os resultados do programa, cujas ações foram divididas em duas etapas.

"Na primeira etapa, as equipes realizaram a retirada de resíduos na Região Sul, nos bairros Urlândia, Lorenzi e Tomazzetti, na chamada Sanga Tropical, de onde foram removidos 55 mil metros cúbicos de resíduos. Agora, também estamos avançando com os trabalhos em pontos críticos do distrito de Arroio Grande. Nosso compromisso é seguir atuando na prevenção, em parceria com o governo do Estado, para dar mais segurança e tranquilidade às famílias dessas regiões", destaca o prefeito.

Em Novo Hamburgo, os trabalhos ocorrem no Arroio Pampa, com previsão de remoção de 10 mil metros cúbicos de material. Já em São Leopoldo, as intervenções no Arroio Gauchinho, na divisa com Novo Hamburgo, estão divididas em duas etapas, que devem resultar na retirada de 56 mil metros cúbicos de sedimentos.

No município de Guaíba, o trabalho ocorre por meio de duas iniciativas do governo do Estado. Pelo Desassorear RS, os serviços abrangem diferentes pontos do município, incluindo a Estrada da Granja Santa Rita. Já pelo programa Horas-Máquina, as equipes atuam na remoção de resíduos que foram trazidos pelo temporal para a orla da cidade.

/JC



Serviço busca melhorar vazão de água e reduzir os alagamentos

OPINIÃO

Entregar rápido é só uma parte da promessa logística

Sanderson Pajeú
CEO e fundador da naPorta

A logística entrou em uma corrida pela velocidade. Entregas no mesmo dia ou em poucas horas passaram a ser apresentadas como sinais de eficiência e argumentos para conquistar consumidores. A rapidez é importante, mas o problema começa quando se torna a principal medida de qualidade de uma operação que precisa fazer muito mais do que chegar depressa.

No terceiro trimestre de 2025, as vendas online representaram 18,7% do comércio brasileiro, segundo o FGV IBRE, um dos maiores patamares da série histórica. Com o canal digital consolidado, a logística deixou de ser apenas uma etapa operacional e passou a integrar a experiência de compra. A questão, portanto, não é apenas quanto tempo uma entrega leva, mas se a promessa feita ao consumidor pode ser cumprida de forma consistente.

Os dados de comportamento reforçam essa perspectiva. Segundo o Indicador de Vendas Online da FGV IBRE, 78,2% dos consumidores consideram o preço relevante, 72% priorizam frete grátis ou acessível e 50,3% apontam a entrega rápida como diferencial. Já uma pesquisa do SPC Brasil com a Offerwise indica que o consumidor tolera, em média, 4,5 dias de espera antes de se sentir insatisfeito. O prazo importa, mas faz parte de uma equação que também envolve custo, conveniência e confiança.

Isso não significa minimizar o impacto da demora. Na pesquisa NuvemCommerce 2026, 35% dos consumidores afirmaram desistir de uma compra por causa do prazo, enquanto 57% abandonam o carrinho quando o frete custa mais do que esperavam. A logística influencia a conversão, mas reduzir o tempo de espera é apenas uma das variáveis da experiência. Uma entrega rápida que não cumpre o prazo prometido, não atende determinada região ou gera insegurança também resulta em frustração.

O Brasil, além disso, não possui uma geografia logística homogênea. A estrutura disponível nas grandes capitais difere daquela encontrada em cidades menores e territórios com oferta limitada de operadores. Uma promessa de entrega rápida em uma região bem atendida não pode ser reproduzida automaticamente em locais com menos infraestrutura. Por isso, discutir a evolução da logística sem considerar a cobertura significa enxergar apenas parte do problema.

Tecnologia preditiva, inteligência artificial e conhecimento territorial podem ajudar a planejar rotas, estimar prazos e identificar os modelos operacionais mais adequados a cada região. Para os embarcadores, isso também exige rever os critérios de avaliação dos parceiros logísticos. Além do prazo médio, é importante acompanhar entregas realizadas dentro da janela prometida, taxa de sucesso, cobertura regional, segurança e qualidade das informações fornecidas ao consumidor.

Em determinadas regiões, um operador local com conhecimento do território pode oferecer uma experiência mais consistente do que uma estrutura nacional incapaz de manter o mesmo padrão em todas as praças. O objetivo não deve ser limitar os avanços em velocidade, mas impedir que ela se torne sinônimo de excelência enquanto cobertura, previsibilidade e segurança ficam em segundo plano.

A velocidade continuará sendo um diferencial do varejo digital, mas uma operação

NAPORTA/DIVULGAÇÃO/JC



madura não é necessariamente aquela que estabelece o menor prazo possível. É aquela que consegue cumprir o que promete de maneira previsível, segura e abrangente. No fim, o consumidor não compra uma quantidade de horas ou dias, mas a expectativa de receber aquilo que foi prometido. É essa consistência, mais do que um recorde de velocidade, que sustenta a confiança no comércio digital.

Sindiatacadistas RS
Sindicato do Setor Atacadista

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

EDIÇÃO EM PORTO ALEGRE DO CAFÉ TRIBUTÁRIO DEBATE AS ALTERAÇÕES REFORMA TRIBUTÁRIA

Evento do próximo dia 13/11 será conduzido pelo especialista Gustavo Verch irá abordar as ações coletivas e também os impactos da reforma tributária

O Café Tributário está de volta a Porto Alegre nesta semana para colocar em foco temas que impactam diretamente o dia a dia das empresas. Na próxima sexta-feira, dia 13/11, às 8h, a sede do Sindiatacadistas RS recebe o sócio do escritório Rafael Pandolfo Advogados Associados, Gustavo Verch, que irá abordar temas como ações coletivas - novas ações e benefícios disponíveis - e Reforma Tributária - os novos desdobramentos e seus impactos.

Com larga experiência em Direito Tributário, Verch irá apresentar as ações coletivas do Sindiatacadistas RS que já foram encerradas e cujos benefícios estão disponíveis aos associados, como as ações relativas ao ICMS-ST, IPI-Frete, verbas indenizatórias e exclusão da Selic da base de cálculo do IRPJ e da CSLL. "Também abordaremos as ações em andamento, incluindo novas discussões tributárias de interesse do setor atacadista, e os recentes julgamentos favoráveis aos contribuintes no STF, especialmente os que trataram da exclusão do ISS e dos créditos presumidos de ICMS da base de cálculo do PIS e da COFINS".

Sobre a Reforma Tributária, o especialista antecipa que será mostrado como as mudanças impactarão, na prática, o dia a dia das empresas atacadistas. "Vamos focar, especialmente, em questões como formação de preços, aproveitamento de créditos tributários, fluxo de caixa e negociações com clientes e fornecedores", afirma Verch. Também serão tratadas as novidades para as empresas optantes pelo Simples Nacional e os principais desdobramentos recentes da implementação da reforma.

O Café Tributário integra o portfólio de agendas e ferramentas que o Sindiatacadistas RS oferece junto às suas principais áreas de atuação no Estado com foco na qualificação de temas de interesse do empresariado gaúcho, uma das principais bandeiras da entidade, além de assessoria jurídica - uma de suas destacadas frentes de atuação.

Inscrições:



Gustavo Verch

Jornalista responsável: Moglia Comunicação Empresarial