



INDÚSTRIA NAVAL E OFFSHORE MARINHA MERCANTE PORTOS E LOGÍSTICA

www.portosenavios.com.br

# portosenavios

Setembro/Octubro de 2025 Edição 749 **Ano 67**



## Presença e renovação

Alta ocupação da frota de apoio movimentando novas construções e afretamentos

# O futuro da navegação fluvial começa aqui!

**22 a 24 de abril** | Manaus, BR  
Centro de Convenções Vasco Vasques



A NN Logística é o ponto de encontro dos principais agentes da **navegação fluvial, construção naval e logística da América Latina.**

Em 2026, o evento volta ainda maior, conectando **soluções, tecnologias e investimentos** que estão transformando o transporte fluvial.

## Em 2025:

- + 7000** visitantes
- + 100** expositores
- + 30** palestras
- + R\$ 400** milhões em acordos comerciais

**PARTICIPE COMO EXPOSITOR E FAÇA PARTE DESSA JORNADA.**

  nnlogistica  
[www.nnlogistica.com.br](http://www.nnlogistica.com.br)

Patrocínio Master

**SUPER**  
**TERMINAIS**

 **International.**  
by AkzoNobel

# Sumário

**06 Destino certo** Empresas firmam contratos para serviços de descomissionamento. Retrofit é alternativa a plataformas no final da vida útil

**16 Serviços em alta** Offshore aquece demanda por reparos. Estaleiros diversificam especializações e capacitam mão de obra

**40 Crescimento constante** Movimentação de granéis sólidos leva à expansão de terminais e de encomendas de equipamentos

**4 Editorial**

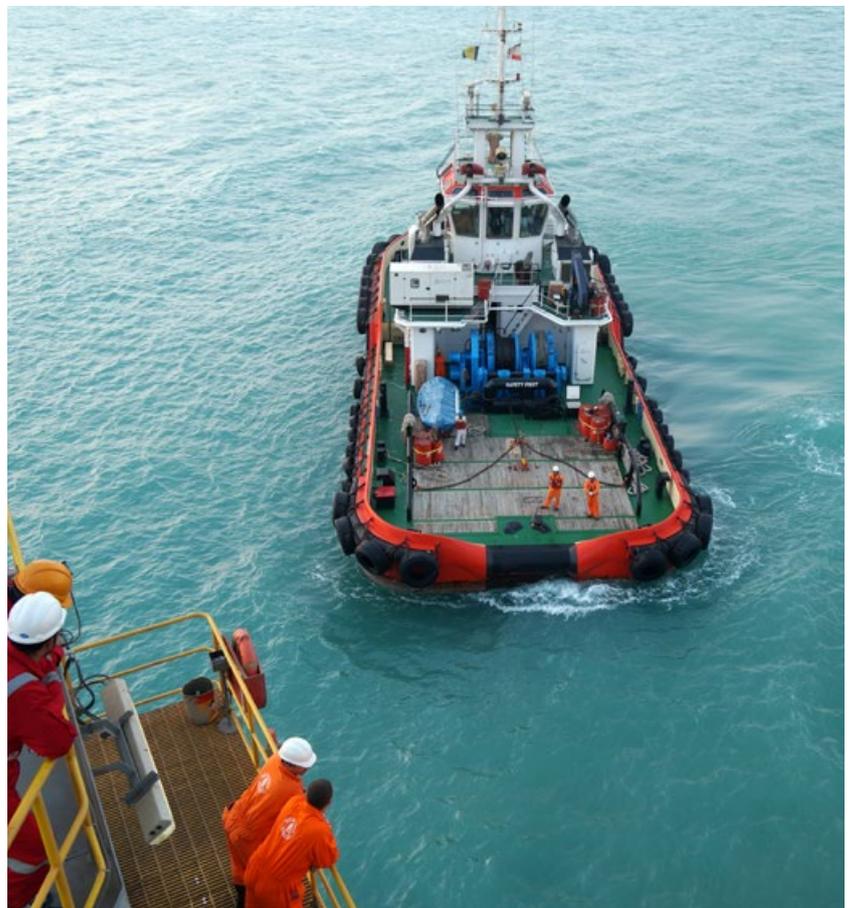
**6 Indústria Naval**

**40 Portos e Logística**

**49 Produtos e Serviços**

## **CAPA | 28 Renovação em curso**

Com novas fronteiras no horizonte, offshore tem desafios para ampliar frota de apoio em operação em AJB





# Editorial

A indústria naval brasileira vive o começo de mais um ciclo de construção, novamente alavancado pela Petrobras e Transpetro. Santa Catarina e Rio Grande do Sul darão início aos primeiros navios desta nova etapa, com projetos de novos barcos de apoio marítimo e navios *Handy*. Os petroleiros serão finalizados no Rio de Janeiro. Outros estados como Bahia também estão com obras asseguradas, o que ajudará a ampliar a geração de empregos na construção em estaleiros que ficaram com operações reduzidas por quase uma década. Outra licitação em curso definirá onde oito gaseiros serão construídos.

**Portos e Navios** destaca nesta edição a demanda estável por embarcações de apoio offshore que não tende a diminuir consideravelmente, mesmo com uma eventual revisão dos planos de investimentos da Petrobras. Há expectativa de que, até 2030, a frota atinja a marca de 500 unidades em águas jurisdicionais brasileiras. A reportagem de capa mostra que a redução do número de barcos de apoio ociosos contribuiu para aumento do número de afretamentos com bandeiras estrangeiras. Oportunidade para novas construções em estaleiros nacionais e para alavancar a tonelagem brasileira.

Enquanto a construção volta a mobilizar os estaleiros, outras atividades seguem no radar de alguns deles: o reparo naval e o descomissionamento de embarcações — temas de outras reportagens desta publicação. Esse momento de aquecimento da indústria exigirá planejamento por parte de construtores e armadores para acomodar projetos em suas instalações, a fim de aproveitar o maior número possível de oportunidades. A estratégia será determinante para reduzir custos e evitar atrasos nas entregas.

A demanda por equipamentos de movimentação e armazenagem de grãos sólidos também é tema de uma das reportagens desta edição. Fornecedores estão otimistas com os projetos de ampliação, modernização e retrofit de terminais portuários públicos e privados, diante de um cenário com projeções de aumento da safra de grãos e das operações com minérios e fertilizantes.

Boa leitura.

**portosenavios**

## Diretores

Marcos Godoy Perez e Rosângela Vieira

## Editor

Danilo Oliveira

## Jornalista

Nelson Moreira

## Direção de Arte

Alyne Gama

## Distribuição

Portos e Navios não tem assinatura física e é distribuída como cortesia.

## Assinaturas online

[portosenavios.com.br/assinaturas1](http://portosenavios.com.br/assinaturas1)

Assinatura semestral: R\$ 210,00

Assinatura mensal recorrente: R\$ 38,00

**Portos e Navios** é uma publicação da Editora Quebra-Mar Ltda. CNPJ 01.363.169/0001-79 (registro no INPI nº 816662983)

Setembro/Outubro de 2025

Ano 67 - Edição 749

Redação: Rua Leandro Martins, 10  
6º andar - Centro - CEP 20080-070  
Rio de Janeiro - RJ  
Telefax: (21) 2283-1407

## Impressão

Imos Gráfica

Periodicidade bimestral

As matérias jornalísticas e artigos assinados em Portos e Navios somente poderão ser reproduzidos, parcial ou integralmente, mediante autorização da Diretoria. Os artigos assinados não refletem necessariamente a opinião da Portos e Navios

[contato@portosenavios.com.br](mailto:contato@portosenavios.com.br)

[www.portosenavios.com.br](http://www.portosenavios.com.br)

# OceanPact: **Solução Completa** para o descomissionamento offshore

A OceanPact reúne todas as competências necessárias para entregar uma solução completa e integrada em descomissionamento offshore. Sua subsidiária EnvironPact é responsável pelas etapas ambientais, de segurança operacional e gestão de riscos, enquanto a área de Operações Submarinas cuida da retirada de linhas e estruturas, a OceanPact Geo conduz levantamentos e surveys, e a OceanPact Log gerencia o desmantelamento em terra.

Com o suporte de sua frota própria, a OceanPact garante a execução das atividades offshore com máxima eficiência, segurança e confiabilidade, atendendo a todas as necessidades do setor.

Inovação e sustentabilidade guiam cada operação de descomissionamento offshore da OceanPact.

 [oceanpact.com](http://oceanpact.com)  
 [/company/oceanpact](https://www.linkedin.com/company/oceanpact)  
 [/oceanpact/](https://www.facebook.com/oceanpact/)  
 [/grupoceanpact](https://www.instagram.com/grupoceanpact)

  
**OceanPact**



# Destino certo

Empresas firmam contratos para serviços de descomissionamento. Retrofit é alternativa a plataformas no final da vida útil

Danilo Oliveira

**A**s opções de destinação e de reaproveitamento de plataformas offshore ao final do ciclo operacional geram serviços e estudos para indústria no Brasil. Apesar do processo em curso de regulamentação e internalização de normas internacionais, já existem contratos firmados e serviços em andamento para desmantelamento e reciclagem de partes dessas estruturas. A perspectiva de ocupação dos grandes estaleiros nacionais com projetos de construção de navios, porém, pode reduzir as áreas para o desmonte dessas unidades nos próximos anos. Em alguns casos, há possibilidade de investimentos para a prorrogação da vida útil das plataformas.

O Estaleiro Rio Grande (ERG), da Ecovix, localizado no Rio Grande do Sul, realiza em seu dique seco o desmantelamento da antiga P-32, recebida em dezembro de 2023 e cujo cronograma prevê a conclusão ainda em 2025. A Ecovix foi contratada pela Gerdau para desmantelar a embarcação, no modelo de destinação sustentável promovido pela Petrobras. Essa é uma das principais demandas do tipo em estaleiro nacional.

A dona do ERG também negocia com a Gerdau o desmantelamento da P-33, que também foi arrematada pela empresa siderúrgica no certame da petroleira. A P-32 era uma unidade do tipo FSO, enquanto a P-33 foi um FPSO. O ERG, um dos estaleiros de

## **P-32 é desmantelada em Rio Grande. Expectativa é que mais unidades passem por reciclagem em estaleiros nacionais**

maior porte do Brasil, também deve iniciar ainda neste segundo semestre a mobilização para a construção de quatro petroleiros para a Transpetro. No entanto, o reparo, o desmantelamento e a reciclagem de navios continuam no radar do estaleiro para os próximos anos.

“Manteremos as atividades em questão no radar, porém com restrições operacionais, principalmente para uso do dique, visto que as construções vão demandar mais dessa estrutura”, ressalta o diretor operacional da Ecovix, Ricardo Ávila. O estaleiro da Ecovix conta ainda com dois grandes pórticos, um de 600 toneladas e outro de duas mil toneladas, além de guindaste móvel de 750 toneladas e equipamentos de movimentação horizontal de carga (SPMTs) de 800 toneladas de capacidade.

Agência Petrobras





*Petrobras também possui trabalhos para alongar ciclo de vida dos ativos*

Ávila explica que, pelas características do dique, ainda é possível fazer, simultaneamente, uma construção e um desmantelamento, por exemplo. “Com relação ao mercado de reparos, entendemos que somente se for em condição de embarcação atracada”, acrescenta o diretor da Ecovix.

O consórcio formado pela Belov e a empresa Braserv foi vencedor esse ano da licitação para os serviços de descomissionamento de seis jaquetas da Petrobras localizadas nas águas rasas do município de Itaparica, na Bahia. A concorrência incluiu serviços de projeto, abandono definitivo de cinco poços, descomissionamento de seis jaquetas, remoção de linhas submarinas, limpeza e descarte final de todas as estruturas retiradas. O consórcio será responsável por todas as etapas até a aprovação final da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

“A Petrobras já licitou e já está iniciando o abandono definitivo de diversos poços marítimos em Sergipe. Após o término dessas atividades, certamente se iniciará o descomissionamento dessas jaquetas e todo o mercado está acompanhando de perto e aguardando ansiosamente”, projeta o diretor do grupo Belov, Juracy Gesteira Vilas-Bôas.

A Belov Engenharia é o braço do grupo responsável pelos projetos de descomissionamento, enquanto o Estaleiro Belov (BA) será responsável pelo fornecimento de área e pelos serviços de desmantelamento. Vilas-Bôas acredita que a Belov Engenharia está bem preparada para executar o descomissionamento dessas jaquetas de Sergipe, uma vez que executa uma série de atividades inerentes aos serviços de descomissionamento.

Ele acrescenta que o grupo possui um estaleiro já licenciado para as atividades de desmantelamento. “Temos diversas embarcações próprias, temos vasta experiência com serviços de mergulho, serviços de ROV, serviços de *survey* completos, além de um corpo de engenharia robusto”, elenca o diretor.

**O plano de negócios 2025-2029** da Petrobras prevê 10 plataformas remo-

vidas até 2029 e 58 após 2030, além do recolhimento de aproximadamente dois mil quilômetros de linhas flexíveis e do abandono de mais de 420 poços no período. Somente o valor referente ao custo de abandono (Abex) é da ordem de US\$ 10 bilhões. A carteira dos próximos cinco anos considera o ajuste de cronograma de remoção em função das contratações planejadas de EPRD (engenharia, preparação, remoção e disposição).

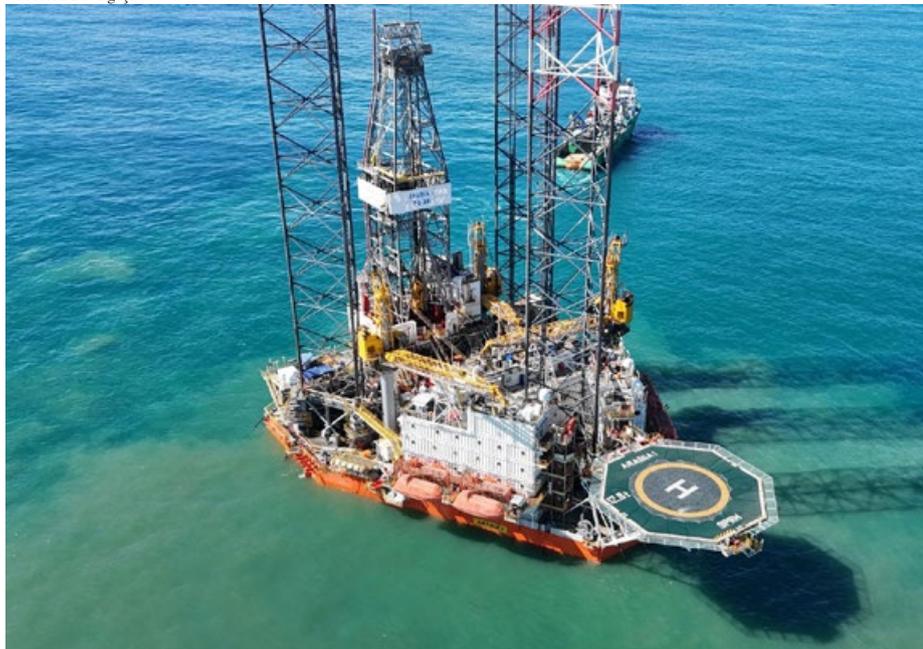
A Petrobras também possui trabalhos para alongar o ciclo de vida dos ativos, com foco no aumento do fator de recuperação e na maximização do valor do portfólio de exploração e produção (E&P), com alternativas para reversão do declínio da curva de produção e prolongamento da vida produtiva de maneira segura, eficiente e rentável. Entre essas alternativas estão a renovação dos contratos de E&P, a extensão de vida produtiva e o gerenciamento de reservatório para aumento do fator de recuperação, além de projetos complementares, projetos de revitalização e upsides exploratórios.

Esgotadas todas as possibilidades para o prolongamento da vida produtiva, a empresa parte para a etapa de destinação dos ativos. As plataformas serão destinadas ao reaproveitamento ou reciclagem. Para a primeira opção estão em desenvolvimento estudos para verificar a viabilidade do reaproveitamento das plataformas. Para a segunda, a destinação sustentável tem foco na geração de valor, economia circular, segurança e respeito às pessoas e meio ambiente.

Os estudos de projetos de desenvolvimento da produção e projetos de revitalização incluem análise de viabilidade técnico-econômica com modelo de contratação a definir. A revitalização de “Barracuda e Caratinga”, por exemplo, incluiu a contratação de FPSO, com entrada em operação prevista para 2029. O mesmo para os casos de “Marlim Sul e Marlim Leste” e para “Albacora”, também com previsão de contratação de FPSOs, mas com entrada em operação esperada para 2030.

A Petrobras tem, pelo menos, três plataformas offshore no radar para

Petrobras/Divulgação



passarem por processo de reaproveitamento, em vez de serem desmanteladas. A companhia pretende abrir, ainda em 2025, uma licitação para iniciar a primeira etapa de reaproveitamento da plataforma P-37, localizada na Baía de Campos. A diretora executiva de engenharia, tecnologia e inovação da Petrobras, Renata Baruzzi, diz que, num primeiro momento, será feito o desmantelamento das partes que a empresa avaliar que não serão utilizadas e, paralelamente, será desenvolvido um projeto para usar o casco.

Além da P-37, outras duas plataformas estão no radar: a P-35, talvez para 2026, e a P-47 na sequência — todas instaladas na Baía de Campos. A diretora também não descarta a P-19 entrando nessa lista. "Todas são candidatas. Temos 50 plataformas para descomissionar. Tirando aquelas fixas do Nordeste, todas as FPSOs são candidatas ao reaproveitamento, se tiver um projeto para ser usada", afirmou Renata, em evento promovido pelo Estaleiro Mac Laren, em agosto, no Rio de Janeiro (RJ).

A diretora explica que o reaproveitamento de plataformas gerou acordos de entendimento com instituições para pensar em como será feita, por exemplo, a troca de chapas de aço, recertificação e *topsides*. "É uma forma de ajudarmos a empresa a ganhar

---

*Atividade traz oportunidades para estaleiros e para terminais portuários no Brasil que queiram operar como instalações de reciclagem*



---

**JURACY VILAS-BÔAS**

*Petrobras já licitou e está iniciando abandono definitivo de diversos poços marítimos em Sergipe*

musculatura e 'voltar para o jogo'. Estamos bastante animados com essa alternativa", diz Renata.

Ela contou no evento que a empresa aprovou o conceito da P-37 e que estão sendo feitos ajustes na documentação para que a licitação possa ir à rua no segundo semestre de 2025. Acrescenta que uma RFI (*request for information*) foi encaminhada para mais de 100 empresas para saber se havia interesse delas em trabalhar nessa área — e recebeu retorno positivo.

A executiva pondera que os estudos ainda são muito incipientes. "Voltamos com dois projetos para a mesa para estudar: a revitalização Marlim Sul/Marlim Leste e de Barracuda/Carratinga. Esses são dois naturais [*candidatos*] para ver se conseguimos usar esse casco para esses dois projetos", comenta Renata. Atualmente, a P-32 está sendo desmantelada no Estaleiro Rio Grande (RS) e duas plataformas (P-33 e P-26) estão acostadas no Porto do Açu (RJ).

**O Estaleiro** Atlântico Sul (PE) participa de grupos de trabalho junto com o Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) e a Petrobras, que estudam a atividade de reaproveitamento de plataformas (*retrofit*). O CEO do EAS, Roberto Brisolla, diz que é um serviço de revitalização um pouco diferente de reparo, mas que existe capacidade de ser feito. Ele explica que, como é um serviço de maior duração e maior ocupação dos ativos, do cais e do dique, é preciso estudar a atratividade dessa atividade para a planta do EAS. "Olhamos como será o modelo, trabalhando em conjunto para ver atratividades, a rentabilidade que pode trazer dentro da nossa estratégia", ressalta Brisolla.

Há um universo de plataformas fixas, a maioria no Nordeste, que teoricamente não servem para reaproveitamento e devem ser desmanteladas. O CEO do EAS diz que é importante avaliar quais serão os modelos de desconexão, de transporte e de venda dessas plataformas para o comprador final. Existe demanda, por exemplo, para comprar sucata de aço. "Precisa-

mos saber qual modelo Petrobras vai adotar para ver se será de fato rentável e com risco mensurável", explica Brisolla.

O executivo diz que o EAS segue acompanhando os *bids* da Petrobras e da Transpetro para construção de navios, mas que o endividamento ainda alto do estaleiro dificulta a participação nessas concorrências, em decorrência da capacidade de garantias. "Apesar de estarmos nos reestruturando, isso acaba sendo limitador para atuar em projetos de grande porte [construção naval]. Nesse momento, mantemos nossa estratégia de continuar concentrados no reparo e olhando para essas outras alternativas, sendo a revitalização de plataformas uma delas", resume Brisolla. O guindaste *Goliath* do EAS permite o desmantelamento na retroárea do estaleiro.

Para Brisolla, o setor está num momento de aquecimento, seja pela demanda de FPSOs e módulos da Pe-

trobras, seja pelos barcos de apoio marítimo e pelos navios da Transpetro, além das oportunidades de reparos. Ele observa que esses projetos causaram aquecimento do setor de produção, movimentando estaleiros e fornecedores de navieças. "Vemos um momento melhor do que no pós-pandemia, mas ainda tem bastante frente para destravar", analisa Brisolla.

A OceanPact assinou contrato com a Trident Energy do Brasil para execução de serviços de descomissionamento offshore no modelo EPRD — Engenharia, Preparação, Recolhimento e Destinação Final. O projeto abrange a infraestrutura submarina dos sistemas de produção remanescentes das plataformas P-07, P-12 e P-15, na Bacia de Campos. O contrato, de mais de R\$ 1 bilhão, prevê o início dos trabalhos no primeiro trimestre de 2026 e duração de até três anos.

A OceanPact prevê o uso de RSVs (embarcações equipadas com robôs)

de sua frota, preparadas para operações de descomissionamento. O acordo, anunciado em setembro deste ano, inclui engenharia e mapeamento detalhado, remoção de linhas flexíveis e equipamentos submarinos com apoio de ROVs, além de cortes e desconexões. Além disso, caberá à OceanPact o desmantelamento em terra e a destinação final ambientalmente adequada, priorizando a reciclagem e estimulando a economia circular.

A EnvironPact, subsidiária especializada da OceanPact, assumirá as etapas ambientais, de segurança operacional e de gestão de riscos. A área de operações submarinas ficará responsável pela retirada de linhas e estruturas e a OceanPact Geo conduzirá os levantamentos e *surveys*. Já a OceanPact Log atuará na gestão em terra e no desmantelamento.

O diretor comercial e de marketing da OceanPact, Erik Fabian Cunha, resalta que esse contrato de descomis-

# BELOV

## Excelência em Serviços Offshore

### Excellence in Offshore Services



**Hook-up / Pull-in:** Engenharia de Amarração, Gerenciamento de Projetos, Procedimentos e Equipe de Execução para instalação de FPSOs

**Hook-up / Pull-in:** Mooring engineering, project managing, procedures, execution team for installation of new FPSO's

**Afretamento de Embarcações:** DSV, RSV, OTSV, PSV, balsas oceânicas, dragas, rebocadores

**Chartering of Vessels:** DSV, RSV, OTSV, PSV, ocean barges, dredges, tugs

**ROV:** Classe de trabalho, Inspeção Subaquática em Operação de FPSO, levantamento/inspeção

**ROV:** Work class, FPSO UWILD, survey

**Mergulho:** Inspeção, manutenção, soldagem subaquática estrutural

**Diving:** Inspection, maintenance, structural underwater welding

**Descomissionamento:** Jaquetas Fixas, linhas submarinas, risers

**Decommissioning:** Fixed Jackets, underwater lines, risers

+55 71 3416.9000 | [eng@belov.com.br](mailto:eng@belov.com.br)

[www.belov.com.br](http://www.belov.com.br)



sionamento reflete o esforço conjunto das unidades de negócios e subsidiárias do grupo em buscar sinergias operacionais e ganhos de eficiência. “Conseguimos estruturar uma proposta competitiva, baseada em uma solução técnica robusta, confiável e segura do ponto de vista operacional”, destaca Cunha.

Para a OceanPact, a assinatura do contrato com a Trident amplia a presença da companhia no mercado de engenharia submarina. Com 28 embarcações e amplo inventário de equipamentos para resposta a emergências offshore da América Latina, a companhia avalia que se consolida como empresa brasileira capaz de entregar um ciclo completo em projetos de descomissionamento.

Em agosto, a Petrobras e a OOS International B.V., em parceria com a Camorim Serviços Marítimos, assinaram, após processo licitatório, contratos de afretamentos R\$ 1,2 bilhão, com duração de três anos (1.095 dias), das embarcações *Jin Hua 01* e *Jin Hua 02*, autoeleváveis do tipo *Liftboat*, que serão usadas em operações de manutenção e prontidão de plataformas fixas que serão descomissionadas nas bacias Sergipe-Alagoas e Rio Grande do Norte-Ceará. O acordo prevê prestação de serviços de operação náutica e hotelaria.

*Liftboats* são embarcações multiuso e autoeleváveis, projetadas para transportar tripulação e equipamen-

## **EAS observa universo de plataformas fixas no Nordeste que, teoricamente, não servem para reaproveitamento e devem ser desmanteladas**

tos, além de fazer manutenção e servir como acomodação para pessoal. De acordo com a Petrobras, as duas unidades contratadas vão operar em profundidades de até 48 metros, em suporte à manutenção e às atividades de prontidão das plataformas que serão descomissionadas.

O gerente-executivo de terra e águas rasas da Petrobras, Stênio Galvão, disse que o afretamento das duas embarcações especializadas vai permitir à empresa aumentar a eficiência de suas atividades no descomissionamento de plataformas. Segundo Galvão, com as duas unidades será agilizada a prontidão das plataformas e melhoradas as condições de integridade durante as operações.

Estaleiro Atlântico Sul/Divulgação



A Camorim destacou que atende a Petrobras desde 2007, o que permitiu estabelecer uma parceria sólida com a companhia. “A celebração desse novo contrato nos traz desafios e a certeza de que estamos no caminho certo, expandindo nossas atividades para novas modalidades de operação com um maior grau de complexidade”, comentou o vice-presidente da Camorim, Eduardo Adami.

Ele explica que os barcos e balsas podem auxiliar as cábreas nessas operações de descomissionamento. “Esse contrato é focado no descomissionamento de plataformas autoelevatórias no Nordeste do Brasil e vamos operar em conjunto. As embarcações ficam à disposição da Petrobras, que decide onde elas ficam”, ressalta. Adami destaca que a Camorim tem bases em São Luís (MA), Santarém (PA), Vila do Conde (PA) e Cabedelo (PB) que podem dar apoio.

**Essa movimentação** de empresas e de contratações acontece no momen-



*CCJC da Câmara encerrou, em agosto, prazo para apresentação de emendas ao projeto de lei que trata da reciclagem de embarcações*



to em que tramitam no Congresso projetos de lei sobre desmantelamento de plataformas e outros tipos de embarcações. No final de agosto, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) da Câmara dos Deputados encerrou o prazo de cinco sessões para apresentação de emendas ao projeto de lei 1.584/2021, que trata da reciclagem de embarcações.

No período, que foi de 7 de agosto a 20 de agosto, foi apresentada somente uma proposta de emenda ao texto do PL, que aguarda parecer do relator, deputado Cláudio Cajado (PP/BA). A emenda modificativa foi apresentada pela deputada Caroline de Toni (PL/SC), representante da Frente Parlamentar pelo Livre Mercado na Câmara.

A proposta visa alterar a redação do artigo 18º, que trata do regime especial de tributação aplicável na aquisição das embarcações e no fornecimento de serviços destinados às atividades de descomissionamento, desmantelamento, descarte ou reciclagem, a serem realizados em estaleiros nacionais autorizados.

“O regime especial previsto implica a suspensão total dos tributos incidentes nessas operações e será regulamentado por ato infralegal. Caso as embarcações a serem descomissionadas, desmanteladas, descartadas e re-

cicladas sejam de propriedade de pessoas jurídicas residentes no exterior, estas ingressarão no país igualmente desoneradas”, diz a proposta.

O argumento é que uma lei ordinária não pode delegar a outra lei ordinária, de mesma hierarquia normativa, a incumbência de criar ou disciplinar regime jurídico autônomo, sob pena de reduzir o dispositivo a caráter meramente programático, esvaziando sua eficácia normativa. Segundo a proposta de emenda, o adequado seria que a própria lei estabelecesse, em seus dispositivos, o regime em questão, remetendo apenas a regulamento infralegal a competência para detalhamento técnico e operacional.

A parlamentar questionou que, na ausência de arcabouço normativo adequado, parcela significativa dessas embarcações vem sendo enviada a estaleiros estrangeiros ao término de sua operação em águas brasileiras, ocasionando perda de oportunidades econômicas e tecnológicas relevantes ao país.

A autora da proposta de emenda defende que, sob o prisma macroeconômico, é urgente a instituição e o estímulo, no Brasil, de um mercado estruturado de descomissionamento, desmantelamento, descarte e reciclagem de embarcações cujo ciclo de vida útil se encontre encerrado ou que já não atendam às finalidades para as quais foram originalmente construídas.

“Essa medida tem o potencial de fomentar um setor estratégico de reciclagem industrial, promovendo inovação, geração de empregos e incremento da renda, em consonância com os princípios da economia circular e com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)”, justifica Caroline.

Antes da CCJC, o texto do PL recebeu parecer favorável nas comissões de Viação e Transportes (CVT), de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS) e de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CREDN). Na CVT, o PL 1.584/2021 foi aprovado no último dia 15 de junho. Passando na CCJC, o texto será encaminhado ao Senado e, se não houver nenhuma emenda, vai direto à sanção presidencial para promulgação da lei.

O PL em discussão tem objetivo de

promover as atividades de desmantelamento e reciclagem de embarcações e estruturas offshore de forma segura e ambientalmente correta. A proposta foi apresentada em abril de 2021, pelo então deputado Coronel Armano (PL-SC), que não conseguiu se reeleger. O projeto prevê, entre outros pontos, regras detalhadas voltadas aos estaleiros de reciclagem, armadores, Marinha e órgãos ambientais. As regras se aplicam a todas as embarcações em águas jurisdicionais brasileiras (AJB), incluindo plataformas flutuantes ou fixas de petróleo.

**O PL da reciclagem** de embarcações foi encaminhado à CCJC em junho, um dia depois que a Convenção de Hong Kong (HKC), que trata do tema, entrou em vigor. “Teremos num futuro breve, a partir da aprovação e entrada em vigor do PL 1.584, as condições para que tenhamos uma regra brasileira que estará de acordo com a Convenção”, avalia o secretário-executivo do Sinaval, Sérgio Leal.

Ele acredita que, como em outras internalizações de convenções internacionais, há sempre a possibilidade de emendas ou alterações em função das dúvidas que aparecem na aplicação efetiva das normas na atividade regulamentada. O Sinaval também entende que, a partir da sanção da lei nacional e da internalização da HKC, haverá ajustes da lei estadual 10.028/2023, que regulamentou a atividade de reciclagem e desmantelamento no Rio de Janeiro.

“Essa lei terá que se adequar à lei nacional e ao que vier da Convenção, de maneira que tenhamos um processo harmônico de decisões em que estaleiros e autoridades que vão administrar o processo — DPC [*Diretoria de Portos e Costas*], sociedades classificadoras (...) — e um período para tirar as dúvidas que serão levantadas”, completa Leal.

O secretário-executivo do Sinaval pondera que os estaleiros têm necessidade de manter regularidade de atividades e que o desmantelamento e a reciclagem de navios e plataformas entram como atividades complementares, principalmente nos períodos de



baixa dos ciclos de construção e reparação de embarcações. Leal considera que, para algumas empresas, a reciclagem e o desmantelamento poderão se tornar uma extensão bem-vinda.

Ele lembra que, antes da reciclagem da P-32 em Rio Grande (RS), a maioria das embarcações de grande porte era levada para desmantelamento em instalações fora do Brasil. “Temos recebido sinalizações de nossos associados. Muitos nos informaram interesse em participar desse mercado, que pode ser muito importante para todos”, contou Leal, que participou do webinar ‘Convenção de Hong Kong, e agora?’, promovido em junho pelo Centro de Estudos para Sistemas Sustentáveis da Universidade Federal Fluminense (CESS/UFF).

A fase de construção de experiência (EBP) da Convenção de Hong Kong, que entrou em vigor no dia 26 de junho de 2025, terá três estágios: coleta de dados, análise dos dados e revisão holística da Convenção. A condução técnica da EBP será realizada pelo Subcomitê de Prevenção e Resposta à Poluição (PPR), entrando na agenda em 2027, com conclusão prevista para 2030. A EBP foi proposta pela Noruega em reunião do MEPC/IMO, em abril, baseada no que aconteceu na época das discussões da Convenção da Água de Lastro.

O coordenador da Secretaria-Executiva (SEC-IMO) da Comissão Co-

## **Petrobras prevê 10 plataformas removidas até 2029 e 58 após 2030, além do recolhimento de 2.000Km de linhas flexíveis e abandono de mais de 420 poços**

ordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional, CMG Sidney da Silva Pessanha, acredita que todos os Estados poderão contribuir com suas experiências, inclusive o Brasil, que ainda está em processo de adoção da convenção. Ele ressalta que a IMO não possui experiência anterior que estabeleça regras para instalações de reciclagem e defende que a indústria, armadores e autoridades vão precisar de clareza jurídica.

“Vários problemas podem surgir quando uma Convenção entra em vigor que não estavam previstos na ocasião de sua redação”, pontuou Pessanha, no webinar do CESS/UFF. Ele ponderou que não se espera uma mu-

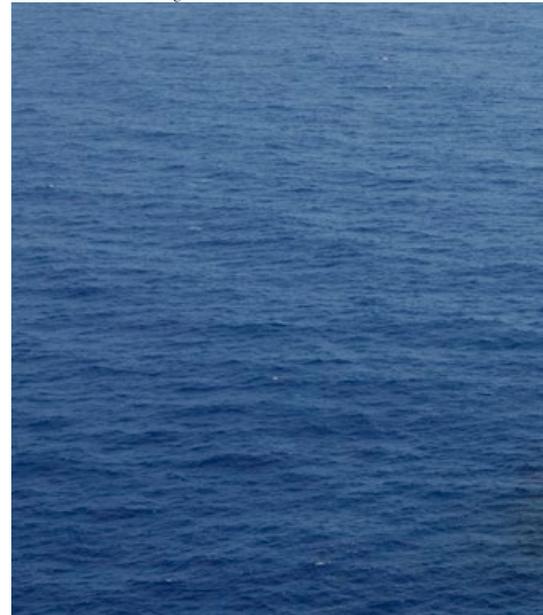
dança radical da Convenção, que vem sendo discutida desde 2009. “Se espera que seja feito esclarecimento jurídico, a interpretação de algumas coisas, mas mudar totalmente a IMO não costuma fazer isso. Aperfeiçoar sempre é bem-vindo”, salienta Pessanha, que participa das discussões sobre proteção do meio ambiente marítimo da agência da ONU, incluindo os debates sobre a implementação da HKC.

Navios com 500 AB (arqueação bruta) ou superiores que tenham contratos de construção firmados a partir de 26 de junho de 2025 deverão ter Certificado de Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos (IHM). Por conta do *Port State Control*, os 24 Estados Partes da Convenção poderão exigir o Certificado para tais navios, de qualquer bandeira, sendo Estado Parte ou não, incluindo navios de bandeira brasileira, por exemplo.

A HKC também estabelece que navios existentes deverão ter o Certificado ‘dentro do possível’ no período de cinco anos a partir de 26/06/2025. Os navios de bandeira de um Estado Parte só poderão ser reciclados em instalações certificadas de acordo com a Convenção. Os navios que forem reciclados em Estados Partes deverão ter o ‘Certificado de Pronto para a Reciclagem’.

Atualmente, os 24 Estados Partes contratantes da Convenção são: Ban-

André Motta de Souza/Agência Petrobras



gladesh, Bélgica, República do Congo, Croácia, Dinamarca, Estônia, França, Alemanha, Gana, Índia, Japão, Libéria, Luxemburgo, Malta, Ilhas Marshall, Países Baixos, Noruega, Paquistão, Panamá, Portugal, São Tomé e Príncipe, Sérvia, Espanha e Turquia.

O Brasil começou o processo de adesão à Convenção de Hong Kong, sem data prevista para conclusão. O país iniciou processo de adesão, que envolve Câmara dos Deputados, Casa Civil e atualmente está no Ministério de Relações Exteriores (MRE), que vai preparar o projeto de lei, enviar para Casa Civil e encaminhar ao Congresso para que o Brasil seja parte contratante aderindo à Convenção. “A data prevista para essa adesão depende de prioridades que fogem do controle. Isso pode acontecer daqui dois, três, quatro anos (...). Dependerá da prioridade que o Congresso dará a essa questão”, comenta Pessanha.

A Convenção de Hong Kong impõe uma série de exigências para garantir que o descomissionamento e a reciclagem de navios ocorram de forma segura e ambientalmente adequada. Com base em visitas a estaleiros em outros países e considerando o cenário nacional, o coordenador do CESS/UFF, Newton Narciso Pereira, vê a necessidade de os estaleiros brasileiros adequarem suas infraestruturas para segurança e controle ambiental, o que

Humberto Teski



### SÉRGIO LEAL

*Desmantelamento e reciclagem entram como atividades complementares, principalmente nos períodos de baixa*

inclui pisos impermeáveis, sistemas de contenção de resíduos e drenagem, estações de tratamento de efluentes e áreas de armazenamento adequadas para materiais perigosos.

O professor acrescenta a demanda por capacitação da força de trabalho, que passa por treinamentos contínuos em segurança do trabalho, manuseio de materiais tóxicos e práticas de desmontagem segura, conforme diretri-

zes da HKC. Pereira também chama a atenção para o desenvolvimento de sistemas de rastreamento e documentação, devido à implantação de planos de reciclagem específicos para cada embarcação, com inventário de materiais perigosos (IHM) e relatórios de conformidade. Além disso, os estaleiros deverão buscar certificações reconhecidas internacionalmente que atestem a conformidade com a HKC e permitir auditorias regulares por órgãos independentes.

O coordenador do Centro de Estudos para Sistemas Sustentáveis da Universidade Federal Fluminense (CESS/UFF) ressalta que essa atividade traz oportunidades para estaleiros no Brasil e para terminais portuários que queiram operar como instalações de reciclagem. Atualmente, a P-32 está em processo de desmantelamento e reciclagem no Estaleiro Rio Grande (RS) e há expectativa de que outras unidades devam passar pelo mesmo processo em estaleiros nacionais nos próximos anos.

“Haverá demanda significativa de embarcações para serem recicladas oriundas do descomissionamento, bem como navios mercantes para os próximos anos. Há uma corrida agora para que tenhamos mais instalações para atender esse mercado nacional”, destaca Pereira.

Ele lembra que a atividade já é uma realidade em outros países, alinhada ao conceito da economia circular e que contribui com o desenvolvimento de tecnologias e de métodos seguros de reciclagem que sejam cada vez mais eficientes e produtivos. Pereira entende que a aprovação da HKC vem trazendo, ao longo dos anos, melhorias para o setor do ponto de vista ambiental, operacional e segurança do trabalho, bem como impactos positivos no tratamento de resíduos, por exemplo.

O professor avalia que o fator que mais motivou as discussões para uma



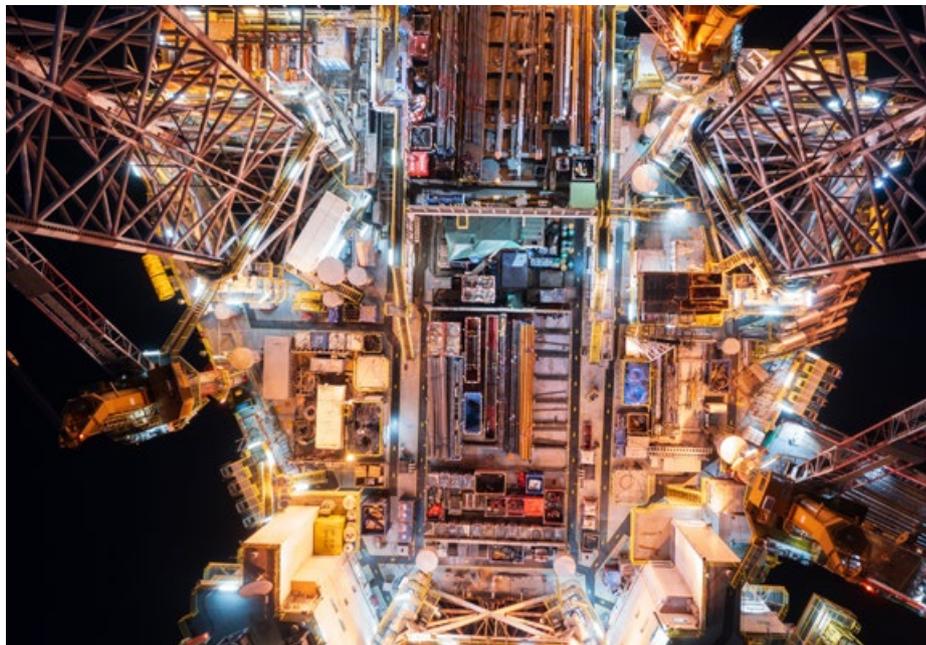
*Grupos de trabalho, com participação de estaleiros e da Petrobras, estudam atividade de reaproveitamento de plataformas*

convenção internacional, no começo dos anos 2000, foi a precariedade dos desmontes de embarcações, que eram feitos principalmente em praias de países como Índia (Alang), Bangladesh (Chittagong), Turquia (Aliaga) e Paquistão (Gaddani), com passivos ambientais e trabalhistas. “Basicamente, a Convenção busca garantir que os navios sejam reciclados de forma correta, sem risco à saúde humana e ao meio ambiente”, analisa Pereira.

A instalação de reciclagem — estaleiro ou terminal portuário — deverá desenvolver planos de reciclagem da instalação. Os navios com 500 AB ou mais agora precisarão ter planos de reciclagem, que serão feitos em conjunto pelo armador e a instalação responsável pelo serviço. Além do IHM dos navios, os estaleiros deverão ter documento de autorização para reciclagem (DASR). Uma vez disposta para reciclagem, a embarcação deverá contar com um certificado internacional de pronto para reciclagem (IRRC). Ao final do processo, um certificado de conclusão de reciclagem deverá ser encaminhado ao Estado de bandeira e também deverá ser registrado no Estado de reciclagem.

Pereira explica que existem duas variáveis novas na HKC: a declaração de materiais, na qual materiais colocados a bordo devem seguir requisitos estabelecidos na convenção, e a declaração de conformidade dos fornecedores — *Supplier's Declaration of Conformity* (SDoC) — que vai validar os materiais declarados. Os fornecedores de primeira e segunda camadas vão precisar fornecer dados para enviar para o estaleiro. “Tem um fluxo contínuo de informações que os estaleiros vão ter que gerir na entrega das novas embarcações”, aponta.

**O artigo 12** da *Hong Kong Convention* detalha sete informações básicas que deverão ser reportadas à Organização Marítima Internacional (IMO) em periodicidade a ser estabelecida. Algumas delas serão de competência da autoridade marítima do país, enquanto outras serão de responsabilidade da autoridade competente local. No Brasil, os certificados, inspeções e



## Convenção internacional de Hong Kong (HKC), que trata da reciclagem de embarcações, entrou em vigor em junho deste ano

vistorias feitas em navios são atribuições da autoridade marítima brasileira, exercida pela Marinha.

As inspeções e certificações que serão feitas nas instalações de reciclagem, como estaleiros e terminais portuários, por exemplo, deverão ser feitas por uma autoridade competente, que ainda não está designada. Essa autoridade competente deverá, entre outras atribuições, enviar à IMO uma lista das instalações de reciclagem de navios autorizadas de acordo com a convenção e funcionando sob a jurisdição do país parte da HKC, além dos detalhes para contato e de uma lista anual dos navios

reciclados dentro da jurisdição do país aderente à convenção.

O coordenador da Secretaria-Executiva (SEC-IMO) da Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO diz que a autoridade marítima brasileira está bem definida por lei e é desempenhada pelo comandante da Marinha. No entanto, atualmente o Brasil não possui uma legislação que faça a designação de quem exercerá a função de autoridade competente para instalações de reciclagem.

Pessanha conta que esse foi o principal motivo para que o Brasil demorasse a aderir à Convenção, assinada em 2009. Ele pondera que o PL 1.584/2021, encaminhado à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, direcionou esse ponto ao sugerir que a autoridade competente seja exercida por um órgão do Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama), que é ligado ao Ministério do Meio Ambiente (MMA).

“Em 2012, houve várias reuniões para decidir qual a vantagem ou viabilidade de o Brasil aderir à Convenção, três anos depois da adoção. O principal obstáculo era quem seria a autoridade competente brasileira para certificar as instalações de reciclagem. Isso foi resolvido há pouco tempo no PL sobre reciclagem, que está em discussão”, afirma Pessanha. ■



# ESTALEIRO RIO MAGUARI REFERÊNCIA EM APOIO PORTUÁRIO E NAVEGAÇÃO INTERIOR

Seis vezes eleito o melhor estaleiro do Brasil pelo prêmio Maiores e Melhores do Transporte, o Estaleiro Rio Maguari alia inovação, pontualidade nas entregas e compromisso com a sustentabilidade.



+55 91 3214-7800

Rodovia Maracacuera, km 6 - Icoaraci  
Belém, Pará, Brasil. Cep: 66.815-140

[www.riomaguari.com.br](http://www.riomaguari.com.br)  
[contato@riomaguari.com.br](mailto:contato@riomaguari.com.br)



# Serviços em alta

Offshore aquece demanda por reparos. Estaleiros diversificam especializações e capacitam mão de obra





Danilo Oliveira

**O** aumento da frota e o aquecimento de atividades offshore trazem perspectivas positivas para empresas e estaleiros que oferecem serviços de reparo, manutenção e docagem. O destaque são as embarcações de apoio, que também podem ser convertidas ou modernizadas para aumentar a eficiência operacional ou para atender às especificações dos contratantes, como a Petrobras. Estaleiros de diferentes portes investem na capacitação da mão de obra e na especialização das atividades oferecidas. Armadores exigem previsibilidade de custos, qualidade do serviço e entregas no prazo. Planejamento das docagens e serviços é visto como estratégico para a atividade.

Um levantamento do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), gestor do Fundo da Marinha Mercante (FMM), identificou uma demanda futura de R\$ 7,6 bilhões por reparos e docagens nos próximos cinco anos. De um total de 1.836 obras estimadas, R\$ 5 bilhões correspondem a 319 projetos de apoio marítimo (65,4%), R\$ 1,5 bilhão são referentes a 1.350 projetos para navegação interior (19,4%), R\$ 971 milhões para apoio portuário (62 projetos) e quase R\$ 80 milhões para cabotagem/longo curso. Esses números, anunciados no começo de julho, podem ser ainda maiores considerando outras prioridades concedidas nas últimas reuniões do conselho diretor do fundo setorial (CDFMM).

A frota de apoio marítimo que opera em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) tem uma previsão de docagem de classe de 380 embarcações entre 2026 e 2030, de acordo com o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma) e a Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam). O vice-presidente do Syndarma/Abeam, Paulo Mediano, diz que esse volume se deve ao tamanho da frota brasileira, que demanda docagens obrigatórias a cada cinco anos, além das manutenções.

Aproximadamente 70% das embarcações são de porte médio ou superior, com mais de 60 metros de comprimento. A avaliação é que o setor terá

## **Ministério de Portos e Aeroportos, gestor do FMM, identificou demanda futura de mais de R\$ 7 bilhões por reparos e docagens nos próximos cinco anos**

como desafio se preparar para atender com capacidade de docagem e manutenção. Mediano ressalta que, no caso das empresas verticalizadas, que possuem estaleiro próprio, o planejamento das docagens das embarcações fica um pouco mais facilitado.

“A operação verticalizada fica mais fácil. Outras empresas dependem de outros estaleiros para fazerem suas manutenções e docagens. É preciso estar preparado para atender a essa demanda”, analisou Mediano, durante o workshop 'Reparo e Manutenção Naval no Brasil', promovido em julho pelo Sinaval e pela Abeemar, no Rio de Janeiro (RJ).

Entre 2023 e meados de 2025, o CDFMM priorizou a docagem de 54 embarcações de apoio marítimo no montante de R\$ 837,8 milhões. Apesar de inferior ao valor disponibilizado para novas construções, o montante é considerado expressivo. Nesse período, o conselho priorizou R\$ 858,9 milhões para modernização e conversão de 47 embarcações de apoio offshore. Mediano observa que esse movimento está em curso e que não se tem notícia de embarcações de apoio marítimo fazendo manutenção fora do Brasil.

No evento, o vice-presidente do Syndarma/Abeam destacou que o segmento conseguiu junto ao Congresso a alteração na legislação que permitiu que empresas utilizem o FMM para reparo e manutenção, o que vai aumen-



tar bastante a demanda e a facilidade de fazer reparos no país, com o prazo de amortização do financiamento ampliado de dois para cinco anos, alongando o tempo para pagamento da dívida.

A Empresa Brasileira de Reparos Navais (Renave) destaca, no último ano, a realização de uma série de docagens, reparos e manutenções de PLSVs (lançamento de linhas), com elevada complexidade e fiel cumprimento de prazos extremamente exíguos. O superintendente da Renave, Luiz Eduardo Campos de Almeida, afirma que o mercado de reparo segue aquecido no Brasil, principalmente no segmento de offshore.

Em 2024, o Renave realizou serviços no navio tanque *Gastão Motta*, da Marinha do Brasil. O superintendente do estaleiro diz que a empresa também está atenta a novas oportunidades para embarcações da força naval e espera executar outras demandas desse segmento.

Almeida diz que o Renave é apontado como referência no segmento de reparo devido à experiência de toda a equipe gerencial, com mais de três décadas de trabalho ininterrupto, e ao maior parque industrial de reparação naval do continente. Ele destaca que o estaleiro conta com seis diques, 1,5 mil metros de cais, localização privilegia-

## Ministério destaca que recursos do FMM podem ser utilizados para financiamento de docagem, reparo, manutenção, modernização e jumborização

da e atendimento a todas as normas, procedimentos, certificações e legislação vigentes. Nos últimos anos, a empresa investiu em dragagem, novos equipamentos e adequação às certificações ISO 14.001 e 45.001, recentemente agregadas à 9.001.

Almeida vê entre os maiores desafios no Brasil a falta de políticas governamentais que protejam essa atividade estratégica da concorrência estrangeira, a qual considera, por vezes, 'predatória'. Ele também cita dificuldades portuárias e alfandegárias, que inibem projetos que dependam

de material importado e a carência de mão de obra especializada no mercado, o que ele associa à falta de formação e renovação desses profissionais.

O Estaleiro Mac Laren, localizado em Niterói (RJ) está atento ao mercado de reparos e serviços e ao aquecimento do segmento offshore. A construção de um dique flutuante, que está em fase final de financiamento, vai demandar US\$ 50 milhões de investimento. Na semana da 19ª Navalshore, o Mac Laren realizou um evento no Rio de Janeiro (RJ), para a promoção do conceito 'One Stop Shop', que é outra forte aposta, junto a empresas parceiras, como MI Eletric Brasil, Subsea Connect e VMS Group. Novas empresas ainda podem se juntar e fazer esse grupo crescer.

O vice-presidente do grupo Mac Laren, Alexandre Kloh, observa que o segmento de construção naval está em processo de retomada e que as atividades ligadas à logística offshore que independem da construção — manutenção e reparo — também estão em alta. No caso dos reparos, a leitura é que falta infraestrutura para atender ao volume e tipos de embarcações hoje instaladas e operando no Brasil. Kloh ressalta que os grandes estaleiros do país não foram concebidos para serem instalações dedicadas à manutenção ou reparo, pois foram vocacionados à fabricação de FPSOs e módulos, por exemplo.

O executivo diz que o dique flutuante será um diferencial importante para o negócio e que vai trazer em torno de dois mil a quatro mil novos trabalhadores. "A construção do dique foi uma decisão muito certa da empresa, no momento muito importante da nossa indústria. Será o maior dique do hemisfério sul e coloca o Mac Laren em posicionamento entre as três maiores empresas do Brasil em atendimento à indústria naval", estima Kloh.

O cronograma de construção da estrutura flutuante é de 12 meses. Esse projeto recebeu prioridade do FMM e a empresa está em conversas com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), acertando detalhes como garantias e a modalidade de contratação. Segundo



**GREEN PIN®**  
CENTREPIECE OF RIGGING.

**SOME FISH  
EVOLVE  
MUCH FASTER.**

Visit us at:  
- ADIPEC  
#11230  
- LiftEx #31A  
- Offshore Energy  
#1602

## **GREEN PIN® ROV PRO SHANK HOOK**

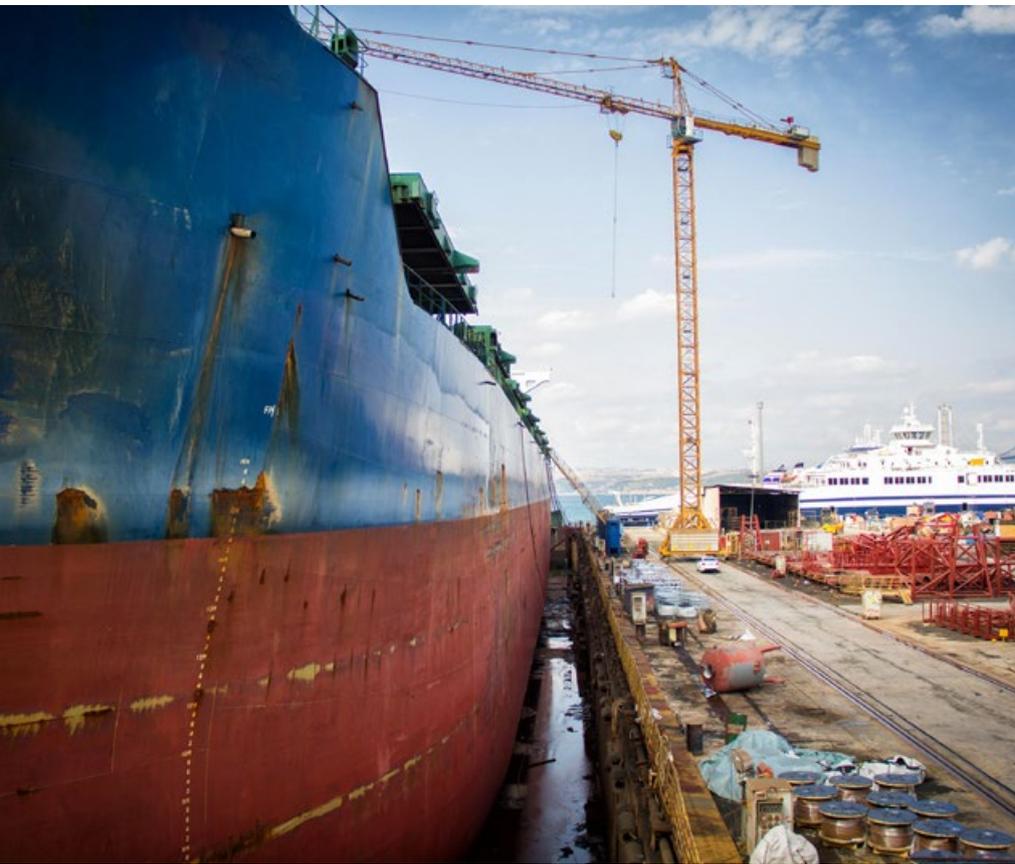
Alguns peixes evoluem muito mais rapidamente. O mesmo acontece com as instalações offshore. Apresentamos o novo Gancho de Haste Green Pin® ROV Pro: uma inovação em elevação submarina. Com a seu berço mais largo, abertura mais ampla e o seu exclusivo fecho 3 em 1 operável por ROV, o gancho proporciona controle e segurança incomparáveis em profundidade. Experimente-o agora em 3D através do código QR.

Encontre nossa linha completa em [greenpin.com/rov](https://greenpin.com/rov)



Digitalize o código QR  
para explorar todos os detalhes do gancho!

  
**VAN BEEST**



Kloh, esse é um projeto inovador, diferenciado e único na América Latina. “Não tem nenhum outro equipamento similar ao que será construído por nós. Robusto e com capacidade de içamento de 15 mil toneladas. Vamos ter capacidade de atender embarcações de até 160 metros de comprimento”, afirma. Ele acrescenta que é um dique modular, que poderá ser estendido para até 210 metros.

O Estaleiro Mauá, em Niterói (RJ), também tem perspectivas positivas com o reparo, que vem crescendo em torno de 20% nos últimos dois anos. Com o arrefecimento das encomendas há cerca de 10 anos, o Mauá fortaleceu a área de manutenção, reparos e serviços de embarcações em geral. O estaleiro cresceu em torno de 20% essa atividade em 2023 e em 2024. “De 2024 para 2025, acreditamos que vamos aumentar de novo na casa de 20% a 25% nosso faturamento neste segmento de reparo e serviços”, projeta o CEO do Estaleiro Mauá, Miro Arantes. No primeiro semestre, a capacidade de reparo do estaleiro ficou 90% ocupada.

## **Dependendo do perfil da frota, algumas empresas relatam ainda encontrar poucas possibilidades de estaleiros disponíveis para docagem no Brasil**

O Estaleiro Atlântico Sul (PE) projeta, com os contratos de reparo firmados desde o final de 2020, que vai atingir a marca de 80 navios até o final de 2025. Os principais clientes são armadores de cabotagem que operam na costa brasileira, além de empresas do setor de petróleo e gás, que demandam serviços para barcos de apoio marítimo, plataformas, flotéis e sondas. “Nos consolidamos como um

grande estaleiro de reparo no Brasil para atender embarcações de maior porte que antes não podiam ser atendidas aqui por falta de estaleiro ou de infraestrutura capaz de suprir”, afirmou o CEO do EAS, Roberto Brisolla, à Portos e Navios, durante a Navalshore, em agosto.

Muitos desses navios foram ao estaleiro para a instalação de sistemas de tratamento de água de lastro (BWTS, na sigla em inglês) para se adequar às normas internacionais. Outro serviço demandado é a instalação de sistemas específicos para PLSVs, como estruturas para centralizar a torre de lançamento de cabos. O EAS também fabrica e instala estruturas metálicas em plataformas, bem como faz *retrofit* de acomodações dessas unidades. Plataformas e navios de apoio também procuram o estaleiro para manutenção dos sistemas de propulsão.

Uma das estratégias adotadas em 2025 pelo EAS, que foi projetado vocacionado para construção naval, é o uso do *Goliath* para o içamento de embarcações para o reparo, sem a necessidade de ocupar o dique. Esse guindaste tem capacidade grande para içar navios do porte de barcos de apoio para reparo.

Brisolla diz que a estratégia de diversificar e se especializar em algumas atividades vem ajudando na recuperação financeira do estaleiro e na manutenção de uma ‘espinha dorsal’ de mão de obra própria da equipe. Atualmente, o EAS conta com aproximadamente 400 pessoas em seu quadro fixo, focadas em reparo, e com um quadro flutuante de outras 100 a 300 pessoas que podem ser mobilizadas mais prontamente. Grande parte do banco de profissionais que foram treinados pelo EAS participou do último ciclo da construção naval e retornaram ao estaleiro.

O CEO avalia que o EAS conseguiu se tornar alternativa e captar armadores que antes levavam seus navios para reparos na Europa ou na Ásia. Muitos desses navios cruzavam o oceano sem carga, por falta de estaleiro aqui, e deixavam de utilizar o benefício do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Para Brisolla, mesmo que o AFRMM ainda

traga algumas burocracias que dificultam a liberação dos recursos para o armador, esse instrumento é uma vantagem para contratação do reparo no Brasil.

“Todos os operadores de contêineres no Brasil já fizeram reparo com a gente. Nosso plano de entrada no reparo se consolidou, hoje é um *business* estável no estaleiro e temos diversificado, buscando melhorar produtividade para melhorar a rentabilidade”, celebra. Brisolla destaca que grande parte das atividades é feita com mão de obra própria do estaleiro, que praticamente não subcontrata serviço de terceiros, exceto prestadores de algumas atividades ligadas à propulsão, mecânica e motor. Já as partes de tubulação, válvulas e tratamento de casco, por exemplo, são feitas com a equipe do EAS.

Na avaliação do EAS, um dos desafios para o setor é a recapacitação



**MIRO ARANTES**

*Estaleiro Mauá (RJ) vem fortalecendo área de manutenção, reparos e serviços de embarcações em geral*

da mão de obra, que ficou um tempo parada a partir da desmobilização das atividades de construção. Para o caso de um aquecimento desse tipo de obra pode haver ‘competição’ por profissionais da construção civil, que também está aquecida. “Em Pernambuco, nossa atividade de reparo hoje tem uma situação bem controlada, banco de profissionais treinados. Podemos chegar a 700-900 funcionários conseguindo trabalhar bem. Mas, com cenário de mobilização maior, para grandes projetos de construção, a mão de obra intensiva será um desafio. É um desafio para todas as regiões, não somente para Pernambuco”, estima Brisolla.

Ele lembra que o EAS interrompeu a construção de navios em 2019 e, com cinco anos de reparo, já conseguiu formar um cluster de fornecedores que atendem demandas mais contínuas de reparo, como serviços especializados e materiais solicitados continuamente.

**NOVO MOTOR CAT® C32B**

**A SEGURANÇA  
DA SUA OPERAÇÃO  
NAVEGA AQUI!**

PEÇAS  
☎ 55 (47) 3346-4757

SERVIÇOS  
☎ 55 (47) 3368-3445

VENDAS  
☎ 55 (48) 98824-6240

📷 @pesamaritimo

📺 /pesamaritimo

📺 Pesamaritimo

📍 Av. Mario Uriarte, 1511 - Bloco A, Galpão 04, Cordeiro CEP 88311-740 - Itajaí / SC

**PESA CAT**

SOLUÇÕES MARÍTIMAS

"Quando aquece a atividade, a economia local começa a se desenvolver para suprir", afirma Brisolla.

O Estaleiro Rio Maguari (PA) venceu uma concorrência para fazer a reposição de um rebocador da frota da Sulnorte, que deve acontecer no início de 2026. O ERM, que segue com uma carteira robusta com a construção de rebocadores, balsas e empurradores para diferentes empresas do setor, negocia outros reparos, tanto de empurradores quanto de balsas. O diretor comercial do ERM, Fabio Vasconcellos, diz que, no momento, a área atual do estaleiro atende às demandas para esse serviço. "Há uma expectativa de, com crescimento da demanda por reparo, termos uma área exclusiva. Mas, por enquanto, estamos usando a própria área do estaleiro", revelou Vasconcellos, na Navalshore.

O Estaleiro Rio Grande (ERG), da Ecovix, realizou mais de 20 reparos de embarcações em três anos. A empresa destaca os reparos realizados em dois navios-sonda, sendo que em um deles foi realizada a troca completa dos oito receptáculos dos *thrusters*, em uma operação inédita no país. Em um desses reparos, a plataforma P-32 já estava no dique seco para desmantelamento. O diretor operacional da Ecovix, Ricardo Ávila, lembra que essa operação impôs um desafio técnico ainda maior, mas que foi superado pela equipe do estaleiro, com eficiência operacional e segurança nas operações.

O Estaleiro Rio Grande vem numa escalada de boas notícias com novos contratos de construção de navios petroleiros para a Transpetro e a recente aprovação de sua recuperação judicial. Com as demandas atuais do estaleiro e ocupação do dique, a tendência é que as demandas do mercado de reparo aconteçam com as embarcações atracadas.

**A Associação Brasileira** dos Armadores de Cabotagem (Abac) avalia que o reparo de navios em estaleiros no Brasil representa um primeiro passo, antes de se poder pensar em dar um segundo para a construção de navios no país. O diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano, ressalta que as

Ecovix/Divulgação



*Com demandas atuais e ocupação do dique, tendência é que reparos aconteçam com embarcações atracadas no Estaleiro Rio Grande*

João Ramid



**FABIO VASCONCELLOS**  
*ERM usa espaços do estaleiro para reparos e tem expectativa de área exclusiva com crescimento da demanda*

empresas de cabotagem sempre vão precisar de reparo e manutenção.

A Lei do AFRMM 10.893/2004 prevê o ressarcimento das empresas brasileiras de navegação (EBNs) e a não incidência do AFRMM para cargas com origem ou destino às regiões Norte e Nordeste, o que representa quase 100% das cargas transportadas pelas empresas de cabotagem. A legislação estabeleceu que os recursos gerados pelas EBNs de cabotagem gerariam o benefício do recolhimento do AFRMM direto para EBNs.

Desde 1997, o governo concede incentivo a usuários da cabotagem e navegação interior, que não precisam pagar o AFRMM. O processo de ressarcimento hoje é controlado pela Receita Federal (RFB), que deposita esses recursos carimbados em contas vinculadas. Essa é uma destinação específica para construção ou pagamento de financiamento do FMM para docagem, reparo e manutenção em estaleiros no Brasil.

As empresas de cabotagem têm mais de R\$ 1,5 bilhão a receber de recursos do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) que estão retidos na Receita Federal (RFB). De acordo com a Abac, são processos de mais de três anos que as EBNs têm direito e que, por lei, de-

vem ser obrigatoriamente aplicados na indústria nacional em, no máximo, três anos.

A associação avalia que o sistema funciona bem, porém o atraso nos ressarcimentos impede investimentos no curto prazo na economia nacional com potencial de gerar emprego e renda. Segundo Resano, essa retenção dos ressarcimentos prejudica o desenvolvimento das atividades econômicas e faz com que as EBNs façam as contas e comparem onde é mais vantajoso fazer o reparo, considerando custos do serviço e do deslocamento das embarcações. “Começam a entrar outros fatores que desvirtuam o recurso. Por que reter, se vai irrigar a economia e a atividade dos estaleiros? Os navios continuam obrigados e fazendo a docagem e manutenção com recursos próprios”, comentou Resano.

Nas discussões da Lei 14.301/2022, que criou o programa BR do Mar, o Syndarma/Abeam atuou junto ao MPor e o Congresso para inserção de uma emenda para que a Lei 10.893/2004 trouxesse previsão expressa para utilização dos recursos para manutenção e para permitir que as EBNs tomassem recursos diretamente para a contratação de serviços e a aquisição de equipamentos. A Lei 10.893 trazia expressamente previsão para utilização dos recursos FMM para docagem e reparo, mas não para manutenção.

Essa simples alteração para a inserção de um vocábulo foi suficiente para aumentar a possibilidade de utilização desses recursos para manutenção, já que o agente financeiro segue estritamente o que está na legislação. “Isso foi muito bom porque ampliou a utilização dos recursos do fundo”, celebrou a então vice-presidente executiva do Syndarma/Abeam, Lilian Schaeffer, que participou no evento sobre reparo.

A alteração da lei permitiu que o agente financeiro possa conceder esses recursos para manutenção preventiva e corretiva. “Estamos ‘ensinando’ as empresas a buscarem esses recursos para poder viabilizar sem impactos aos seus fluxos de caixas”, disse Lilian. Ela contou que as empresas ainda não tinham o hábito de solicitar recursos do FMM para manutenção,

Humberto Teski



#### LILIAN SCHAEFFER

*Lei prevê utilização de recursos do FMM para manutenção, contratação de serviços e aquisição de equipamentos*

Humberto Souza



#### LUIS FERNANDO RESANO

*EBNs têm mais de R\$ 1,5 bilhão a receber de recursos do AFRMM que estão retidos na Receita Federal*

assim como faziam para docagens. A docagem quinquenal, por exemplo, gera volumes expressivos de recursos utilizados a cada cinco anos. Ela explica que, como a frota de apoio possui embarcações complexas, os recursos são essenciais para os serviços.

Na visão da Abac, houve evolução nos processos de concessão de prioridade de recursos para docagem porque antes havia muito engessamento

quanto ao detalhamento dos serviços a serem executados, sendo que muitas vezes isso é conhecido depois que o navio entra no dique.

As empresas de navegação também têm debatido com o ministério e agentes financeiros a previsão para contratação de ‘empresa especializada’. A lei trouxe essa inovação, dizendo que o armador poderá se valer de recursos do fundo para contratação de empresas especializadas. Num primeiro momento, houve uma lista considerada restritiva onde ‘empresas especializadas’ seriam empresas especializadas de estaleiro. “Há uma permanente interação do setor privado com MPor e agentes financeiros para aprimorar a redação e dar conforto a todos para a utilização máxima dos recursos do fundo”, frisou Lilian.

**O coordenador geral** de fomento do MPor, Fernando Pimentel, explicou no evento que o financiamento pode ser concedido na docagem, reparo, manutenção, modernização e jumborização. “Todas essas modalidades estão previstas para esse tipo de projeto”, afirmou. Ele sugere que empresas comecem relacionamento com agentes financeiros o quanto antes, em vez de esperar a publicação da resolução para ir atrás do agente financeiro. A recomendação, segundo ele, vale principalmente se a empresa não tem um relacionamento prévio com o agente, já que se trata de um processo moroso e complicado.

“Existem empresas que conhecem bem o procedimento e, assim que sai a publicação, na semana seguinte já aparece contrato para equipe técnica do MPor. O relacionamento com agente financeiro tem que ser começado muito antes”, sugere Pimentel.

Ele não considera que a dificuldade de antever a despesa seja um problema para o financiamento, já que pode ser feito com despesas comprovadas e realizadas até 180 dias anteriores ao protocolo do projeto no FMM. Ele esclarece que projetos de reparo e manutenção são realizados já depois da obra concluída. “Se for um pedido da instituição financeira para a gente, eles têm adiantamento integral de re-

Grupo Bravante/Divulgação



ursos. O relatório de comprovação é entregue depois da liberação financeira”, detalha Pimentel.

O coordenador afirma que a condição que o FMM tem para esse tipo de projeto é a melhor possível: poder entregar o pedido posteriormente, com a liberação integral do recurso após o contrato assinado. Ele cita casos em que o contrato chegou com pedido de liberação integral e, com 15 dias da assinatura do contrato, o dinheiro foi transferido para a empresa e a comprovação foi feita posteriormente. “Acho que usam pouco o recurso do fundo para reparo, manutenção e docagem, dado o potencial da frota brasileira”, comenta.

Pimentel garante que a empresa que entrega o projeto para o CDFMM no prazo da reunião com toda a documentação necessária sempre terá o projeto submetido para próxima reunião do conselho diretor. Um dos desafios do ministério é fazer com que, com base no histórico da empresa, possa ser elaborado um plano futuro, de dois a três anos de reparo e docagem, por exemplo. Seria um financiamento em que a empresa poderia ir sacando do montante já pré-aprovado

## **Recomendação do MPor é que empresas comecem relacionamento com agentes financeiros o quanto antes, em vez de esperar publicação da resolução do FMM**

durante um período específico, onde o plano inteiro dela de reparo e docagem seria contemplado. Dessa forma, em vez de mandar projetos a cada reunião do fundo, seria apreciado um grande projeto da empresa por um período maior.

O Estaleiro São Miguel (RJ), dedicado à construção e reparo, é uma das unidades de negócios do grupo

Bravante. O coordenador comercial do estaleiro, Marcos Porto, conta que o estaleiro inicialmente foi construído para manutenção e construção das embarcações próprias, mas hoje constrói e repara para terceiros. O São Miguel conta com dois diques que, ao longo dos últimos anos, têm tido 96% de taxa de ocupação.

O dique 1 tem 96 metros de comprimento por 22 metros de boca e 4,80 metros de profundidade. Doca embarcações com até 4,30 metros de calado e conta com um pórtico com capacidade de 100 toneladas de elevação. O dique 2 tem 110 metros de comprimento por 26 metros de boca, 6 metros de profundidade e doca até 6,5 metros de calado, contando com um pórtico com capacidade de 160 toneladas de elevação, 120 metros de cais e 5,5 metros de profundidade.

Entre os projetos que passam por reparos e troca de chapas de aço estão os dois navios salineiros da Salinor (Navenor) construídos pelo São Miguel e que operam na região Nordeste. Porto diz que uma das estratégias é fechar os contratos com seis a sete meses de antecedência. “Negociamos com nosso fornecedor de chapa (Usiminas) com prazo e preço mais atrativo. Temos facilidade e fidelidade desse cliente”, destaca Porto.

A Norsul considera que a satisfação com os serviços passa pelo atendimento dos pilares segurança, qualidade, custo e prazo. A empresa avalia que os estaleiros nacionais vêm melhorando nos últimos anos, principalmente em relação aos dois primeiros quesitos. O gerente-executivo de frota da Norsul, João Bottoni, conta que em serviços recentes não houve registro de acidentes com afastamento e nenhum retrabalho após a docagem.

Em contrapartida, a empresa ainda identifica pontos para evolução quanto à entrega e ao valor dos serviços. “Custo e prazo, principalmente quando comparado com estaleiros fora do Brasil, ainda é um gargalo”, apontou Bottoni durante o evento do Sinaval/Abeemar sobre reparo e manutenção. Enquanto um *Panamax* docado fora do Brasil fica, em média, oito a 10 dias

em dique seco, esse tempo no Brasil pode chegar a algo entre 30 e 40 dias.

“Esses dois pilares estão fortemente ligados e impactados pela eficiência, que é o tempo que o estaleiro gasta para realizar as atividades”, analisa. O gerente lembra que, conseqüentemente, mais tempo no dique representa maior custo com afretamento de navio substituto e perda de receita. Ele acrescenta que a deficiência da capacidade instalada faz com que esse prazo aumente quando existem demandas extras após a docagem. “Sabendo que é natural que docagem exijam trabalhos extras, o cronograma tem que ser o mais realista possível”, comenta.

Bottoni explica que a Norsul costuma fazer especificações de docagem bastante detalhadas para evitar variações orçamentárias. A empresa procura entrar em contato com estaleiros quatro a seis meses antes para discutir o escopo. Segundo o gerente,

isso esbarra na metodologia que cada estaleiro usa para precificar sua demanda. “Talvez a padronização dessas propostas seria uma das principais demandas. Já tentamos criar uma planilha própria de precificação na Norsul, mas cada estaleiro tem um método diferente de executar”, sugere.

Ele entende que docagem e reparo são temas estratégicos da operação, na medida em que a sinalização de atraso é importante para a empresa saber com antecedência e tentar executar um plano de ação com foco em soluções ágeis. “Para desenvolver transporte marítimo e fluvial no Brasil, precisamos tratar manutenção e reparo como algo estratégico, e não apenas operacional”, salienta Bottoni.

O diretor de produção e manutenção da Wilson Sons, Leandro Aversa, percebe que os estaleiros precisam ser reconhecidos cada vez menos como empresas de solda, o que aumenta a

importância da experiência tecnológica. “O estaleiro tem que pensar de outra forma: como entra na cadeia de valor do operador para prover soluções e competências”, sugeriu durante o evento. Para Aversa, os desafios passam em como os armadores entendem que estaleiros podem suportá-los na questão de eficiência energética.

Aversa acrescenta que a otimização de atividades faz com que o estaleiro seja visto como ente da cadeia que vai impulsionar o armador a ter uma melhor operação, e não como uma instalação que vai ficar com a embarcação retida. Ele observa o uso de dados para otimização do planejamento, o que ajuda os estaleiros a ter programação anual e facilita superar as dificuldades.

Considera que o uso de dados para alta performance da frota ajuda bastante na predição de falhas e tendências. A coleta abrange dados e informações de consumo e variáveis

**JOIN US AT:**  
- ADIPEC, ABU DHABI  
- OFFSHORE ENERGY,  
AMSTERDAM  
#1602

## Componentes premium para elevação, guindaste e amarração.

**HEAVY DUTY CHALLENGES. FORGED SOLUTIONS.**

A Irizar Forge é especializada na forja de componentes totalmente certificados (até 5000T SWL) para elevação e amarração, destinados a aplicações offshore e submarinas complexas (ROV). Nossa exclusiva abordagem completa — que abrange projeto, produção, testes e certificação interna (ABS, DNV, BV, LR) — resultou na criação de ganchos, blocos, articulações e conectores de alto desempenho por quase 100 anos, conquistando a satisfação das principais empresas de EPC e OEM.

MAIS INFORMAÇÕES



**irizarforge.com**

oier.sarasola@irizarforge.com  
+34 608 91 29 66

de operação de motores, propulsores e geradores. “Isso tudo entra no sistema de comparação de cenários. Comparamos variáveis esperadas com variáveis daquele cenário para entender melhor o que está acontecendo”, detalha Aversa.

O executivo verifica crescimento das demandas e dos valores priorizados pelo FMM desde 2022. Pondera que a demanda nem sempre vem do FMM — eventualmente vem de armadores de forma particular. O diretor de produção e manutenção acrescenta que a perda de capacidade laboral nos últimos anos representa uma perda de competência no setor, que vem buscando suprir os *gaps* de capacitação. “Falamos em competitividade e a perda de pessoas é uma perda de produtividade impressionante”, alerta Aversa.

Para a Elcano, que opera na cabotagem de granéis, existem poucas possibilidades de docagem no Brasil. O diretor da empresa, Armando Panichelli, diz que o ideal é que o local dos reparos seja próximo de onde os navios trafegam. Panichelli estima que cinco navios da frota são os que têm mais problemas para reparos de docagem no Brasil. “A problemática é que

Humberto Teski



#### **DINO ANTUNES**

*Além da construção naval, existe aquecimento de atividades como manutenção, reparo e desmantelamento*

os navios maiores que temos não entram em todos os estaleiros”, lamenta.

Segundo Panichelli, a logística no Brasil é complexa, principalmente para suprimentos, por conta dos prazos dilatados. “Toda a indústria vem sofrendo com os sobressalentes porque, muitas vezes, os prazos não são cumpridos, inclusive com fornecedores internacionais. Isso acontece no mundo todo. Falta de planejamento é um dos fatores que mais nos afeta”, afirma. Ele também relata que o país sofre com problemas de mão de obra qualificada para atender manutenção de questões operativas dos navios.

Outra dificuldade é conseguir no Brasil, em quantidade suficiente, equipamentos para a pintura especial para tanques, que precisam de tratamento específico, que segue parâmetros muito restritos. “Infelizmente tivemos que sair do Brasil e perdemos a oportunidade de recuperar investimentos através do FMM”, pontua.

O gerente-executivo de engenharia e manutenção de navios da Transpetro, Flávio Gabina, diz que a empresa tem mantido conversas com os principais estaleiros nacionais, buscando aproximar e desenvolver docagem de navios de maior porte no Brasil. Parte da frota que opera fora do país, como aliviadores, recebe serviços no exterior por não terem facilidade de docagem no Brasil. “Tenho certeza de que aprimorando as técnicas de docagem



**Mauá obteve crescimento de 20% da atividade nos últimos 2 anos, com 90% de ocupação da capacidade de reparo do estaleiro no primeiro semestre**

desse navio em particular, vamos conseguir desenvolver aqui no Brasil”, ressalta Gabina.

Ele destaca que a Petrobras tem iniciativas para desenvolvimento de *startups* e que, dentro desse projeto, a Transpetro busca desenvolver soluções digitais para aprimorar a eficiência energética com emprego de tecnologia. “Encontramos soluções no exterior e observamos que poderia estar disponível e ser desenvolvido aqui no Brasil”, comenta Gabina, reforçando que desde 2023 a empresa busca, na construção e reconstrução de alguns projetos estratégicos, atuar próxima do mercado para que as demandas façam sentido para a indústria local.

A Transpetro hoje tem uma frota de 33 navios, 26 deles construídos no Brasil. Cerca de metade dos 33 navios é focada no mercado internacional, atuando em países como China, Índia e

Estados Unidos. São 10 *Suezmax*, cinco *Aframax*, sete *Shuttle Tankers*, seis *LPG Carriers*, quatro navios de produtos e um *Panamax*. A empresa conta com um centro de controle nacional e um centro de monitoramento de navios (CMAN), que permite monitorar a frota. A Transpetro também dispõe de um centro de treinamento na formação de seus profissionais, tanto marítimos quanto de terra.

Os contratos de manutenção dos navios são gerados por processos de licitação, seguindo ritos de contratação via plataforma Petronect. Alguns equipamentos e sistemas são direcionados para contratação direta em função da *expertise* de determinados fabricantes.

Entre os desafios atuais estão a descarbonização e o aumento da eficiência operacional.

A Transpetro enxerga na digitalização um ponto de solução para atender aos parâmetros de descarbonização e

de aumento de eficiência, por meio do emprego de tecnologias e soluções digitais. Também há uma preocupação de preparação de profissionais de mar e de terra, com a qualificação de como estão chegando ao mercado para operar com essa quantidade de tecnologia hoje empregada nos navios.

O secretário nacional de hidrovias e navegação (SNHN), Dino Antunes, diz que, além dos movimentos de construção naval, com destaque para os programas de renovação da frota da Transpetro (TP25) e das embarcações de apoio que operam para a Petrobras, existe um aquecimento de atividades como manutenção, reparo e desmantelamento. “É um momento interessante. Tem segmento do petróleo importante, com política pública puxando. Só que vários outros setores da indústria naval também estão aquecidos”, afirma Antunes, que é presidente do CDFMM. ■



Your safety is our priority!

## Experts in lifting systems and industrial engineering

A Slingsintt desenvolve, fabrica e fornece sistemas de elevação para componentes de turbinas eólicas. Com mais de 40 anos de experiência, projetamos ferramentas ergonômicas que reduzem o tempo de montagem e aumentam a segurança.

Com a confiança da Vestas, SGRE, General Electric e Nordex, nós garantimos:

- ✓ Soluções inovadoras de elevação
- ✓ Entrega confiável e serviço global
- ✓ Inspeção e manutenção para segurança

Na Slingsintt, não fornecemos apenas ferramentas - nós vendemos segurança. Entre em contato conosco hoje mesmo para otimizar seus processos de elevação!

[www.slingsintt.com](http://www.slingsintt.com)  
[slingsintt@slingsintt.com](mailto:slingsintt@slingsintt.com)



MAIS INFORMAÇÕES



Proud member of

 VAN BEEST

# Renovação em curso

Com novas fronteiras no horizonte, offshore tem desafios para ampliar frota de apoio em operação em AJB



Danilo Oliveira

O apoio marítimo viverá um momento de aquecimento e de recomposição da frota pelos próximos anos. Superado o período de baixa e incertezas, o setor vem sendo cada vez mais demandado, com *bids* e licitações para construção de embarcações com novas tecnologias embarcadas. Projetos para a Petrobras, com contratos de 12 anos, serão construídos em estaleiros nacionais, com um cenário não menos desafiador do que na época dos antigos programas 'Prorefam'. Com as projeções de expansão, há desafios para equilibrar a oferta e a demanda de embarcações e já se percebe maior participação de barcos de apoio de bandeiras estrangeiras operando no offshore brasileiro em 2025. A formação de marítimos também está na agenda do setor.

A frota de apoio em operação em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) se aproximou da marca de 500 embarcações nos últimos anos, considerando desde LHs (manuseio de linhas e amarrações) até PLSVs (lançamento de linhas). Para a empresa de inteligência de mercado, engenharia e corretora offshore WSB Advisors, esse número deve se consolidar como um novo equilíbrio para o mercado.

**Frota pode crescer 3% em 2025 e atingir patamar de 500 embarcações até final de 2030, mas depende de quais serão ajustes nos planos da Petrobras**

“Não projetamos uma expansão relevante além desse patamar, mas tampouco uma retração expressiva. A tendência é que esse nível se mantenha no longo prazo, sustentado pela continuidade do pré-sal e pela entrada gradual de novas unidades”, analisa o gerente de propostas da WSB, Raphael Montes, a partir dos levantamentos da WSB.One, base de dados da corretora.

A frota de apoio marítimo em AJB totalizou 463 embarcações em julho, abrindo o segundo semestre estável, com uma embarcação a mais do que em junho (462) e 15 unidades a mais do que em julho de 2024. De acordo com

o relatório mais recente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), 386 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 77 de bandeira estrangeira, na posição de julho de 2025. No mesmo mês do ano passado, a frota era composta por 378 embarcações de bandeira nacional e 70 estrangeiras.

Em julho, as embarcações com bandeira nacional representavam 83% da frota de apoio offshore, enquanto 17% correspondiam a embarcações de apoio com bandeiras estrangeiras. A fatia das embarcações de bandeira brasileira, que chegou a 90% no final de 2022, caiu para 87% em dezembro de 2023. Ao final de 2024, 84% das embarcações da frota eram de bandeira brasileira, enquanto 16% representavam as embarcações de apoio com bandeiras estrangeiras.

Em 2024, a frota de apoio marítimo cresceu cerca de 7%. A expectativa de crescimento é feita, basicamente, sobre os planos de negócios da Petrobras, que são divulgados e ajustados. De acordo com estudos da Fundação Vanzolini, e com as variações de cenário verificados no momento, a frota



*Demanda da Petrobras gerou bids para PSVs, FSVs, RSVs e outras embarcações*

de apoio pode crescer 3% em 2025, 2% em 2026 e 2027 e 1% em 2028, 2029 e 2030, o que poderia atingir o patamar de 500 embarcações ao final de 2030. O Syndarma/Abeam pondera que é preciso considerar as notícias de corte de custos da Petrobras, e seu novo plano de negócios para o período de 2026-2030, previsto para ser divulgado em novembro deste ano, quando será possível haver mudanças de cenário.

Com o alto índice de embarcações de bandeira brasileira já sob contrato, o Syndarma/Abeam considera que poderá haver incremento de embarcações estrangeiras operando no Brasil, inclusive por meio de afretamento com base na tonelagem das embarcações em construção. “Este instrumento permitirá que as novas operações possam ter início antes do final das obras, e é mais um ponto positivo da política pública brasileira introduzido pela Lei 9.432/1997. Entretanto, a indutora da demanda sempre será a Petrobras e seu plano de negócios”, ressalta a entidade.

Para a Associação Brasileira dos Armadores Noruegueses (Abran), a maior presença de navios de bandeira estrangeira em 2025 reflete um mercado aquecido, com janelas de entrega

curtas e requisitos técnicos específicos, complementando a oferta local, cobrindo picos de demanda e nichos de alta complexidade. A Abran acredita que, no curto prazo, a participação deve permanecer relevante e, em alguns nichos, crescer de forma marginal, até que novas campanhas entrem em operação e avance a renovação da frota brasileira.

No médio prazo, com a entrada em serviço de unidades já contratadas e a ampliação dos programas de renovação, a tendência enxergada pela Abran é de acomodação gradual: nos segmentos de maior escala, como suprimento de plataformas, a fatia estrangeira tende a estabilizar ou recuar. Em serviços altamente especializados — construção submarina, descomissionamento, intervenção, comissionamento e, mais adiante, eólicas offshore —, a presença da bandeira estrangeira deve seguir relevante, acompanhando o ciclo tecnológico e a disponibilidade global de embarcações.

A Abran destaca que seus associados mantêm presença robusta e qualificada no offshore brasileiro, operando frotas voltadas aos segmentos de maior exigência operacional: PSV (transporte de suprimentos), AHTS

(manuseio de âncoras), RSV (embarcação equipada com robô)/CSV (construção submarina), MPSV (multipropósito), PLSV, flotel, sísmica, FPSO e aliviadores (*shuttle tankers*), com histórico consistente de entrega em operações de alta complexidade.

“A utilização segue elevada, sustentada por carteiras de contratos sobretudo de médio e longo prazos, em linha com o ciclo de desenvolvimento do setor, o que reafirma a confiança dos contratantes em elevados padrões internacionais de segurança, eficiência e confiabilidade”, comenta o diretor executivo da Abran, Ricardo Fernandes.

Ele diz que as associadas da Abran operam embarcações aptas a tarefas de alta complexidade, equipadas com características estruturais, operacionais e tecnológicas que permitem operar em distintas e desafiadoras fainas offshore, incluindo pesquisa sísmica, SURF (infraestruturas subsea, umbilicais, *risers* e linhas de fluxo), logística de plataformas, descomissionamento, ancoragem, manutenção e comissionamento — inclusive em eólicas offshore.

A WSB enxerga que, do ponto de vista da operação, o setor se tornou mais complexo e diversificado. A avaliação é que, além do tradicional suprimento, cresce a demanda por embarcações voltadas a serviços de IRM (inspeção, reparo e manutenção), RSVs e AHTS de alto *bollard pull*, bem como descomissionamento e logística de longas distâncias no pré-sal. Montes acrescenta que o endurecimento regulatório e ambiental exige planejamento minucioso e redundância de recursos.

Ao mesmo tempo, a produtividade da frota depende de padronização, integração com centros de controle em terra e otimização dos sistemas de posicionamento dinâmico (DP). Montes enxerga o desafio de recompor tripulações em modelos internacionais, mantendo a cultura de segurança e a excelência em HSE (saúde, segurança e meio ambiente). Segundo o gerente da WSB, os indicadores mostram que esses pontos serão determinantes para a competitividade no médio prazo.

Outro fator relevante diz respeito à composição da frota. Nos próximos 10 anos, mais de 80 embarcações constru-

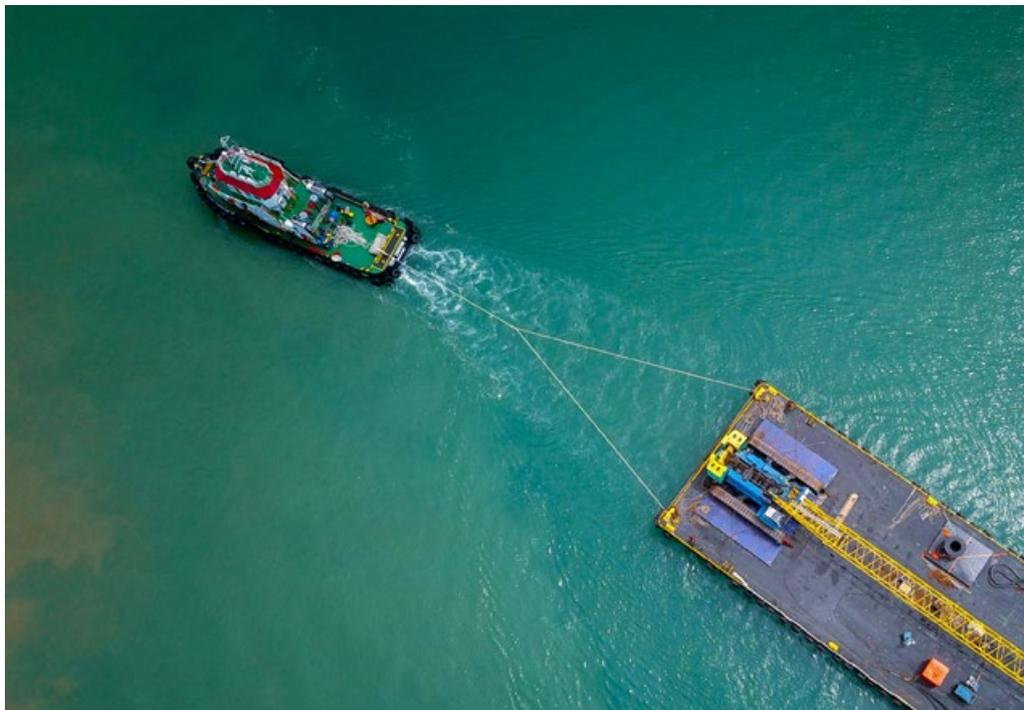
idas no Brasil deixarão o mercado em função do limite de idade operacional. Montes entende que o atual ciclo de construção, de cerca de 25 unidades, não será suficiente para substituir essa capacidade, nem em número, nem em tipologia. Dessa forma, ele acredita que uma consequência inevitável será a ampliação da participação da frota estrangeira.

“As projeções da WSB apontam para um aumento de até 100% em algumas categorias e até 200% em outras. A bandeira brasileira responderá de forma limitada, especialmente em PSVs, enquanto afretadores nacionais fora Petrobras e *players* internacionais não demonstram interesse em construir no país. Sem uma mudança de mentalidade — forçada ou não pela regulação — a tendência é de maior dependência de bandeiras estrangeiras”, analisa Montes.

**O atual ciclo de** construção contempla cerca de 25 embarcações em estaleiros nacionais, sobretudo PSVs resultantes de licitações recentes da Petrobras. Os contratos já firmados, com as empresas Bram Offshore e Starnav Serviços Marítimos, preveem a construção e afretamento de um total de 12 PSVs, com R\$ 5,2 bilhões destinados para investimentos em construção naval no Brasil.

As 12 embarcações serão construídas em Santa Catarina nos estaleiros próprios das empresas vencedoras: Navship (Bram), em Navegantes, e Detroit (Starnav), em Itajaí. Os contratos incluem um período de até quatro anos para mobilização e 12 anos de operação, além da exigência de 40% de conteúdo local durante a fase de construção. De acordo com a Petrobras, essas embarcações serão fundamentais para as operações de logística de exploração e produção até 2028.

Para a WSB, o cenário, contudo, é bastante distinto daquele de 2010 a 2014 porque a cadeia de suprimentos precisa ser recomposta, o financiamento tornou-se mais seletivo e os projetos já nascem com requisitos de eficiência energética, digitalização e aderência ao Índice de Eficiência Energética de Navio Existente (EEXI) e



## Utilização segue elevada, sustentada por carteiras de contratos de médio e longo prazos



**RICARDO FERNANDES**

*Associadas da Abran mantém presença robusta em segmentos de maior exigência operacional*

ao indicador anual de intensidade de carbono operacional (CII).

“Isso eleva o investimento inicial, mas traz ganhos operacionais consistentes. A análise da WSB.One indica que a retomada é mais madura, seletiva e disciplinada, diferente do crescimento acelerado do passado”, ressalta. Montes observa que, na discussão da transição energética, é importante reconhecer que o Brasil sempre foi tardio na absorção de novas tecnologias.

Ele deu exemplo de que, enquanto o mercado internacional já avançava do gás natural liquefeito (GNL) para as baterias, o Brasil ainda debatia os primeiros passos desse insumo. Segundo o gerente da WSB, hoje está claro que as baterias não representam solução plena para o apoio marítimo em longas distâncias, servindo mais como complemento em picos de carga.

“Nossa visão é que o país deve explorar o enorme potencial de sua matriz de biomassa. Como maior produtor mundial de etanol e biodiesel, o Brasil tem condições de liderar esse movimento, desde que sejam conduzidos estudos robustos para assegurar eficiência, viabilidade e, sobretudo, segurança operacional na adoção de misturas renováveis com combustíveis fósseis”, comenta Montes.



### RAPHAEL MONTES

*WSB enxerga tendência de mais dependência de embarcações de bandeiras estrangeiras*

As empresas de apoio avaliam que, do ponto de vista da gestão das obras e desempenho dos estaleiros, a experiência mostra que o ciclo anterior apresentou diversos desafios e deixou ensinamentos que permitiram superá-los. Para o Syndarma/Abeam, a quantidade de embarcações neste novo ciclo é menor e encontrará o setor muito mais preparado para enfrentá-lo. “Sob a ótica da solidez das EBNs vencedoras para assumir novos financiamentos a perspectiva também é positiva, muito em face da recuperação da indústria do petróleo e das taxas de afretamento”, avalia a entidade.

O Syndarma/Abeam destaca que as embarcações mais novas, que estão hoje operando em AJB, já trazem significativos desenvolvimentos. São embarcações híbridas, com geradores, baterias e propulsores elétricos. A leitura é que o caminho para enfrentar a descarbonização prevista pela IMO impõe a troca dos atuais combustíveis, o que não é tão fácil, pois requer desde certificações e garantias de volume a logística de fornecimento dos novos insumos nos portos brasileiros, além de linhas de crédito diferenciadas para estimular a construção de novas embarcações e financiar o retrofit das existentes.

A Abran considera que o novo ciclo de construções traz lições claras do passado. Em relação à fase anterior, persistem desafios estruturais, que passam pelo acesso a financiamento competitivo (Fundo da Marinha Mercante — FMM e linhas privadas), previsibilidade regulatória e tributária, ganhos de produtividade e fortalecimento da cadeia de suprimentos. Agora acrescidos da necessidade de incorporar tecnologias de menor carbono e avançar na digitalização.

“Diante desse contexto, a trajetória mais sustentável pressupõe um *pipeline* de demanda previsível, padronização e modularização de projetos, cronogramas realistas de conteúdo local e parcerias tecnológicas. Quando houver decisão de construir no país, tendem a prosperar iniciativas com escopo bem definido, governança rigorosa de custos e prazos e planos de manutenção de longo prazo”, analisa Fernandes.

Ele concorda que segurança e confiabilidade decorrem de uma cultura QHSE (qualidade, saúde-segurança e meio ambiente) sólida, bem como sistemas redundantes, planos de emergência e certificações reconhecidas, resultando em alta disponibilidade, menos paradas não programadas e

desempenho consistente. Segundo o executivo, a eficiência e a menor intensidade de carbono vêm de modernos sistemas de propulsão, desenho de casco e dispositivos hidrodinâmicos que reduzem o arrasto, capacidade para receber energia em terra e monitoramento em tempo real de consumo e emissões.

O diretor da Abran chama a atenção que a digitalização, com centros onshore acompanhando dados de bordo, orienta decisões operacionais e otimiza combustível, manutenção e janelas de trabalho, enquanto análises históricas elevam o planejamento e a confiabilidade. “Com equipes altamente qualificadas, todo esse conjunto se traduz em segurança, desempenho e flexibilidade — do apoio rotineiro às fainas mais exigentes, com custos sob controle e menor pegada ambiental”, salienta Fernandes.

**A frota da DOF** no Brasil, controlada e/ou operada, atualmente está em 24 embarcações de apoio, 38 ROVs e um AUV (veículo de operação autônoma). Até o final de 2025, a empresa receberá mais dois AHTS e estão previstas mais quatro embarcações durante o primeiro semestre de 2026, o que representa um crescimento de 25% no número de navios até o próximo ano. “No longo prazo também vemos o mercado de forma bastante otimista, seja com afretamentos de navios existentes ou de novas construções ou em contratos de serviço”, projeta o diretor comercial da DOF Brasil, Elias Abibe.

Ele enfatiza que a estratégia do grupo DOF para o Brasil sempre foi bastante clara. “Estamos aqui para ficar. Os grandes investimentos feitos no Brasil, na construção de uma frota brasileira de alto valor agregado, se mostraram certos, principalmente durante a crise que se abateu no mercado mundial de petróleo e gás a partir de 2014. Esses investimentos nos permitiram passar pela crise, mesmo com suas enormes dimensões e a grande duração, de forma mais sustentável do que empresas que não decidiram investir na construção de uma frota brasileira”, avalia Abibe.

A DOF percebe que, nos últimos 12 meses, o aumento pode ser maior no número de embarcações contratadas do que no número de licitações. “Vamos esse aumento também com uma resposta à parada/redução feita pelas empresas operadoras durante a crise, mas, mais influenciado pela quantidade de novos projetos tanto pela Petrobras quanto pelas empresas, nacionais e internacionais, de petróleo no Brasil”, analisa Abibe.

Ele acrescenta que a grande contratação de novos navios e a renovação dos contratos existentes comprova a importância da manutenção e aumento da frota de embarcações no Brasil. O diretor comercial da DOF no Brasil lembra que todo esse movimento de contratações ainda não foi impactado pela exploração da Margem Equatorial que, segundo previsões, potencialmente demandará uma frota robusta em um futuro a médio e longo prazo.

**A Posidonia Shipping** enxerga um cenário promissor para o crescimento de suas operações. “Estamos avançando com novas aquisições para ampliar nossa frota, intensificando a digitalização de processos e incorporando tecnologias sustentáveis. Esses investimentos nos permitem atender de forma cada vez mais eficiente às demandas do mercado e entregar aos

nosso clientes soluções inovadoras, seguras e alinhadas às tendências globais da indústria”, destaca o diretor de operações da Posidonia, Alex Ikonopoulos.

A Posidonia observa um aumento significativo na demanda por embarcações de apoio ao longo dos últimos 18 meses. A empresa associa esse movimento diretamente ao crescimento da produção de petróleo e gás no país, que impulsiona novas oportunidades de afretamento. Ikonopoulos cita a Avaliação Pré-Operacional (APO) realizada pela Petrobras na Margem Equatorial, que foi aprovada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) no final de setembro.

Esse simulado de resposta à emergência foi realizado pela companhia em agosto deste ano, como etapa final do processo de licenciamento ambiental do bloco FZA-M-59, localizado em águas profundas do Amapá. “Nossa perspectiva é que, nos próximos anos, esse ritmo se intensifique, com as operadoras ampliando investimentos e a

---

*Pré-sal segue como eixo da atividade e novas frentes serão oportunidades de longo prazo*

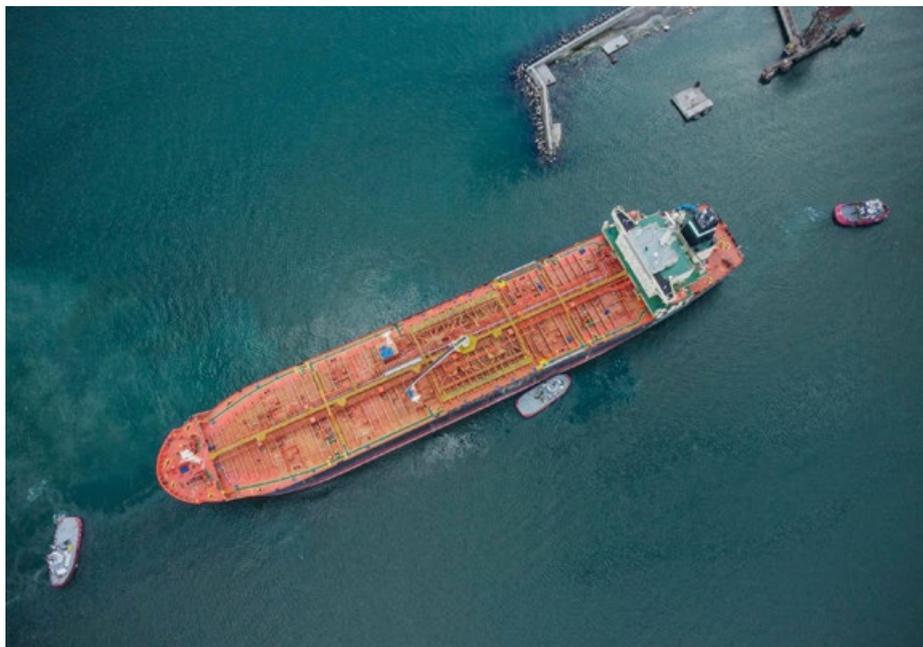


consequente necessidade de mais embarcações de apoio marítimo”, comenta o diretor.

No segmento de apoio marítimo, a Posidonia opera com sete embarcações próprias, além de duas afretadas em contratos de longo prazo e outras duas em construção. “Nosso plano estratégico prevê a expansão contínua da frota nos próximos anos, acompanhando o crescimento da demanda do setor e garantindo maior capacidade de atendimento às necessidades dos nossos clientes”, projeta Ikonopoulos.

Atualmente, a Posidonia está construindo dois PSVs no estaleiro Mauá, em Niterói (RJ). O diretor de operações ressalta que a decisão de investir nesse projeto, mesmo sem contratos firmes já garantidos, se deu porque a empresa brasileira de navegação (EBN) acredita no potencial do setor e atua com uma visão de longo prazo.

Ele considera que o grande desafio é transformar a construção naval em uma atividade contínua e sustentável no Brasil, capaz de competir em condições equivalentes com outros polos internacionais. “Para isso, é necessário criar um ambiente que dê previsibilidade, incentive a inovação tecnológica, estimule a competitividade e





## Petrobras afretará 12 PSVs da Bram Offshore e da Starnav que serão construídos em seus estaleiros em Santa Catarina

permita que os estaleiros brasileiros também disputem encomendas internacionais”, analisa Ikonomopoulos.

Diferente do segmento de rebocadores, a Camorim adota a estratégia do afretamento de embarcações de apoio offshore do exterior, com lastro na tonelagem que a empresa vem ampliando ao longo dos anos. O vice-presidente da Camorim Serviços Marítimos, Eduardo Adami, observa que outras empresas também fizeram esse movimento de trazer embarcações do exterior para atender às demandas de novos contratos que surgiram nos últimos anos. “Temos muita tonelagem brasileira disponível para poder trazer embarcações do exterior para operar no mercado offshore”, ressalta Adami.

Os investimentos da Camorim em offshore são de aproximadamente R\$ 110 milhões para atendimento a contratos de longo prazo com a Petrobras e embarcações de apoio para outras companhias. “Vejo o mercado de apoio aquecido, com bastante oportunidade, tem muito bid acontecendo, muita oportunidade na rua, principalmente capitaneada pela Petrobras. Nossa intenção é crescer o máximo possível, aproveitando essas oportunidades já que o mercado está surfando momento de tarifas elevadas”, projeta Adami.

De 2015 a 2019, a Camorim construiu em seu estaleiro no Rio de Janeiro cinco LHs para offshore. Devido à crise do setor offshore no início desse período, a conclusão de um desses LHs ocorreu em 2024, já com o mercado aquecido. Atualmente, compõem a frota da companhia 17 LHs, 4 PSVs e um AHTS.

**A Belov Engenharia** apresentou propostas para cinco embarcações na licitação de fornecimento e operação de SDSVs (mergulho raso), lançada pela Petrobras. “Se formos declarados vencedores com todas as embarcações, nosso estaleiro será o construtor de dois novos SDSVs. O projeto é o mesmo das embarcações *Belov Humaitá* e *Belov Amaralina*, que foi vencedor de dois prêmios internacionais pelo pioneirismo e qualidade de construção. O processo licitatório já está bem avançado e esperamos em breve ter uma confirmação final”, conta o diretor da Belov, Juracy Gesteira Vilas-Bôas.

A estratégia adotada para atender a essa demanda foi a antecipação que culminou na aprovação, em maio, de uma prioridade do FMM para expansão e modernização do estaleiro Belov (BA), com valor total de R\$ 73,6 milhões. A empresa informa que as obras

estão avançadas, que equipamentos novos foram adquiridos e que, no primeiro trimestre de 2026, a capacidade construtiva estará triplicada.

A Belov também pretende concluir em 2025 a reforma de seu dique flutuante. “Esse ano tem sido com muitos projetos externos. Entretanto, estamos com muitas propostas em andamento, algumas em estado bem avançado. Foi um ano para ‘arrumar a casa’, ampliar e modernizar o estaleiro para as novas construções que estão por vir”, afirma Vilas-Bôas.

Além dos SDSVs, a frota da Belov é formada por OTSV (apoio a terminais oceânicos), rebocadores, draga e balsas de apoio portuário e apoio marítimo. Todas essas embarcações de apoio marítimo estão contratadas, assim como os rebocadores, a draga, cábreas e algumas balsas. “Como temos diversas balsas e pequenos rebocadores que dão apoio às obras de construção portuária que a Belov executa, sempre temos algumas embarcações nessas obras e outras em *stand-by* aguardando oportunidade”, explica Vilas-Bôas.

A frota da Asgaard Bourbon, *joint venture* das empresas Asgaard e Bourbon, tem hoje quatro embarcações de apoio em operação para a Petrobras, sendo um OSRV (*Asgaard Sophia*) e outros três AHTS 12.000, que prestam serviços para a petroleira, ambas pelo período contratual de quatro anos. Na fusão, a MLog, acionista principal da Asgaard, comprou as embarcações da Bourbon.

“Com a junção, a cultura da companhia foi repensada e mudou um pouco. Em 2022, com as coisas mais

no eixo, a Asgaard Bourbon começou a operar no formato que tem hoje e, aos poucos, está recuperando o resultado positivo do que era a Asgaard”, relata o CEO da Asgaard Bourbon, Fredric Fuerth. Ele menciona que, antes da fusão, o OSRV *Asgard Sophia* se destacou por três anos no Peotram — Programa de Excelência Operacional em Transporte Aéreo e Marítimo da Petrobras.

O executivo explica que a MLog é um *private equity* disposta a fazer investimentos em embarcações, contando com a Asgaard Bourbon como veículo natural para operar esses ativos. “Esse esforço conjunto da MLog com Asgaard Bourbon foi testando premissas dos caminhos possíveis que como grupo teríamos condição de tomar. (...) Entendemos que o modelo que mais fazia sentido para a companhia talvez não fosse de aquisição de ativos naquele momento. Precisávamos amadurecer um pouco mais entendendo o crescimento do mercado”, disse Fuerth.

Ele falou que, como o DNA do grupo MLog é financeiro, e não puramente o mercado de apoio marítimo, existem critérios cautelosos de avaliação que levam em conta fatores como a disponibilidade de ativo, de contratos e de estrutura financeira. “Hoje estamos muito mais sólidos e cientes de que tipo de risco, de barco e serviço queremos entrar e quais passos queremos dar no mercado de apoio marítimo, aumentando presença, receita e o resultado da companhia, sem nenhum tipo de risco para além do que está embutido no nosso DNA”, ressaltou.

A Asgaard Bourbon percebe um aquecimento no mercado offshore a partir de 2022, com uma redução mais acentuada em termos de disponibilidade de embarcações brasileiras, além da diminuição gradativa de embarcações ociosas ou operando *spot*. Fuerth frisa que tomar risco em relação a novos investimentos em embarcações precisa fazer sentido econômica e financeiramente dentro das métricas do grupo MLog, não dependendo somente de preços atrativos de ativos frente aos preços históricos.

Ele avalia que, desde a queda brusca do valor das diárias agravada por volta

de 2015 e 2016, existe em empresas do setor um represamento de custos gerados por ausência de receitas. “Não é que simplesmente deveríamos voltar a operar na taxa diária corrigida de 10 anos atrás. Deveríamos voltar a operar na taxa diária corrigida de 10 anos atrás e, ainda assim, ter resultado para pagar os boletos que deixamos de pagar do período que o mercado de O&G sofreu”, analisa Fuerth.

Pelos gráficos de disponibilidade de frota, é possível constatar que essa queda foi muito brusca e, de lá para cá, o mercado vem se recuperando aos poucos, mas com um estrago grande no sentido de que as taxas diárias foram revisadas e houve pedidos de equilíbrio econômico-financeiro para alguns contratos continuarem vigentes, com receitas que não eram suficientes para cobrir os custos.

Em 2023 e 2024, as expectativas de diárias não foram atendidas e ainda existe preocupação de parte das empresas se esses valores ainda continuarão numa tendência de alta. “Essa tendência era para ter se solidificado de maneira mais clara, mas isso não aconteceu (...). Vemos demanda de aumento de frota, de aumento de tecnologia. Isso tudo deveria ser um ponto adicional para aumento de diária, mas não conseguimos perceber isso acontecendo de maneira contínua e numa velocidade que esteja solidificando essa linha de raciocínio”, comenta Fuerth.

Fuerth observa que, de maneira geral, existe demanda para esse mercado, o que pode ser visualizado com a menor disponibilidade de embarcações brasileiras e com embarcações estrangeiras vindo para operar em AJB com bandeira REB (Registro Especial Brasileiro) para evitar bloqueio. Essa

modalidade de afretamento, porém, está limitada às regras de uso de tonelage das empresas.

Ele destaca que as quatro embarcações da frota da Asgaard Bourbon foram construídas no Brasil e que a empresa ainda possui tonelage para trazer embarcação estrangeira via REB. “Esse é um caminho que temos visto de trazer embarcações estrangeiras, ainda assim dando prioridade a embarcações de bandeira brasileira. (...) Não podemos ‘demonizar’ a bandeira estrangeira. Os órgãos reguladores têm que fazer um trabalho bem feito de regulamentação do mercado na verificação dos bloqueios”, analisa Fuerth.

A Asgaard Bourbon considera positiva a abertura de oportunidades para construções de novas embarcações de apoio marítimo no Brasil. Fuerth chama a atenção, entretanto, para a redução da quantidade de estaleiros disponíveis proporcionalmente ao que o mercado ofertava há 10 anos. “Mesmo que esses estaleiros [*verticalizados*] possam construir para terceiros, é difícil equiparar com os custos para frota própria. E a capacidade de construção é limitada. Quantos projetos cada estaleiro consegue construir simultaneamente e com qual velocidade de entrega?”, indaga Fuerth.

Posidonia/Divulgação



## **Posidonia Shipping vê cenário promissor para suas operações e avança com novas aquisições**

Para o executivo, o problema da capacidade reduzida da construção naval no Brasil passa por questões como falta de espaço físico, a necessidade de qualificação e atualização da mão de obra, além das dificuldades de acesso a linhas de crédito. “Temos um gargalo para que a bandeira nacional continue tendo aumento relevante se queremos proteger a indústria nacional com conteúdo local e produção nacional, que é a ausência estruturada de estaleiros para poder atender à demanda do apoio marítimo”, afirma.

Abibe diz que a DOF vê com ‘muito bons olhos’ as licitações da Petrobras para construção de novas e mais sofisticadas embarcações no Brasil. Espera que esse não seja um movimento pontual e sim um processo de reativação da indústria naval brasileira a longo prazo. Ele conta que uma equipe da DOF visitou a maioria dos estaleiros brasileiros para avaliar a possibilidade de participação nessas licitações de novas construções.

“Com algumas nobres exceções, o que encontramos foram estaleiros que vão precisar se ‘remobilizar’, seja na parte de equipamentos e facilidades, seja principalmente na recapitação e recontração de mão de obra”, diz Abibe, sem mencionar quais foram as instalações consultadas. Outra ques-

ção, segundo ele, são as condições financeiras de alguns desses estaleiros, em muitos casos consideradas ‘bastante preocupantes’, principalmente devido ao ostracismo durante a crise que se abateu sobre o mercado desde 2014.

Abibe salienta que a DOF está muito focada na descarbonização e na eficiência energética, aprimorando os controles, modernizando os navios e otimizando as operações. A empresa estuda e implementa junto a seus clientes sistemas de propulsão híbrida, considerados mais eficientes energeticamente do que sistemas convencionais. “Entendemos que mesmo com os sistemas atuais é possível reduzir as emissões e aumentar a eficiência energética com menor investimento, modificando nosso modo de operação, com programas de limpeza de cascos etc”, pondera Abibe.

Ele dá como exemplo o projeto ‘PIDF’, de inspeção de tubulações e equipamentos submarinos, por meio do qual a DOF conseguiu grande redução de consumo de emissões através da antecipação das entradas nos portos para trocas de turma regulares, quando as condições meteorológicas se mostram desfavoráveis à operação, deixando de queimar combustível no offshore e entrando em área abrigada. “Essa atitude melhora não só diretamente o consumo, mas nos dá mais tempo de manutenção, melhorando a operação como um todo”, explica Abibe.

Ikonomopoulos entende que houve avanço consistente da Posidonia em sua agenda de descarbonização e eficiência energética. Ele classifica como marco importante a aquisição do *Posidonia Lion*, a qual considera uma das poucas embarcações híbridas em operação no Brasil. “Trata-se de um PSV, DP2, com propulsão diesel-elétrica, equipado com banco de baterias que funciona como fonte alternativa de energia, reduzindo de maneira significativa as emissões de CO<sub>2</sub>”, detalha o diretor de operações.

A Posidonia conquistou o Selo Ouro 2024 do Programa Brasileiro GHG Protocol, iniciativa da Fundação Getúlio Vargas (FGV) em parceria com o *World Resources Institute* (WRI), que atesta o

rigor da medição de emissões de gases de efeito estufa (GEE) e reforça o compromisso da empresa em alinhar suas operações às melhores práticas globais de sustentabilidade.

Do ponto de vista da transição energética, a Abran verifica avanços práticos que reduzem consumo de combustível e emissões, sem perda de desempenho ou segurança. Desenhos de casco e hélice mais eficientes, por exemplo, diminuem o arrasto da água, e dispositivos que organizam o fluxo antes da hélice reduzem a turbulência, permitindo manter a velocidade com menor gasto de combustível.

Fernandes acrescenta que a propulsão passa a contar com controle eletrônico fino da rotação, ajustando a potência exatamente ao necessário. Em muitas operações, as baterias atendem picos de demanda e mantêm os geradores na faixa mais econômica. Quando disponível, a conexão à energia de terra — OPS (*onshore power supply*) durante a estadia no porto evita o uso de geradores, enquanto a integração dos sistemas a bordo liga e desliga equipamentos, distribui cargas e elimina desperdícios.

A digitalização e o monitoramento em tempo real medem continuamente consumo, velocidade, potência e emissões, o que permite ajustar rota, velocidade e manobras para economizar combustível e planejar a manutenção no momento certo. Há, ainda, a adoção de combustíveis mais limpos, como misturas de biocombustíveis que substituem parcialmente o óleo marítimo, além da chegada de novas unidades preparadas para operar, conforme a infraestrutura evolua, com combustíveis de menor carbono. Procedimentos operacionais mais eficientes completam o quadro, com planos que evitam horas ociosas, velocidades otimizadas, manutenção preditiva e treinamento específico das tripulações.

O ciclo atual elevou a demanda por profissionais do mar. A Abran entende que não há falta generalizada, mas já há dificuldade para preencher posições seniores e altamente qualificadas, como oficiais com experiência em posicionamento dinâmico, técnicos de ROV, eletricitistas e tripulantes com



inglês técnico. “Nesse cenário, a Marinha do Brasil, como autoridade marítima, é o pilar do sistema de formação e certificação (academias, centros de instrução, homologações, vistorias e emissão de certificados)”, ressalta Fernandes.

O diretor-executivo da Abran diz que a segurança da navegação e a competitividade do setor dependem diretamente da capacidade de abrir turmas, manter simuladores, atualizar currículos e certificar profissionais. “É indispensável que os recursos não sejam cortados ou contingenciados, pois restrições orçamentárias reduzem vagas, atrasam cursos e revalidações e impactam de imediato a disponibilidade de tripulantes qualificados”, comenta Fernandes.

Ele destaca que a Abran apoia as iniciativas em curso da Marinha para ampliar vagas com planejamento plurianual coordenado com governo e setor, alinhado ao *pipeline* de projetos; modernizar e expandir simuladores e laboratórios; criar trilhas ágeis de atualização e requalificação, aproveitando experiência prévia e acelerando revalidações para perfis críticos. “Defendemos políticas de formação e retenção de instrutores que assegurem um corpo docente estável e atualizado. Com orçamento estável, o Brasil converte o aquecimento do mercado em legado de mão de obra qualificada, elevando a segurança, produtividade e competitividade”, projeta Fernandes.

Em junho de 2025, o Syndarma/Abeam, junto com a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), apuraram entre suas associadas, um déficit de 356 Oficiais de Marinha Mercante (OMM) para as embarcações existentes, resultando em dobrar nos embarques, uma situação indesejada para os oficiais e para as empresas. “A autoridade marítima tem recepcionado nossas demandas por OMM, e algumas ações já foram desencadeadas para mitigar o problema a curto e médio prazos, e para equilibrar a demanda e a oferta de OMM de forma permanente, para evitar que ocorra um terceiro ciclo negativo no futuro”, relata o Syndarma/Abeam.

Para o Syndarma/Abeam, o ciclo virtuoso experimentado pelo setor de

apoio marítimo na constituição da frota de bandeira brasileira foi suportado pela política pública formada pelo arcabouço regulatório, em especial a Lei 9.432/1997 que prioriza o emprego de embarcações de bandeira brasileira, e, na falta destas, permite o afretamento de embarcações estrangeiras.

Além disso, a entidade destaca a Lei 10.893/2004, que formatou o Fundo da Marinha Mercante para prover recursos que financiam a construção de embarcações no Brasil, e a atuação da Antaq na aplicação da política pública. “Neste cenário, empresas brasileiras e estrangeiras investiram no país criando empresas brasileiras de navegação, gerando renda e empregos de alta qualificação. A manutenção destas condições e a consequente segurança jurídica para novos investimentos é o que garantirá mais um ciclo virtuoso de construção de embarcações no Brasil”, defende o Syndarma/Abeam.

Ikonomopoulos salienta que o foco da Posidonia vem sendo investir continuamente em tecnologia, eficiência operacional e segurança, garantindo que as equipes e embarcações estejam prontas para atender às demandas que surgirem nesse setor em expansão. Ele acrescenta que a empresa acompanha de perto a diversificação das atividades offshore no Brasil e se prepara para esses novos cenários.

Para a Posidonia, a Margem Equatorial e a Bacia de Pelotas são áreas estratégicas que devem impulsionar o crescimento da indústria nacional nos próximos anos. Já em relação às eólicas offshore, a empresa entende que esse movimento ocorrerá em um horizonte de médio a longo prazo. “Esta-

mos certos de que será uma realidade inevitável, abrindo novas oportunidades para toda a cadeia de apoio marítimo”, reforça Ikonomopoulos.

A DOF já trabalha em alguns projetos de fazendas eólicas offshore fora do Brasil e acompanha de perto a ampliação das fronteiras de operação offshore aqui no país. A avaliação do grupo é que as atividades não terão vulto significativo no curto prazo porque, além de serem projetos de maturação mais demorada, dependem de regulamentação para terem viabilidade. “Com essa maturação, novas regulamentações e incentivos e o imenso potencial de nossas áreas costeiras, o futuro do mercado offshore será grande com certeza, seja no O&G, seja nas novas fronteiras”, projeta Abibe.

A Asgard Bourbon tem três expectativas principais de oportunidades no apoio offshore a partir do desenvolvimento de novas fronteiras: eólicas offshore, Margem Equatorial e mineração submarina, sendo as duas últimas oportunidades ainda com pontos

**Frota em AJB  
totalizou 463  
embarcações em  
julho, abrindo o  
segundo semestre  
estável**



a serem equacionados. Um deles é a janela de maturação dos projetos próximos à Foz do Amazonas, considerando janelas entre quatro e seis anos, desde o lançamento até a extração do primeiro óleo.

Em relação à mineração offshore, o entendimento é que o assunto ainda é pouco discutido no Brasil. “Existe uma dúvida sobre sustentabilidade e impacto ambiental desse tipo de atividade. No Brasil, o tema é muito incipiente para termos ideia se é uma atividade que vai se desenvolver em larga escala”, analisa Fuerth.

A Gavea Group considera que o último ano consolidou-se como um período de elevada demanda e forte movimentação de mercado, com campanhas simultâneas de *drilling*, além de projetos de desenvolvimento e licitações relevantes voltadas ao descomissionamento de estruturas offshore. “Foi um ambiente desafiador, mas que trouxe também uma perspectiva positiva, marcada pela maior procura por serviços em comparação à ofer-

ta de recursos disponíveis. Esse desequilíbrio reforça a necessidade de empresas preparadas para responder com eficiência”, diz o diretor da Gavea Group, Diogo Salomão.

A Gavea tem expectativa de que esse movimento se mantenha nos próximos anos, impulsionado pelo plano de investimentos da Petrobras e demais operadoras, além do avanço das atividades na Guiana e no Suriname, que naturalmente exigem o suporte da infraestrutura brasileira. “A revitalização de campos maduros, os novos projetos nas bacias de Santos e Pelotas, a Margem Equatorial e o descomissionamento de estruturas no Nordeste são vetores de grande demanda por serviços”, cita Salomão.

Os investimentos da Gavea têm objetivo de elevar a capacidade operacional da empresa, garantindo mais eficiência, segurança e prontidão para atender às demandas crescentes do setor offshore. Por ser de capital fechado, a empresa opta por não divulgar esses valores. “Podemos afirmar que uma parcela significativa de nossos resultados foi reinvestida em projetos estratégicos de infraestrutura, contemplando frota, sistemas de apoio e equipamentos de movimentação”, resalta Salomão.

Na avaliação da empresa, um dos principais vetores é a demanda intensiva da Petrobras, com sucessivos processos licitatórios para PSVs, FSVs e RSVs, entre outras embarcações de apoio marítimo. A leitura é que, naturalmente, esse movimento da maior operadora do país gera impacto positivo em toda a cadeia de serviços. Salomão acrescenta que as demais operadoras e empresas de serviços também deverão demandar recursos de apoio marítimo, impulsionadas pelos projetos de exploração, revitalização e descomissionamento já em curso nas bacias brasileiras.

Sob a ótica da Abran, a demanda nessas novas frentes deve avançar em fases, condicionada a licenciamento, decisões de investimento e capacidade da cadeia de suprimentos. No curto prazo, de um a dois anos, expectativa é que a Margem Equatorial puxe o movimento com sísmica, levantamen-

tos e apoio à perfuração exploratória, enquanto as eólicas offshore seguem em fase pré-comercial, centradas em estudos e medições, e os minerais offshore permanecem restritos a pesquisa e mapeamento.

No médio prazo, de dois a cinco anos, a Abran entende que, confirmadas as licenças e os resultados, a Margem entra em apreciação e pré-desenvolvimento, elevando a procura por construção submarina, ancoragem, intervenção e logística. As eólicas, por sua vez, avançam para projetos-piloto e pré-construção, com embarcações de apoio à montagem e manutenção. Já os minerais podem ter testes pontuais ainda sem escala.

No longo prazo, após cinco anos, a Abran espera que as campanhas de desenvolvimento em maior escala na Margem demandem continuamente instalação e suprimento. Nas eólicas, os primeiros parques comerciais dependerão de leilões/PPAs (contratos de compra de energia) e infraestrutura elétrica, com parte inicial da instalação atendida por oferta internacional e crescente participação local. Já os minerais seguem incertos, à espera de marco regulatório, aceitação social e maturidade tecnológica.

“A velocidade desse cronograma depende de previsibilidade regulatória, celeridade no licenciamento, contratos de longo prazo que viabilizem financiamento, capacidade portuária e de estaleiros e disponibilidade de profissionais qualificados”, resume Fernandes.

A WSB observa que, quando se olha para novas fronteiras, como a Margem Equatorial, a geração eólica offshore e a mineração em águas profundas, o horizonte real ainda está distante. A leitura é que, fora a Petrobras e alguns poucos operadores independentes, todas essas atividades estão projetadas para mais de 10 anos à frente, ainda não se traduzindo em demanda concreta para a frota de apoio no curto e médio prazos. “Até lá, o pré-sal seguirá sendo o eixo central que sustenta a atividade, enquanto essas novas frentes permanecem como oportunidades estratégicas de longo prazo”, afirma Montes. ■





# Hidroviás amazônicas: tecnologia, resiliência e inovação a serviço da navegação

Por Guilherme Salles dos Anjos, Jose Bartolomeu Ferreira Fontes e Mathias Schlosser

O transporte hidroviário é um dos grandes pilares logísticos do Brasil, onde rios de dimensões continentais funcionam como verdadeiras estradas naturais. Garantir a segurança e a eficiência dessa navegação é um desafio constante, marcado por variações extremas de nível d'água, alterações do leito fluvial e pressões ambientais cada vez maiores.

Foi nesse contexto que a PROA – Praticagem dos Rios da Amazônia Ocidental e a Geotag Infraestrutura Portuária Ltda., ambas sediadas em Manaus, aplicaram metodologias recentes que vêm demonstrando impacto direto no mercado e abrem novas perspectivas para clientes do setor de transporte e logística.

## Artigo sobre navegação em período de seca

A PROA apresentou resultados de sua atuação durante a seca de 2023, considerada uma das mais severas da história da região. O epi-

sódio expôs vulnerabilidades críticas da navegação, mas também revelou a capacidade de resposta da praticagem amazônica. Com uma equipe de resposta rápida, formada por práticos e especialistas em hidrografia, a empresa realizou levantamentos batimétricos, para atualizar o trajeto de navegação, boias virtuais por AIS, guiando os navios nas rotas mais seguras e em tempo real. A solução garantiu que navios de

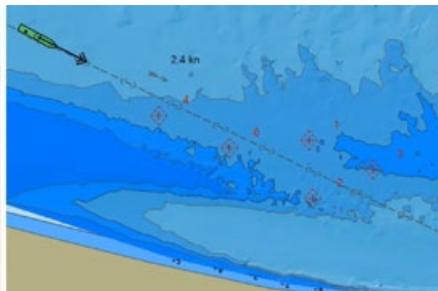


grande porte continuassem a operar com segurança, em alguns casos permitindo até 2 metros adicionais de calado, reduzindo custos logísticos em um período crítico.

Na prática, esse trabalho se traduziu em maior previsibilidade para empresas de navegação, operadores logísticos e terminais portuários, que puderam manter a circulação de cargas essenciais mesmo diante de condições extremas, como mudança constante do canal de navegação – assim, as cartas náuticas oficiais ficam desatualizadas rapidamente.

A atuação da PROA vai além da resposta emergencial: as batimetrias são realizadas praticamente em sincronia com a passagem dos navios, com processamento em tempo real e envio imediato dos resultados aos práticos. Esse fluxo garante decisões precisas no momento da manobra, ao mesmo tempo em que os dados alimentam cartas náuticas no padrão internacional S-102 da IHO, suprimindo a defasagem das cartas oficiais frente à dinâmica intensa da calha dos rios.

**A solução garantiu que navios de grande porte continuassem a operar com segurança, em alguns casos permitindo até 2 metros adicionais de calado, reduzindo custos logísticos em um período crítico.**



Essa expertise é fruto de décadas de aprimoramento, com investimentos constantes em técnicas, tecnologias e estrutura operacional. Durante a seca severa no rio Solimões, por exemplo, a PROA assegurou 100% da disponibilidade de apoio à navegação, utilizando boias físicas e virtuais, além de três lanchas equipadas para hidrografia. O histórico demonstra não apenas resiliência, mas também a capacidade de garantir a segurança da navegação em qualquer época do ano, sempre em conformidade com as normas da Marinha.

O percurso dessa experiência reflete maturidade e continuidade: em 2023 foi executado o procedimento que originou o estudo; em 2024, os resultados foram consolidados em artigo; e em 2025, apresentados no congresso internacional em Memphis. O produto mais valioso, contudo, é o que permanece no cotidiano: a carta gerada em tempo real, que assegura que cada navio siga sempre pelo traçado mais atual e seguro do rio.

### **Hidrografia aplicada à navegabilidade**

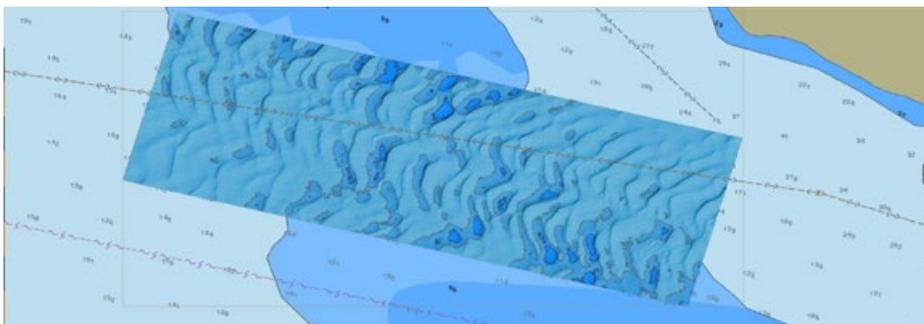
A Geotag, especializada em levantamentos hidrográficos e geotécnicos, trouxe uma contribuição com-

plementar: o uso de tecnologia de precisão e metodologias de campo adaptadas à realidade amazônica.

Os estudos realizados pela empresa destacam-se por oferecer informações hidrográficas atualizadas e confiáveis, aplicáveis a projetos de engenharia, planejamento portuário e rotinas de praticagem. Com isso, armadores, operadores e indústrias da região passam a contar com dados estratégicos para otimizar operações, reduzir riscos e melhorar a tomada de decisão. Com forte presença nos rios Amazonas, Solimões, Madeira e principais afluentes, a Geotag reforça a importância de integrar engenharia, operação e tecnologia como diferencial competitivo.

### **Valor de mercado e aplicações práticas**

Mais do que conhecimento científico, ambas as empresas apresentam soluções práticas para problemas reais da cadeia logística. Em um mercado onde atrasos, restrições de calado e custos adicionais impactam diretamente o setor, ter acesso a informações técnicas atualizadas e aplicadas à operação significa vantagem competitiva imediata.



### **Reconhecimento internacional**

Baseadas em dados e aplicações práticas a PROA publicou um artigo sobre navegação durante a seca no Amazonas e a Geotag publicou outro artigo sobre a importância de técnicas de interpretação de dados batimétricos para a real definição do leito em canais navegáveis. Ambos os artigos ganharam visibilidade e foram apresentados por dois palestrantes, recentemente no Smart Rivers 2025, realizado em Memphis (EUA), sob coordenação da PIANC – The World Association for Waterborne Transport Infrastructure.

O destaque veio não apenas pela inovação tecnológica, mas pelo caráter prático: soluções desenvolvidas na Amazônia, uma das regiões mais complexas do planeta para a navegação, foram apresentadas como exemplos de resiliência e eficiência aplicáveis a outros contextos internacionais.

Com a experiência da PROA e da Geotag, a navegação amazônica mostra ao mercado que é possível transformar desafios ambientais em oportunidades de eficiência e segurança. Metodologias e inovações aplicadas, com resultados concretos, abrem caminho para novos negócios e reforçam a importância estratégica das hidrovias brasileiras.

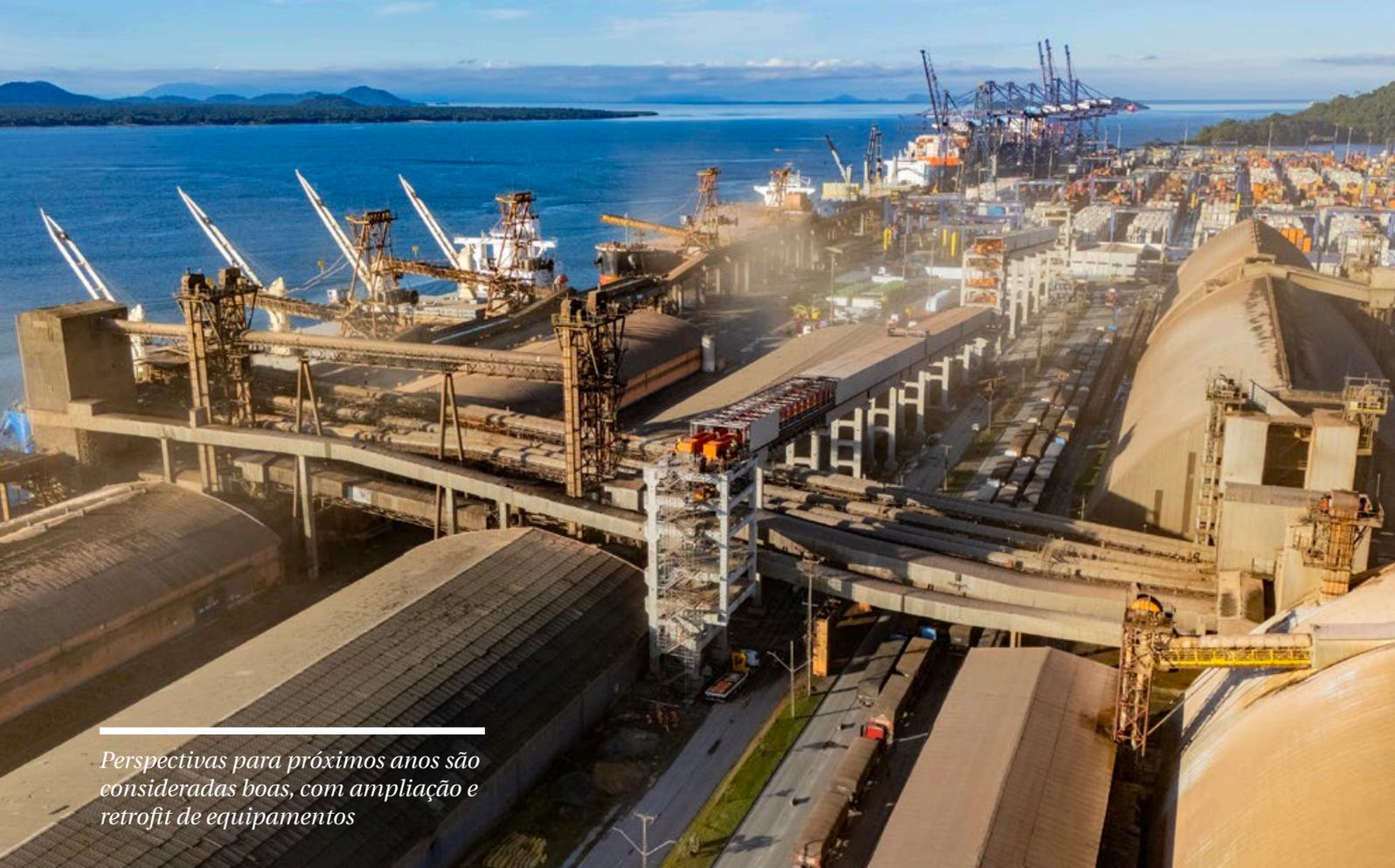


#### **PROA PRATICAGEM DOS RIOS DA AMAZÔNIA OCIDENTAL**

Email: [proa@proamanaus.com.br](mailto:proa@proamanaus.com.br)  
Tel: +55 (92) 3624-0041

#### **GEOTAG INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA LTDA.**

Email: [contato@geotagbatimetria.com.br](mailto:contato@geotagbatimetria.com.br)  
Tel: +55 (92) 3190-0148



*Perspectivas para próximos anos são consideradas boas, com ampliação e retrofit de equipamentos*

# Crescimento constante

## Movimentação de granéis sólidos leva à expansão de terminais e de encomendas de equipamentos

**Nelson Moreira**

O crescimento da produção e da exportação de granéis sólidos, minérios e grãos, tem impulsionado a movimentação portuária no Brasil e levado os portos brasileiros a baterem recordes. No primeiro semestre de 2025, o movimento total de cargas que passaram pelos terminais brasileiros atingiu 653,7 milhões de toneladas, de acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Entre os três produtos mais movimentados, destacou-se o minério de ferro, o primeiro da lista, com 190,5 milhões de toneladas de cargas e crescimento de 2,5% em relação ao mesmo período do ano anterior. Em terceiro, apareceu a soja, com 93 milhões mo-

vimentados, 5,2%. Entre eles, ficou o óleo bruto de petróleo, com 104,1 milhões toneladas de cargas e acréscimo de 62%.

A perspectiva, com base no aumento da produção de granéis sólidos projetada até o fim de 2025 e de 2026 é de que os números superem os do ano passado, quando os granéis sólidos movimentaram 788,5 milhões de toneladas de cargas. Em grãos, a previsão da Companhia Nacional de Abastecimento é de colheita de 353,8 milhões de toneladas, o que representaria aumento de 1% em relação ao registrado no mesmo período de 2024.

Novamente, a soja, principal produto cultivado no Brasil, projeta a Conab, será o destaque, com 177,67 mi-

lhões de toneladas, 3,6% a mais que as 171,47 milhões de toneladas do ciclo 2024/25. No caso do milho, o volume colhido também será expressivo, de 138,3 milhões de toneladas, enquanto para o feijão a previsão é de 3,1 milhões de toneladas.

No segmento de minérios, também foi registrada alta na exportação. Segundo o Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram), no primeiro semestre de 2025 foram exportadas 192,5 milhões de toneladas de minérios, com crescimento de 3,7% em relação ao vendido ao mercado exterior no mesmo período de 2024. O minério de ferro respondeu por 63% desse montante, o equivalente a 121,2 milhões de toneladas. Já a importação de minérios mo-

vimentou 19,9 milhões de toneladas e teve queda de 2,2% em comparação com os seis primeiros do ano passado.

O relatório divulgado pelo Ibram com os resultados do primeiro semestre do mercado de minérios indica otimismo com a possibilidade de ampliação da produção. Segundo o documento, a previsão é de que até 2029 os investimentos no setor no Brasil atinjam 68,4 bilhões de dólares. Esse número é 6,6% superior à estimativa divulgada anteriormente e que abrangia o período até 2028.

**O crescimento continuado** da produção de granéis sólidos (grãos e minérios) tem incentivado administrações portuárias a investirem em ampliação e modernizações dos terminais especializados na movimentação de seus produtos. Um exemplo vem do Porto Sudeste, terminal privado e um dos que operam no Complexo Portuário de Itaguaí, na Baía de Sepetiba, no litoral sul do estado do Rio de Janeiro.

Segundo dados da empresa, a movimentação de minério de ferro no terminal cresceu das 17 milhões de toneladas em 2022 para 26 milhões de toneladas em 2024, mesmo volume registrado em 2023. Para 2025, a previsão é de fechar o ano com 30 milhões de toneladas transportadas. Se confirmado, o número representará acréscimo de quase 80% em relação ao total movimentado três anos antes.

A importância do minério de ferro para o terminal foi ratificada em agosto, mês em que o início das operações do Porto Sudeste completou 10 anos. No período, foi registrado o maior volume mensal embarcado do produto: 3,3 milhões de toneladas. No mês, foi atingida também a marca máxima de 12 trens descarregados em um dia, com mais de 177 mil toneladas de minério de ferro. O recorde mensal ante-

---

## No 1º semestre, movimento total de cargas que passaram pelos terminais brasileiros atingiu 653,7 milhões de toneladas, segundo dados da Antaq

---

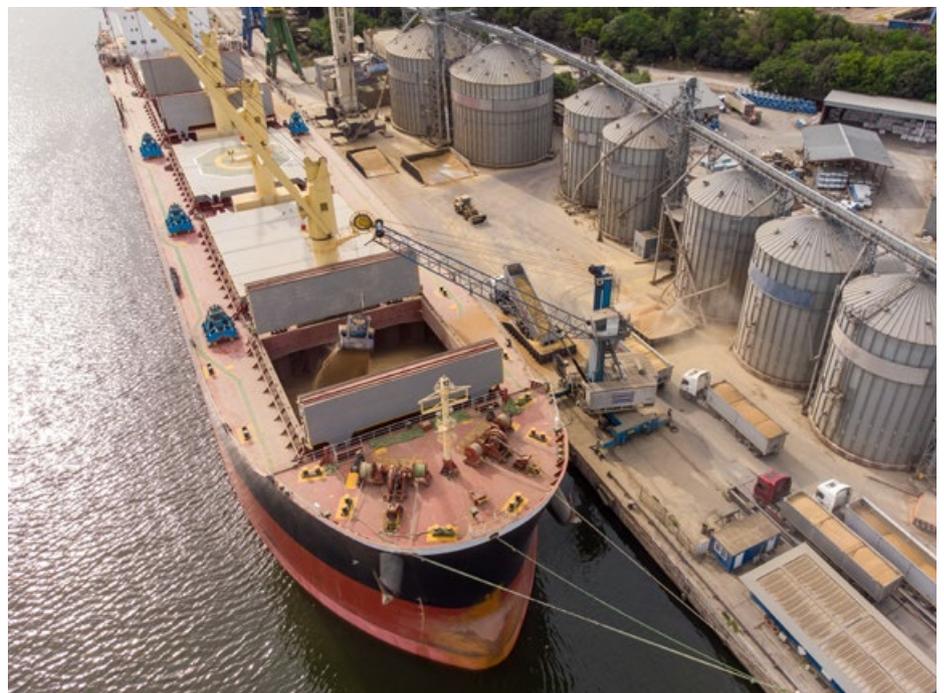
rior, de 2,95 milhões de toneladas, fora alcançado em agosto de 2020.

O terminal fluminense é especializado na movimentação de granéis, sólidos e líquidos, e tem como principais produtos movimentados, além do minério, grãos e petróleo, segmentos que registram aumento constante de volume. E, como a expectativa é de que essa tendência seja mantida nos próximos anos, a empresa já iniciou projeto de ampliação da capacidade de movimentação.

Ulisses Oliveira, diretor de Relações Corporativas e de Sustentabilidade do Porto Sudeste, mesmo sem revelar valores em investimentos, informa que, para atender ao aumento previsto de demanda, o projeto é construir mais dois berços de atracação. O primeiro tem previsão de iniciar as operações em 2026. O segundo, explica ele, ainda não tem data prevista. “O porto vai dobrar sua capacidade atual de movimentação, de 50 milhões de toneladas por ano para 100 milhões de toneladas por ano”, diz Oliveira.

No Paraná, nos portos de Paranaguá e de Antonina o momento é de expansão para atender ao aumento da movimentação de cargas. Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná, empresa que administra os terminais paranaenses, informa que os investimentos em infraestrutura estão sendo feitos por meio de concessões de áreas arrendáveis, denominadas PAR. “As concessões destinadas à iniciativa privada são o principal pilar da nossa expansão. Os leilões são realizados na Bolsa de Valores do Brasil (B3)”, explica.

Ele conta que os três mais recentes, em abril, registraram recorde de pagamento de outorgas, somando R\$ 855 milhões. Além disso, informa que as empresas vencedoras terão que



---

*Kepler Weber está otimista com a possibilidade de incremento das vendas para o sistema portuário*



investir R\$ 2,2 bilhões nos próximos cinco anos, dos quais a metade, R\$ 1,1 bilhão, será destinada à construção de novos berços de atracação na primeira fase do píer em “T”. “Mais R\$ 1 bilhão serão injetados pelo governo do estado do Paraná para outros dois berços”, diz Garcia.

Em Paranaguá, o foco será melhorar a estrutura para desembarque de grãos e farelos. O projeto prevê o uso de equipamentos de alta performance capazes de quase triplicar a velocidade média de carregamento dos navios e passar de três mil para oito mil toneladas movimentadas por hora.

Garcia diz ainda que as concessionárias que assumirem os serviços farão investimentos específicos de acordo com suas áreas de atuação. Ele informa que, num dos casos, a arrendatária investirá R\$ 529,18 milhões em sua estruturação para as operações. Em outra concessão, os investimentos serão de R\$ 293,17 milhões e, num terceiro, o contrato prevê aportes de R\$ 233,49 milhões.

Segundo ele, outro grande investimento da Portos do Paraná é no Moeção, que, diz, é a maior obra portuária em execução no país para dinamizar o recebimento de cargas pelo modal ferroviário no Porto de Paranaguá. “São mais de R\$ 650 milhões investidos. Grande parte desse valor será gasto em equipamentos, como as esteiras transportadoras elaboradas exclusivamente para atender às necessidades do projeto”, afirmou.

## Conab prevê colheita de 353,8 milhões de toneladas de grãos, aumento de 1% em relação ao registrado no mesmo período do ano passado

Ele explica que as esteiras estão instaladas em galerias, cada uma delas com três dos equipamentos com capacidade para transportar até duas mil toneladas por hora de grãos. “Ao todo, 1,7 quilômetro de galerias transportadoras estão sendo implantadas. As galerias e as esteiras são só um exemplo. Há vários outros equipamentos que estão sendo implantados”, informa o diretor-presidente da Portos do Paraná, explicando que a obra será concluída em dezembro de 2025 e que o complexo entrará em operação no início do próximo ano.

Garcia explica ainda que outros dois píeres, o “F” e o “L”, receberão investimentos de R\$ 570 milhões e R\$ 290 milhões, respectivamente, viabilizados por outras duas concessões. Ele anuncia que em breve a Portos do Paraná iniciará as obras do terminal de passageiros, com aportes previstos de R\$ 70 milhões. “A abertura da licitação já foi aprovada”, diz.

**O aumento da** movimentação de grãos motivou o Corredor Logística e Infraestrutura (CLI), um dos operadores do Terminal de Grãos (Tegram) no Porto de Itaqui, no Maranhão, e que também opera o CLI Sul, no Porto de Santos (SP), a desenvolver um plano de investimentos de R\$ 565 milhões até 2028 para ampliar sua capacidade de movimentação de cargas, com foco também no açúcar a granel, e na redução das emissões de poluentes em suas atividades.

Claudio Neves



**LUIZ FERNANDO GARCIA**  
*Concessões destinadas à iniciativa privada são principal pilar da expansão dos portos paranaenses*

## MULTIDOCKER MH74:

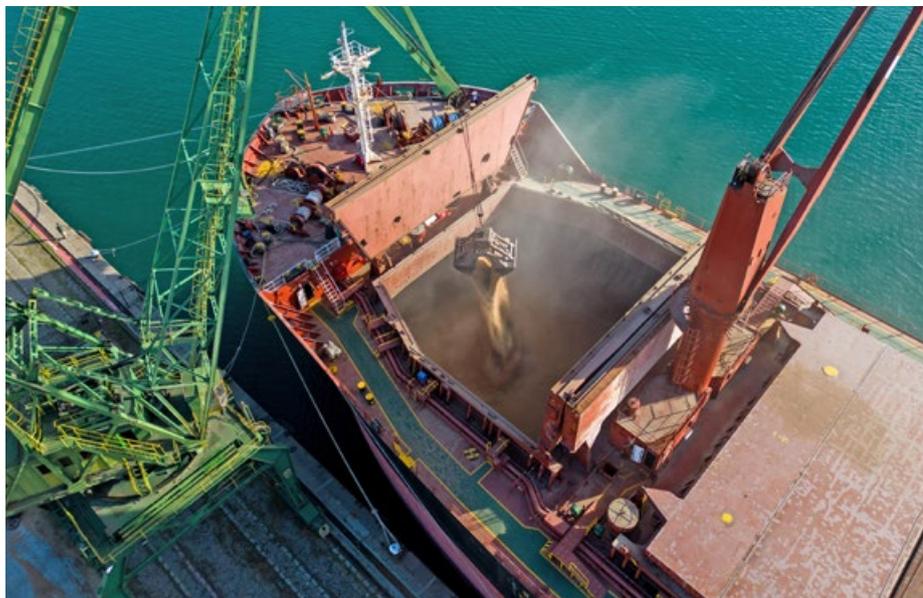
Potência e precisão para  
operações portuárias intensas



## SHIPLOADER TELESTACK:

Eficiência Máxima nas  
operações Portuárias





O projeto faz parte do programa de modernização da empresa e inclui a troca de equipamentos, as instalações de outros com maior capacidade de movimentação e modernização da infraestrutura dos terminais. A expectativa é aumentar a movimentação das atuais 15 milhões de toneladas por ano para 20 milhões de toneladas anuais somente em Santos.

No terminal paulista, será instalado um novo carregador de navio com capacidade para movimentar 2,5 toneladas por hora, equipado com tecnologia Dust Hazard Suppressor (DHC), que permite recolher a poeira produzida no carregamento de navios, reduzindo o desperdício de grãos e a poluição. O equipamento está sendo fabricado pela empresa TMSA, no Rio Grande do Sul, e tem instalação prevista para março de 2026.

Cristiane Lunardi, diretora executiva de Tecnologia da Informação (TI) e de Engenharia da CLI, contou que o novo equipamento é projetado para movimentar tanto soja e milho como açúcar. Segundo Cristiane, ele foi desenvolvido com tecnologia específica para carregamento de açúcar, considerado mais complexo e, além de aumentar a produtividade, recolhendo e reintroduzindo grãos que seriam desperdiçados e evitando a dispersão da poeira gerada no embarque, também reduzirá a poluição sonora, pois será equipado com supressor de pó que

## Com alta da produção de grãos sólidos, projeção é superar 789 milhões de toneladas de 2024



**MARCELO ZUCON**

*Novas correias vão eliminar exposição de partes móveis, com sistema de filtros automatizados que aspiram pó gerado*

reduz os ruídos. “Esses investimentos fazem parte do compromisso ESG da empresa, CLI e também melhoram sua eficiência operacional”, disse.

O gerente-executivo de projetos da empresa, Marcelo Zucon, acrescentou que a troca do carregador de navios foi uma decisão que visa a modernização e reduzir a emissão de poluentes e não motivada por problemas com o que é usado atualmente. Segundo Zucon, o equipamento, fabricado na década de 1990, ainda poderia ser utilizado por alguns anos, mas sem a mesma eficiência do que será instalado e sem a vantagem de reduzir a dispersão de poeira.

Zucon anunciou que, também para melhorar a produtividade e reduzir a poluição e a emissão de gases, além de aumentar a segurança dos operadores, as correias transportadoras que são usadas atualmente para levar os grãos até os abastecedores dos navios, que são abertas, serão trocadas por modelos semiencapsulados. O gerente explicou que uma das principais vantagens das novas correias será eliminar a exposição de partes móveis e do produto, com sistema de filtros automatizados que aspiram o pó gerado.

As obras civis para a instalação dos equipamentos foram iniciadas em setembro. O programa de modernização anunciado pelo grupo inclui ainda o Centro de Controle Operacional e Apoio e a instalação de câmeras com reconhecimento facial para monitorar todos os acessos à área alfandegada do terminal. Esse centro, detalhou a diretora de TI da CLI, será equipado com um painel operacional inteligente, com indicadores em tempo real e imagens para garantir mais segurança.

Além disso, o programa prevê a realização de obras para ampliar o parque de moegas, que passará a ter quatro pontos de abastecimento, e um novo armazém de açúcar a granel, com previsão para operar a partir de 2027. Nos dois casos, estão sendo feitos estudos do cronograma ideal para realizar as obras sem afetar a movimentação de cargas.

De acordo com Cristiane Lunardi, o planejamento para todas as obras previstas precisa ser feito com cuidado

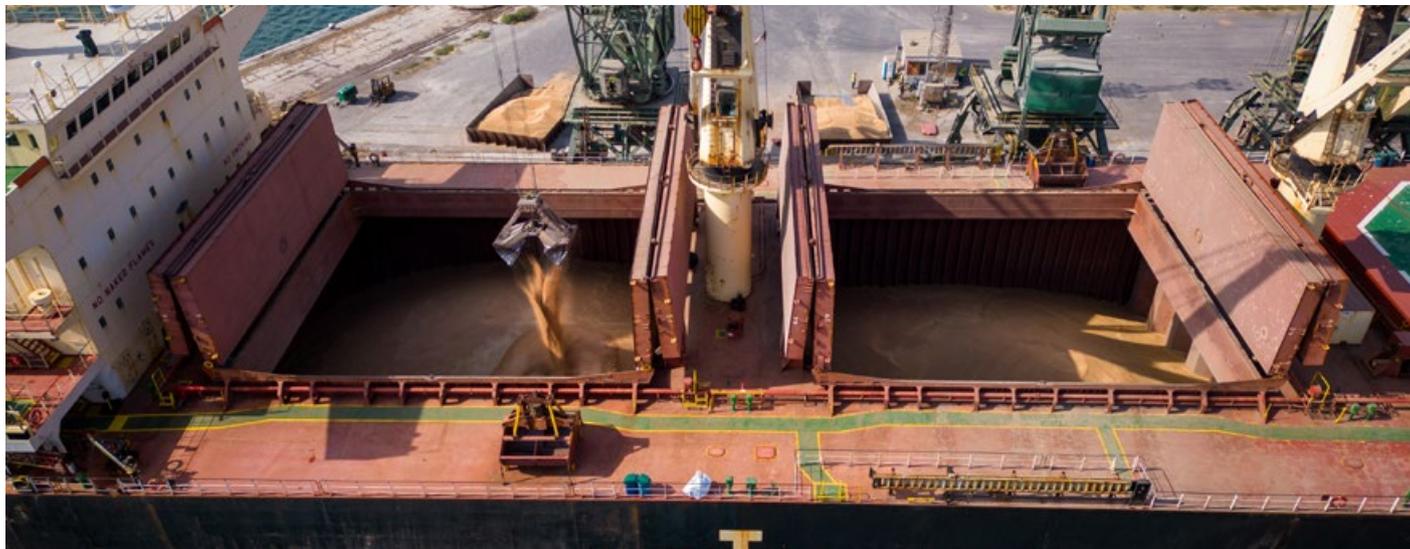


JAN DE NUL

O Grupo Jan De Nul transforma água, terra e energia ao redor do mundo, enfrentando alguns dos maiores desafios do nosso tempo. Desde a elevação do nível do mar até a transição energética, do solo contaminado à construção sustentável: desenvolvemos soluções “à prova de futuro”, reconhecidas por sua complexidade e alta relevância. Nossa time “Can-Do” se concentra em quatro áreas de especialização: Energia Offshore, Soluções de Dragagem, Projetos de Construção e Requalificação do Planeta. Juntos, trabalhamos por um objetivo comum: a melhoria da qualidade de vida global para as gerações futuras.



**WE ARE  
WORLD  
BUILDERS**



porque o CLI Sul opera 24 horas por dia em todos os dias do ano, e para as obras será preciso parar o terminal. “O terminal é dinâmico e sua paralisação depende de acordo com os clientes”, disse Cristiane, que citou os períodos de entressafra como propícios para as intervenções.

**O aumento da** movimentação de grãos sólidos e os projetos de ampliação e modernização de terminais portuários tem reflexos nas empresas da cadeia produtiva de equipamentos especializados para a atividade. Uma delas é Terminal Full Dealer (TFD), que trabalha com fornecimento de equipamentos pesados, inclusive importados, para portos, atividades de mineração e para a indústria.

Guilherme Gomes, gerente de vendas da companhia, informa que em 2025 50% dos negócios fechados foram para atender pedidos de terminais que operam granéis sólidos, principalmente soja, milho, minério de ferro e fertilizantes. E, segundo ele, as perspectivas para os próximos anos são consideradas boas, já que, além da ampliação da movimentação, boa parte dos equipamentos instalado está chegando ao limite de sua vida útil e precisará ser renovada.

Ele explica ainda que é crescente a demanda para operação 100% elétrica nos terminais portuários. Gomes prevê que esse será um segmento em que a venda de produtos deve aumentar e

## Administrações portuárias vêm investindo mais em ampliação e modernizações



**CRISTIANE LUNARDI**  
*CLI tem plano de investimentos de R\$565 milhões até 2028 para ampliar capacidade e reduzir emissões*

cita os grupos geradores híbridos que a empresa fornece como um dos que têm potencial de ampliar participação nos portos brasileiros.

Também a KeplerWeber está otimista com a possibilidade de incremento de vendas para o sistema portuário. A empresa, que fornece equipamentos e infraestrutura para o armazenamento, movimentação e acondicionamento de grãos, fechou o ano de 2024 com faturamento de R\$ 1,6 bilhão, dos quais R\$ 113,4 foram relativos a vendas para terminais portuários. Esse montante representou crescimento de 19,9% em relação às vendas para o setor em 2023.

Rodrigo Anselmo, gerente comercial da Kepler Weber, informa que a empresa fornece equipamento para 88% de todos os terminais que operam no Porto de Santos e que foram entregues pela empresa 60% de todos os que são usados atualmente no complexo portuário paulista.

Segundo ele, cada um dos terminais que movimenta granéis em Santos tem projetos de ampliação para atender ao aumento da produção e das vendas brasileiras para o exterior. Anselmo diz que a principal demanda é por equipamentos que aumentem a velocidade de movimentação dos produtos, da recepção ao carregamento dos navios. “Todo o ciclo de movimentação de recepção, armazenamento e expedição do grão precisa ser rápido”, explica.

O gerente da Kepler Weber cita como exemplo entre os equipamentos



esplcycomm

# Soluções que movem negócios e criam futuros.

Líder em seu segmento, a Rimac conecta a indústria às tecnologias mais avançadas do mundo, distribuindo mais de **20 das maiores marcas internacionais**. Converse com quem há 30 anos conhece seu mercado e sabe que seu negócio não pode parar.



JUMBO CIMOLAI



FUWA QUY750



**CIMOLAI Technology**  
Special Equipment

Fabricados com projetos customizados e engenharia de ponta, os Jumbos Cimolai são ideais para operações com bobinas de cabo umbilical, destacando-se os modelos de 400 e 500 t. Um equipamento com tecnologia italiana de alta performance, sob medida para máxima eficiência e precisão.



**FUWA**

Com capacidade de 750 t e excelente custo-benefício, o Fuwa QUY750 une força, tecnologia de ponta, potência e alta confiabilidade. Equipado com Motor Cummins, Hidráulica Bosch-Rexroth e LMI Pat-Hirschmann, é ideal para bobinas de cabo umbilical e cargas superdimensionadas, garantindo desempenho e disponibilidade operacional.

**ACESSE O SITE E CONHEÇA TODOS OS SETORES E MARCAS PARCEIRAS.**



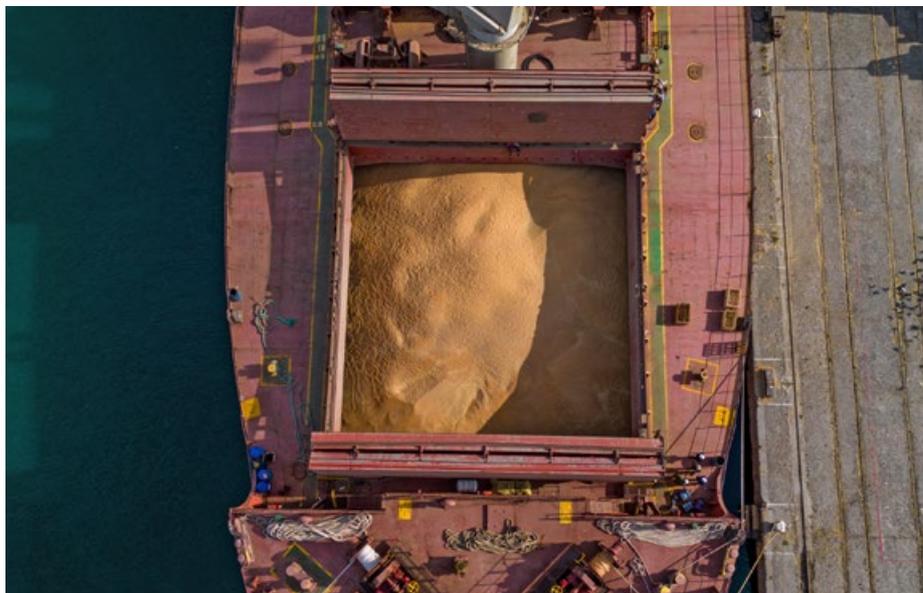
☎ 11 5546 0500

📷 rimacbrasil

📄 rimacsolucoes

✉ rimac@rimac.com.br

🌐 rimac.com.br



mais procurados as esteiras transportadoras que levam os produtos até os carregadores dos navios. Segundo ele, além do aumento da eficiência e da velocidade de carregamento, os terminais demandam equipamentos mais eficientes também na redução de perdas e de emissão de gases do efeito estufa e explica que as esteiras semiencapsuladas que a empresa fornece estão entre as mais pedidas.

Segundo ele, a linha de montagem dos equipamentos foi projetada para atender a praticamente todas as necessidades dos clientes. Anselmo explica que as esteiras são 80% padronizadas, mas podem ser customizadas de acordo com o interesse de cada terminal e com as características dos produtos a serem transportados,

Anselmo garante que esse tipo de esteira tem a vantagem ainda de poder ser instalada em áreas portuárias próximas a residências e centros comerciais porque não há dispersão de grãos ou de pó que poderiam atingir a vizinhança. “Isso é um diferencial para Santos, onde os terminais estão em área urbana de grande densidade populacional e comercial”, avalia.

Ele relata que a empresa fornece também para terminais do Arco Norte e no transbordo no Centro-Oeste e que, diante do aumento da produção e da movimentação de grãos, tem crescido também a demanda por silos para armazenagem e para carregadores de

navios produzidos pela Kepler Weber. Ele diz que isso é reflexo também do aumento da eficiência do transporte dos grãos das áreas produtoras até os terminais, graças à integração de modais, como a hidrovia e a ferrovia.

O gerente informa ainda que, como a previsão é de crescimento na movimentação de grãos, já está em andamento o planejamento para os próximos cinco anos e prevê mais ações para melhorar as condições de armazenamento dos grãos desde a pós-co-



#### **GUILHERME GOMES**

*Metade dos negócios fechados pela TFD em 2025 foram para pedidos de terminais que operam grãos sólidos*

*Soja deve ser destaque, com 177,7 milhões de toneladas, 3,6% a mais do que no ciclo anterior, prevê Conab*

lheita, ainda na área de produção, até o porto. “Hoje, há déficit de armazenamento”, explica, prevendo que esse será um segmento em que crescerá a demanda por infraestrutura.

Outra empresa fornecedora de equipamento e serviços para portos e terminais que já planeja o aumento de suas atividades é a Rimac. A expectativa da companhia é de crescimento de pelo menos 20% em seus negócios em 2026, segundo o diretor comercial Marcelo Vieira. “A gente vê grande movimento no Arco Norte. E vai haver investimentos também em Paranaguá”, explica ele.

Vieira explica que a Rimac trabalha com linha variada de produtos para movimentação portuária, inclusive fabricados fora do Brasil, e, como oferece também assistência técnica, já está ampliando suas equipes e qualificando mão de obra para atender a crescente demanda pelos equipamentos. E conta que isso tem importância porque os produtos fornecidos não são totalmente padronizados, mas customizados de acordo com a necessidade de cada terminal.

Ele explica que, por causa da diversidade dos equipamentos que a empresa fornece, os prazos de entrega são também variados, que podem ser de três meses a 14 meses, no caso de um carregador de navio, uma estrutura de 300 a 500 toneladas e que pode custar em torno de seis milhões de dólares. Mas garante que, como trabalha com grandes fabricantes, tem condições de atender ao aumento da procura.

E a expectativa é de crescimento nos próximos anos. Vieira avalia que nem as recentes disputas no comércio internacional e imposição pelos Estados Unidos de sobretaxas de importação sobre produtos brasileiros pode mudar essa tendência. Otimista, ele diz que a capacidade de produção do Brasil vai superar isso. “Como nosso agro é competitivo, acho que é pouco provável que afete a movimentação de grãos”, afirma. ■

## Crescimento

A Multilog, operadora logística, anunciou o crescimento de 2,5% na movimentação de cargas no Nordeste de junho a setembro, em comparação com o mesmo período do ano passado. Segundo a empresa, o resultado foi influenciado por cargas de celulose, insumos da indústria automotiva e commodities, especialmente minérios. Esses produtos responderam, de janeiro a setembro, por aproximadamente 13 mil viagens realizadas pela empresa.

A companhia informou que, na região, além do transporte rodoviário de contêineres, oferece serviços de pátio, incluindo a organização deles antes do embarque no navio, ovação e desova e transferência de mercadorias da doca de recebimento para a de expedição, sem armazenamento. Em Salvador, na Bahia, ela conta com pátio de 35 mil metros quadrados e armazéns com 12 mil metros quadrados, com área para produtos químicos.

Vinicius Santana, gerente de desenvolvimento de negócios da empresa, disse que, como há expectativa de aumento da chegada de cargas de importação ao porto de Salvador, a Multilog prevê manter o crescimento das operações no Nordeste. “Estamos otimistas com a expectativa de novos negócios, especialmente nos serviços de desova e de utilização do pátio para os contêineres”, afirmou.

## Selo Ouro

O Super Terminais entrou neste ano para o Programa Brasileiro GHG Protocol e na estreia alcançou o Selo Ouro, nível máximo de reconhecimento concedido a empresas que demonstram excelência na gestão e reporte de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE). É o primeiro e único porto da região Norte a ter seu inventário de emissões reconhecido pelo GHG, desenvolvido pela Fundação Getúlio Vargas (FGV).

O Programa é uma iniciativa que visa adaptar a metodologia internacional GHG Protocol ao contexto brasileiro ao oferecer ferramentas e padrões para que empresas e outras organizações contabilizem e divul-

guem suas emissões de GEE de forma transparente e consistente. O Selo Ouro indica que a empresa possui um inventário de emissões completo, com dados verificados por terceiros, seguindo padrões internacionais.

“Nosso inventário é Selo Ouro, um reconhecimento que reforça nosso compromisso com a sustentabilidade e meio ambiente, além de ser o primeiro passo para o nosso Plano de Descarbonização, que visa diminuir a emissão de gases em nossas operações. Desenvolvimento, sustentabilidade e logística caminham de mãos dadas no nosso cotidiano por um futuro mais verde”, comemora Marcello Di Gregorio, diretor do Super Terminais.

O Plano de Descarbonização da empresa inclui ainda a parceria com o governo do Amazonas, assinada em julho deste ano, para a construção de uma usina de gás natural a ser utilizado nas operações portuárias. Com investimento de R\$ 30 milhões, é a primeira iniciativa do tipo na região Norte e o objetivo é reduzir a emissão de GEE nas atividades.

## Gerador marítimo

A multinacional brasileira Tupy, por meio de sua subsidiária MWM, apresenta o gerador MWM 150kW marítimo carenado. Desenvolvido 100% em território nacional, o gerador é voltado exclusivamente para aplicações marítimas e foi concebido para oferecer eficiência e segurança. O equipamento está disponível nas versões com keel cooler ou trocador de calor e conta com uma faixa de potência que vai de 100 a 330 kVA, com opções de motorização de 4 ou 6 cilindros (4.8L ou 7.2L).

Outro diferencial importante está no consumo de combustível reduzido, resultado da moderna tecnologia embarcada. O gerenciamento eletrônico do tipo common rail, aliado a cabeçotes de quatro válvulas, garante economia e baixo custo operacional ao longo do ciclo de vida do equipamento.

“O produto reforça a posição da Tupy no setor marítimo. Recentemente, fechamos o fornecimento de mais de 50 motores náuticos destinados a duas

frentes estratégicas de transporte aquático no estado de São Paulo: a modernização das balsas no Guarujá, no litoral paulista, e o fortalecimento do transporte coletivo hidroviário na capital”, conta Gueitiro Genso, VP de Estratégia, Inovação e Finanças da Tupy.

## Navegue Simples

A Antaq apresentou o desenvolvimento dos estudos dos grupos de trabalho criados para propor medidas para implementação do Navegue Simples, programa desenvolvido em parceria pela Agência e o Ministério de Portos e Aeroportos para simplificar e modernizar os processos de outorga portuária. O programa foi dividido em seis Grupos de Trabalho (GTs), com participação de representantes do setor privado que desenvolvem projetos para simplificação de processos, licenciamento ambiental, uso de terrenos da União, arrendamento portuário, mitigação das mudanças climáticas e inovação no ambiente portuário.

O GT-01 abordou a simplificação e a desburocratização de processos de análise conjunta do Ministério de Portos e Aeroportos e da Antaq. Dentre os resultados, destaca-se a Plataforma de Regulação Aquaviária (Proa), solução de tecnologia da informação por meio da qual o Navegue Simples será implementado e que será o canal único para processos de outorga portuária.

O novo sistema funcionará integrado a várias bases de dados, como Gov.br, Receita Federal, OAB, SEI, Imprensa Nacional e Marinha do Brasil, entre outras. Ele usa serviços cognitivos e inteligência artificial e vai reduzir o tempo de análise das outorgas. A previsão é que passe a ser usado 2026.

A Antaq informou que os GT-02 e GT-03 trataram do licenciamento ambiental de portos públicos e instalações portuárias, além da destinação de áreas em águas públicas da União para esses empreendimentos. O GT-04 abordou medidas de simplificação dos processos de arrendamento, enquanto os GT-05 e GT-06 discutiram soluções para redução de impactos, adaptação climática e inovações no setor portuário.



## Recertificação

A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Parana-guá, obteve recertificação das normas ISO 9001 (Gestão de Qualidade), ISO 14001 (Gestão Ambiental) e ISO 45001 (Gestão de Saúde e Segurança Ocupacional). “A recertificação das três normas é uma conquista que demonstra o comprometimento de toda a equipe do terminal. Atuamos para estabelecer uma mentalidade coletiva, voltada para o desenvolvimento do negócio, para a entrega de melhores resultados aos nossos clientes, para o cuidado com o meio ambiente e com a saúde e segurança dos nossos colaboradores. Esta abordagem holística faz parte do nosso Sistema de Gestão Integrado, que visa impactar de forma positiva todos os nossos stakeholders”, comenta o gerente de recursos humanos e qualidade da TCP, Washington Renan Bohnn.

A ISO 9001 comprova a adoção de elevados padrões de qualidade e o compromisso com a eficiência operacional, a satisfação dos clientes e a melhoria contínua. A TCP possui este certificado desde 2003. A ISO 14001 assegura a eficácia do sistema de controle dos impactos ambientais das operações, abrangendo desde o consumo de energia até a gestão de resíduos e emissões. Já a ISO 45001 atesta a atuação da empresa na proteção à saúde, bem-estar e segurança ocupacional dos colaboradores, com foco na identificação e prevenção de riscos.

## Anti-inscrustante

A PPG apresenta seu revestimento anti-inscrustante com aplicação eletrostática e redução significativa de overspray, o PPG Sigmaglide 2390. Trata-se de um revestimento de silicone puro livre de biocidas, formulado com a tecnologia PPG Hydroreset™, que ao entrar em contato com a água cria uma superfície superlisa, sem a adesão de organismos marinhos.

O principal diferencial é a aplicação eletrostática que proporciona redução significativa de overspray,

bem como aumenta a eficiência na aplicação, criando um sistema com um filme mais uniforme e liso, com as baixas emissões de compostos orgânicos voláteis (VOC).

Outros benefícios são o uso de silicone puro e livre de biocidas, redução de até 35% nas emissões de CO<sub>2</sub>, economia de energia de até 20%, menos de 1% de perda de velocidade e até 150 dias estático.

Também em foco, a empresa destaca o PPG Sigma Sailadvance™ Series, linha ultra premium de anti-incrustantes convencionais da PPG, com proteção prolongada contra incrustações e maior eficiência energética.

## Movimentação

O terminal logístico intermodal KBT, uma colaboração estratégica entre a Klabin, a Brado Logística e TCP, obteve seus melhores índices de produtividade no primeiro semestre de 2025, quando foram movimentados 49.646 TEUs. O número é 12% superior aos 44.450 TEUs do mesmo período de 2024. As exportações de papel e celulose também tiveram desempenho expressivo: de 21.216 TEUs no primeiro semestre do ano passado para 23.978 TEUs neste ano, uma alta de 13%.

O avanço também pode ser medido pelo número de encostes de trens. De acordo com a Brado Logística, 140 trens provenientes do KBT chegaram à TCP, no primeiro semestre de 2024; já em 2025, foram 152 composições no mesmo período. Esse crescimento refletiu diretamente em uma redução no tráfego rodoviário: a estimativa da Brado é de que aproximadamente 12.232 caminhões tenham deixado de circular entre Ortigueira e Parana-guá no primeiro semestre deste ano, aliviando custos logísticos e a pressão sobre a malha viária no estado.

## Cruzeiros

Começa em 26 de outubro a temporada 2025/2026 de cruzeiros na América do Sul da MSC. Com cinco navios presentes na região, a MSC Cruzeiros terá o MSC Seaview,

MSC Preziosa, MSC Armonia e MSC Sinfonia oferecendo embarques no Brasil, enquanto o MSC Fantasia terá embarques na Argentina. O primeiro navio a chegar ao Brasil será o MSC Preziosa, seguindo em novembro pelo MSC Sinfonia, o MSC Seaview e o MSC Armonia, a partir de dezembro.

A MSC Cruzeiros será a única companhia a oferecer itinerários regulares pelo Nordeste, além de roteiros exclusivos de sete noites pelo Sudeste brasileiro. A Companhia oferecerá seis portos de embarque no Brasil na próxima temporada: Santos, Rio de Janeiro, Salvador, Maceió, Itajaí e Balneário Camboriú.

## Nova planta

A Viktória Cargas, empresa brasileira de logística com mais de 25 anos de mercado, inaugurou uma nova planta logística em Manaus (AM), consolidando sua presença na região Norte. A ampliação, que oferece docas de embarque/desembarque e espaço de armazenagem para os segmentos atendidos (automotivo, farmacêutico, comercial e de cargas diversas), traz ganhos como redução de 25% no tempo de entrega e coleta e 20% em economia logística, além de dobrar a área produtiva da operação.

A expectativa é que a nova planta gere 150 empregos diretos e indiretos, fomentando novas parcerias locais com empresas de segurança, facilities e frota e impulsionando o faturamento regional da empresa em 120% ao longo do próximo ano. Nacionalmente, o impacto também será significativo, com projeção de crescimento de 70% na rota aérea Manaus x São Paulo e 50% nas demais conexões entre a cidade e outros estados brasileiros.

Localizada em uma área estratégica próxima ao aeroporto e ao polo industrial, o novo espaço ocupa 2,4 mil metros quadrados, sendo metade dedicada à área operacional, com infraestrutura voltada para armazenagem, expedição, gestão administrativa e bem-estar das equipes.

# portosenavios

**Assine Portos e Navios.**  
Atualização de qualidade  
sobre o setor marítimo e  
portuário, direto para você.

**Reportagens e noticiário  
exclusivos no on-line**



**Acesso às edições  
da revista em formato  
digital ou html**



**Versão bimestral impressa  
no seu endereço**

**Assinatura  
mensal ou semestral**

Mais informações:

- ☎ (21) 2283-1407 ☎ (21) 99631-3786
- ✉ assinatura@portosenavios.com.br
- 🌐 portosenavios.com.br

Siga nossas redes sociais:





# NAVALSHORE

FEIRA E CONFERÊNCIA DA INDÚSTRIA MARÍTIMA

**18 A 20 DE AGOSTO**  
**EXPORIO** CIDADE NOVA

A Navalshore, desde 2004, é o **ponto de encontro da indústria marítima** para executivos e profissionais do setor naval e offshore, estaleiros, empresas de navegação marítima e fluvial, fornecedores de navipeças, petroleiras e prestadores de serviços especializados.



**+18k**

visitantes  
em 2025

**Em 2025, a feira registrou:**

- + de **R\$ 12 bi** em negócios
- + de **140** expositores
- + de **600** marcas

**E em 2026, estamos prontos para mais um grande encontro!**

Siga nossas redes sociais:

  @navalshore

navalshore@navalshore.com.br

www.navalshore.com.br

