

Clipping SINICON – 25 de setembro de 2025

- Estados do Sul deixam melhorias em estradas para concessionárias
- Portos dizem que integração com outros modais é crucial para a região Sul
- Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre apostam em BRT e VLT para mobilidade
- Empresas do Sul operam no limite por gargalos na infraestrutura regional
- Rodovias federais concentram um terço dos problemas logísticos do Sul
- Empresas perdem negócios por deficiências na infraestrutura do Sul
- Rio Construção Summit, apresentado pela Firjan, projeta futuro bilionário para o setor e reúne autoridades, empresários e executivos do Brasil e exterior
- DEBATE NA CASA FIRJAN MOSTRA QUE A NATURGY ACREDITA NA EXPANSÃO DO USO DO GÁS NO RIO DE JANEIRO E EM SÃO PAULO
- B3 aprova pedido da Rio Alto para negociação de ações no segmento básico de listagem
- Brasil precisa dobrar investimentos em infraestrutura para destravar crescimento, aponta estudo do SINICON e FIRJAN
- Ações da Azevedo & Travassos sobem após financiamento de até R\$ 464 milhões e renúncia de Mansur
- Greve da construção civil em Belém chega ao fim, e governo diz que COP30 não será afetada

- Odebrecht e grupo chinês lideram leilões para dois primeiros lotes da Linha 19-Celeste do Metrô

1ª Parte: 25/09/2025

Fonte: Valor Econômico**25/09/2025**

- Estados do Sul deixam melhorias em estradas para concessionárias

Acesso ao porto de São Francisco do Sul (SC) e trecho catarinense da BR-101 são prioridades

O Ministério dos Transportes planeja realizar em 2026 a concessão da BR-280, principal via de acesso ao complexo portuário de São Francisco do Sul (SC). Serão quatro lotes, que deverão ir a leilão em duas etapas, uma em cada semestre do ano que vem. A rodovia se estende transversalmente por 634,1 km até Dionísio Cerqueira, na fronteira com a Argentina, tem na área de influência cidades como Joinville, Jaraguá do Sul e Mafra e cruza a BR-101, formando um dos principais gargalos rodoviários de Santa Catarina.

No Paraná, as concessões estão em estágio mais avançado. Um acordo em 2023 entre os governos do Estado e federal estabeleceu os seis lotes rodoviários que totalizam 3,3 mil km de rodovias que se estendem por todas as regiões paranaenses. Os lotes 1,2,3 e 6 já foram leiloados, com investimentos contratados que somam R\$ 66,4 bilhões em 30 anos. Em outubro estão agendados os leilões dos lotes 4 e 5, que somam 1.058 km, para os quais estão previstos investimentos de R\$ 29,8 bilhões.

A Federação das Indústrias do Estado do Paraná (Fiep) espera um “salto de qualidade” que garanta fluidez para escoar a produção local. Segundo João Arthur Mohr, superintendente da entidade, enquanto a produção industrial do Paraná cresceu 70% nos últimos oito anos, as rodovias continuam as mesmas. “Os 497 km entre Cascavel e Curitiba eram vencidos em seis horas; hoje, é normal levar dez horas”, diz.

Nas rodovias do Sul prevalecem pistas simples e em mau estado de conservação. De acordo com a Pesquisa de Rodovias 2024 da Confederação Nacional do Transporte (CNT), 26,1% das vias da região encontravam-se em estado ruim ou péssimo no ano passado e 43,8% em situação regular. As boas e ótimas eram 30,1%, contra 75,4% em São Paulo, por exemplo.

Em outro indicador da CNT, o Índice de Perdão, que mede as consequências para as pessoas envolvidas em sinistros rodoviários, o desempenho sulista também não é bom. Um acidente numa rodovia do Sul tem 26,6% de chances de sofrer efeitos graves em um choque. Em São Paulo, essas chances são de 6,4%.

Para quem produz, a má qualidade das estradas representa custos e dificuldade de escoamento. Santa Catarina, o maior produtor de carne suína do país e o segundo em aves, movimenta 344 caminhões por dia apenas para levar a produção dessas carnes destinada ao exterior aos portos. “As rodovias de pista simples que nos atendem hoje não dão fluidez a esse volume de veículos”, diz Jorge Luiz de Lima, diretor executivo do Sindicato da Indústria de Carnes de Santa Catarina (Sindicarne).

Segundo Clemerson Argenton Pedrozo, vp executivo da Federação da Agricultura e Pecuária de Santa Catarina (Faesc), um caminhão leva cerca de 9h nos 480 km de Chapecó ao porto de Itajaí, pela BR-470, e até 4h para percorrer, na BR-101, os 180 km que separam Joinville e Florianópolis. Nas férias, o tempo é maior. “Com o trânsito que tem, esse trecho precisaria ter quatro pistas de cada lado”, diz.

O trecho norte da BR-101 em Santa Catarina, concedido à Arteris em 2008, é considerado pelos transportadores de carga um dos principais gargalos logísticos catarinenses. O governo do Estado estuda a construção de uma via paralela, que já foi batizada de Via Mar.

Na opinião de George Santoro, secretário-executivo do Ministério dos Transportes, a proposta da rodovia paralela é de baixa viabilidade, diante do impacto ambiental de alguns trechos e a necessidade de desapropriações em área densamente povoada. “Nosso plano é aproveitar as áreas de domínio da própria BR-101 para viabilizar a ampliação da rodovia com soluções de engenharia específicas para cada trecho”, afirma ele.

O ministério negocia com a Arteris a otimização do contrato do corredor formado pelas BRs 116/376/101, que liga Curitiba a Palhoça (SC). A ideia é que a concessionária assuma investimentos em troca de expansão do prazo de concessão, que termina em 2033, ou aumento de tarifa. Mesmo com o acordo, a otimização precisará ir a leilão em 2026. O grande nó a ser resolvido é referente às obras para fluidez no morro dos Cavalos, em Palhoça, com soluções como túneis, extensão da estrada e contenção de encosta - um investimento que pode chegar a R\$ 1 bilhão.

A pasta também negocia, como alternativa, transferir o trecho do morro dos Cavalos para a Motiva, controladora da ViaCosteira, responsável pelo trecho Sul da BR-101 de Paulo Lopes (SC) a Torres (RS). A concessão foi formalizada em 2020 por um prazo de 30 anos. “Como a concessão é mais recente e tem um prazo mais extenso,

é possível diluir os investimentos e o impacto nas tarifas por um prazo maior”, diz Santoro. Qualquer definição demanda aval do Tribunal de Contas da União (TCU).

Arteris e Motiva não se pronunciam a respeito. Fernando de Marchi, diretor da ViaCosteira e da ViaSul (RS), diz que em cinco anos de concessão a companhia já investiu R\$ 1,3 bilhão na BR-101 Sul/SC, realizou obras de infraestrutura de grande impacto e que mantém diálogo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) sobre demandas em sua área de concessão. Na ViaSul, que abrange 473,4 km de rodovias que incluem trechos das BRs 101/290/386/448 e atendem à 36 cidades no Rio Grande do Sul, o esforço prioritário é o investimento de R\$ 1 bilhão na duplicação de 165 km da BR-386.

A concessionária também investiu R\$ 300 milhões em obras emergenciais para a recuperação de trechos de sua área de concessão afetados pelas enchentes no Rio Grande do Sul em 2024.

[VOLTAR](#)

Fonte: Valor Econômico

25/09/2025

- Portos dizem que integração com outros modais é crucial para a região Sul

Infraestrutura portuária tem gargalos que limitam potencial

A integração entre os modais portuário, hidroviário, rodoviário e ferroviário é, segundo operadores, um dos maiores desafios para a infraestrutura de transporte na região Sul, considerada um dos principais pilares logísticos do país. Estudo recente da Confederação Nacional da Indústria (CNI) aponta que a sinergia entre esses modais permitiria reduzir custos, aumentar a capacidade de carga e diminuir o impacto ambiental.

“Apesar da relevância, a infraestrutura portuária da região enfrenta gargalos que limitam seu potencial”, diz Rodrigo Cuesta, diretor financeiro e de novos negócios da Norsul, empresa de navegação e logística. Para ele, investimentos em dragagens, expansões de infraestrutura portuária e terrestre, além de sistemas mais eficientes, trariam ganhos imediatos de produtividade. “A solução passa por um plano coordenado de investimentos que alinhem capacidade física, tecnologia e eficiência operacional, garantindo que o potencial logístico da região seja plenamente aproveitado”, diz Cuesta.

Cleverton Vieira, presidente do Porto de São Francisco do Sul (SC), também avalia que há necessidade de melhorar a integração dos modais para a expansão sustentável das em Santa Catarina, entre públicos e privados, que operam com sinergia, mas enfrentam problemas de acesso. Embora [o acesso] não seja deficiente, é insuficiente”, diz.

A duplicação da BR-280, que liga o noroeste catarinense a São Francisco do Sul, em estudo desde 2012, é uma das reivindicações. A necessidade de uma quarta faixa de ao menos 1,4 km no acesso ao complexo é tal que o porto decidiu bancar os R\$ 12,5 milhões da obra.

Uma parceria pública privada entre a operadora, o Estado e o Porto Itapoá desembolsará R\$ 324 milhões para o aprofundamento (de 14 m para 16 m) e alargamento da curva de acesso (para 260 m) do canal externo da baía da Babitonga, onde ficam os dois portos. A meta da operadora é, até 2035, dobrar a capacidade de movimentação de cargas no complexo portuário registrada no ano passado, de 17 milhões de toneladas.

No Estado vizinho, a Portos do Paraná está investindo R\$ 600 milhões na construção do chamado Moegão, um sistema de descarga ferroviária de grãos que visa aumentar a eficiência e a capacidade de recebimento de cargas em Paranaguá em 60%. “Além de atender à demanda atual, [o Moegão] prepara o porto para receber o maior volume de cargas que chegarão a Paranaguá pelo modal ferroviário”, diz Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná.

O complexo terá três linhas férreas independentes capazes de descarregar 180 vagões a cada quatro horas, conectados, por correia transportadoras, a 11 terminais. Isso reduzirá os cruzamentos ferroviários urbanos de 16 para 5.

A estatal fará, em outubro, leilão para concessão do canal de acesso ao porto, com previsão de ampliação do calado dos atuais 13,1 m para 15,5 m. “Dois metros de calado representam, em média, mil contêineres a mais no navio ou 14 mil toneladas a mais de algum produto em uma embarcação”, afirma Garcia.

A Portos RS, estatal que administra os principais portos do Rio Grande do Sul, faz coro em relação à necessidade da integração dos modais, que traria, segundo seu presidente, Cristiano Klinger, ganhos importantes e melhorias na eficiência logística gaúcha. “O governo do Estado vem tratando a pauta ferroviária, importante passo que exige investimentos, para que a gente consiga ter a integração entre os modais e, consequentemente, melhorar a chegada ou a saída de cargas ao nosso complexo portuário em Rio Grande”, afirma

Rodovias também são fundamentais, diz ele, principalmente a BR-392, que liga Santa Maria a Rio Grande, com trechos que não estão duplicados. “Isso traz transtornos, aumentando o tempo e o risco da utilização desses trechos da rodovia, que está dentro do nosso complexo portuário”, afirma.

O executivo informa ainda que, para melhorar a navegabilidade, a Portos RS investe R\$ 731 milhões, provenientes do Fundo do Plano Rio Grande, para recuperar canais para navegação interior e o calado de acesso ao porto de Rio Grande, para 15 m, afetados pelas enchentes de 2024. Para este ano, espera-se que o complexo portuário gaúcho movimente mais que as 45 milhões de toneladas de 2024.

As hidrovias do Rio Grande do Sul também enfrentam desafios importantes, entre eles assoreamento de canais e pedrais que precisam ser vencidos, além da necessidade de dragagem e manutenção. A Hidrovia do Mercosul (lagoa dos Patos e rio Jacuí), importante corredor logístico para o transporte de grãos e produtos florestais, tem trechos com dificuldade de navegabilidade por causa desses problemas.

[VOLTAR](#)

Fonte: Valor Econômico

25/09/2025

- Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre apostam em BRT e VLT para mobilidade

BNDES estima que será necessário construir ou ampliar mais de 260 km de linhas nas regiões metropolitanas

Em Florianópolis, os esforços estão na implantação de um BRT que interligue áreas periféricas com o centro e o terminal metropolitano com a região mais demandada da capital. “Estamos terminando o projeto executivo e pretendemos licitá-lo no início do ano que vem”, diz o secretário de Infraestrutura do município, Rafael Hahne.

A primeira fase do projeto teve financiamento aprovado no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), do governo federal, e prevê investimentos de R\$ 156 milhões em cerca de 8 km de canaletas e faixas exclusivas para ônibus nos arredores da Universidade Federal de Santa Catarina e na av. Mauro Ramos, um eixo de conexão entre as baías Norte e Sul de Florianópolis. “O projeto todo prevê um investimento de R\$ 400 milhões. Nesse momento estamos iniciando algo como 35% dele”, diz Hahne.

O BNDES estima que as regiões metropolitanas das capitais sulistas precisarão construir ou ampliar mais de 260 km de linhas de BRTs ou VLTs nos próximos 30 anos para dar conta da demanda prevista. A de Florianópolis precisará criar cerca de 77 km de linhas de transporte público de média e alta capacidade nos próximos 30 anos; a de Porto Alegre, mais do que dobrar sua rede atual.

Segundo o secretário de Mobilidade Urbana da capital gaúcha, Adão de Castro Júnior, o foco tem sido na eletrificação e renovação da frota de ônibus para, no futuro, estar pronto para a implantação de um BRT, promessa aos porto alegrenses que se estende há mais de 15 anos. O município inscreveu projetos no PAC e espera que aqueles que não foram contemplados sejam selecionados pelo BNDES.

Entre os principais está um VLT ligando o centro ao Aeroporto Salgado Filho. De acordo com o secretário, outro problema é a falta de integração com a região metropolitana: “Por dia, cerca de mil ônibus entram na cidade sem uma integração apropriada no sistema”.

Curitiba, a primeira cidade a implantar o BRT no Brasil, sonha agora com um VLT de 20 km para também ligar o centro ao aeroporto - no caso, o de São José dos Pinhais, que atende a capital. O projeto precisa de avanços para identificar a sua viabilidade econômica.

“Nossos investimentos estão concentrados na expansão da capacidade de transporte dentro dos 80 km de BRTs que temos na cidade”, diz Cléver Almeida, assessor da presidência do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. Nesse processo estão a renovação das canaletas e melhorias nos sistemas de ultrapassagem, sinalização e ampliação das estações. A prefeitura quer ampliar a capacidade de transporte de cerca de 150 mil para 180 mil passageiros por dia. A expectativa é que esse e outros projetos de expansão para a região metropolitana possam ser financiados pelo BNDES.

[VOLTAR](#)

Fonte: Valor Econômico

25/09/2025

- Empresas do Sul operam no limite por gargalos na infraestrutura regional

Região tem economia diversificada e localização estratégica, mas rodovias são piores que a média e mais da metade das ferrovias está inoperante

O Sul do Brasil tem economia diversificada e indicadores sociais acima da média nacional. No entanto, enfrenta problemas logísticos que dificultam o escoamento da produção agrícola e industrial e impedem um crescimento mais robusto. Mais da metade das ferrovias da região está fora de operação. Já as rodovias estão em condição pior do que a média brasileira, segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT). Tudo isso eleva o custo de transporte dentro dos Estados e para fora deles. Acaba, assim, desincentivando investimentos que poderiam dinamizar ainda mais as economias do Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina - quarta, quinta e sexta maiores do país.

Não é à toa que 81% dos empresários do Sul apontaram os gargalos no transporte como o principal problema de infraestrutura da região em pesquisa conduzida pela

Confederação Nacional da Indústria (CNI) no ano passado. De acordo com Roberto Muniz, diretor de relações institucionais da entidade, os problemas rodoviários no Sul têm impacto no número de acidentes, nos danos ao meio ambiente e, por consequência, na competitividade regional. “A infraestrutura deficitária afeta a segurança viária, eleva a emissão de poluentes, gera engarrafamentos e pressiona os custos logísticos em virtude do aumento do consumo de combustível e da deterioração dos veículos”, resume.

Guilherme Bertani, presidente da Associação Empresarial de Joinville (SC), sexta maior cidade do Sul, disse que já há empresas adiando projetos por conta de problemas de infraestrutura. “Uma importante multinacional do setor siderúrgico fez investimento bilionário para se instalar em São Francisco do Sul (SC), e a infraestrutura logística foi um dos fatores preponderantes para a escolha da cidade, há 22 anos”, conta, sem revelar a companhia. “Hoje, o maior problema dela é justamente a infraestrutura logística. Isso faz com que a empresa não faça novos investimentos em sua unidade.”

Um frete que deveria custar R\$ 1.000, no Sul custa R\$ 1.370”

— Fernanda Rezende

A ArcelorMittal, siderúrgica que tem uma unidade em São Francisco do Sul, reconhece que a infraestrutura é um desafio para escoar sua produção. Mas ressalta que isso não é impeditivo para investimentos. “Entre 2021 e 2024, R\$ 2 bilhões foram destinados para obras de expansão”, informa a empresa.

Segundo a Pesquisa CNT de Rodovias, em 2024, o estado de conservação das estradas aumentava em 37% o custo operacional de transporte para as empresas da região. No Rio Grande do Sul, o aumento chegou a 38,5%, contra 32,5% na média nacional. “Um frete que deveria custar R\$ 1.000, no Sul acaba custando R\$ 1.370”, diz Fernanda Rezende, diretora executiva interna da CNT. De acordo com ela, há menos rodovias em ótimo e bom estado na região do que na média do Brasil - 30,1% contra 33%, respectivamente -, e há até menos rodovias pavimentadas: 9,9% contra 12,6%.

Expansão

A sobrecarga da infraestrutura logística nos Estados do Sul, que acaba por limitar a expansão dos negócios - e, por consequência, da atividade econômica - de Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, é agravada pelo custo para o financiamento de eventuais melhorias e até mesmo pela falta de empresas capazes de tocar as obras necessárias, dizem consultores.

“Há muitos projetos, mas não existem tantas empresas assim para assumi-los, principalmente considerando o nível dos juros e a incerteza de hoje”, afirma Paulo Uebel, sócio da consultoria Ernst & Young especializado em relações de governo, sobre a dificuldade atual de realizar obras necessárias em tempo razoável para a região.

Gargalos locais fazem empresas adiarem investimentos, diz presidente de associação

O governo do Paraná, por exemplo, tenta, desde 2021, reliciar seis lotes de concessão das principais rodovias que cortam o Estado, incluindo neles obras para duplicação de 1,8 mil km de estradas. Só em outubro deste ano é que o trabalho deve ser concluído, com o leilão dos últimos dois lotes. “Se você lança tudo de uma só vez, não tem empresa suficiente para disputar”, pondera Uebel.

Problema semelhante dificulta o avanço de projetos para melhorias na rede ferroviária, diz Vinicius Daher, sócio da consultoria Alvarez & Marsal responsável pela área de infraestrutura.

Segundo Daher, há poucas empresas no Brasil atualmente com capacidade para gerir uma linha férrea. Isso atrapalha os planos para modernização da Malha Sul, projeto visto por ele como crucial para redução do custo logístico da região.

De acordo com a Federação das Indústrias do Paraná (Fiep), o transporte ferroviário é, em média, 30% mais barato do que o rodoviário. Um trem com cem vagões carrega o mesmo que 150 caminhões, desafogando rodovias e emitindo 80% menos poluentes.

A Malha Sul tem 7.223 km de extensão e é administrada pela Rumo Logística. Contudo, cerca de 60% desses trilhos estão inativos, segundo os Estados. Em julho, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, junto com Mato Grosso do Sul, assumiram um compromisso público de trabalhar na reativação dos trilhos. O governo federal pretende reliciar a concessão em 2027. “O porto de Paranaguá (PR) até funciona”, acrescenta Daher. “Mas é preciso fazer a carga chegar até lá”, complementa.

A Rumo informou que mantém diálogo com o Ministério dos Transportes e demais autoridades para contribuir, “de forma racional e efetiva, para o endereçamento da complexidade inerente à configuração atual da Malha Sul”.

Luiza Bublitz, presidente da Aliança Navegação e Logística, vê na integração entre portos, ferrovias e rodovias uma solução para os problemas de transporte no Sul. Segundo ela, a operação dos terminais marítimos da região tem crescido. No entanto, poderiam ser ainda maiores com melhorias em estradas e portos. “Em determinadas

localidades, as vias de acesso aos portos apresentam congestionamentos frequentes. Há também portos com restrições de calado. Outro ponto é a infraestrutura rodoviária e ferroviária insuficiente em algumas regiões, que encarece e alonga o tempo de transporte até o porto”, lista.

O governo do Paraná informou ao Valor que tem um pacote de obras de R\$ 6 bilhões em infraestrutura para se firmar como “o centro logístico da América do Sul”. Santa Catarina relata que está na terceira posição nacional na categoria Infraestrutura no Ranking de Competitividade dos Estados e que sua economia foi a que mais cresceu, entre todas as unidades da federação, nos últimos 12 meses, o que indica que não há desvantagem em relação a outros Estados. Já o Rio Grande do Sul reconhece que sua infraestrutura estava historicamente deficiente, mas hoje se encontra em processo consistente de recuperação e modernização.

O governo federal, por sua vez, informa que o Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) contempla R\$ 11 bilhões em investimentos em transporte rodoviário na região, em 50 projetos. Desses, 25 estão em andamento e três já foram concluídos.

[VOLTAR](#)

Fonte: Valor Econômico

25/09/2025

- Rodovias federais concentram um terço dos problemas logísticos do Sul

Gargalos estão principalmente na BR-101, que interliga as capitais Porto Alegre, Florianópolis e Curitiba

As rodovias federais que cruzam o Sul concentram um terço dos principais gargalos da região. Os problemas estão principalmente na BR-101, que interliga as capitais Porto Alegre, Florianópolis e Curitiba. A estrada, apesar de ter sido concedida à iniciativa privada e ter recebido obras recentes, como o Contorno de Florianópolis,

inaugurado há um ano, é apontada por empresas como um dos entraves logísticos da região.

Os problemas estão elencados no “Panorama da Infraestrutura - Região Sul”, da Confederação Nacional da Indústria (CNI), publicado em abril de 2024. Dentre as 33 obras prioritárias apontadas pela CNI, destaca-se o pedido de celeridade para melhorias na estrada que é uma das principais artérias que conectam Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul ao restante do país

“A BR-101, apesar de duplicada, é insuficiente. Passa por dentro de cidades e necessita de anéis viários em Itajaí e Joinville [SC]”, diz Marcos Egídio Battistella, vice-presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Paraná (Setcepar). O trecho entre elas, Penha e Balneário Camboriú é o mais congestionado.

O Ministério dos Transportes informou que lançou em 2023 procedimentos para “otimização” dos contratos de concessão de rodovias em vigor, como é o caso da BR-101. “A ‘otimização’ permitirá uma modernização e padronização desses contratos, possibilitando a retomada imediata da execução de obras”, disse em nota. Já o governo catarinense pretende construir uma estrada paralela à BR para dividir o tráfego entre Joinville e a Grande Florianópolis por meio de uma parceria público-privada (PPP). A nova estrada deve se chamar Via Mar e custará R\$ 9 bilhões. Sua obra deve começar em 2026.

A CNI também recomenda construção de uma rodovia contornando a baía de Guaratuba (PR), ligando a BR-277, no trecho da capital paranaense, ao litoral de Santa Catarina. O projeto faz parte do Complexo Rodoviário no Litoral do Paraná, cujo estudo de viabilidade acaba de ser contratado pelo governo do Estado. O estudo irá analisar a possibilidade de três novas rodovias: o contorno da baía, com ligação da BR-277 à catarinense Garuva; uma pista ligando essa estrada a Matinhos, no litoral sul do Paraná; e uma estrada ligando a BR-116 à BR-277, passando por Antonina e Morretes (litoral norte). O investimento não está definido, mas o governo paranaense afirma que “sem dúvida” será o maior já realizado na região.

A recuperação da Ponte do Fandango, em Cachoeira do Sul (RS), atingida pela enchente de 2024 e recomendada pela CNI, teve início em novembro do ano passado. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) estima aplicar até R\$ 62 milhões nas obras. O governo federal aprovou a destinação de R\$ 6,5 bilhões para recuperação dos danos causados pela tragédia em todo o Rio Grande do Sul.

O documento abrange ainda projetos em aeroportos. Parte deles, como uma terceira pista no Aeroporto Afonso Pena, que atende Curitiba, já está encaminhada. A concessionária Motiva Aeroportos estima gastar R\$ 500 milhões na obra, que deve

terminar em 2028. A CNI recomenda também investimentos em dois aeroportos municipais catarinenses, de Joaçaba e de Caçador. Santa Catarina tem um plano aeroviário com investimentos projetados de R\$ 254 milhões até 2044.

Há propostas para obras em oito portos de Santa Catarina e no de Paranaguá (PR). O Paraná informou que seu porto é reconhecido como o de melhor gestão do Brasil e bateu recorde de movimentação de cargas em 2024. Ainda assim, vai receber um novo moegão - estrutura para centralizar o recebimento de grãos e farelos - que aumentará sua capacidade de descarga ferroviária em 60%. A obra vai custar R\$ 592 milhões e deve ficar pronta em dezembro.

Por fim, a CNI também recomenda a renegociação da concessão das ferrovias da Malha Sul, hoje administrada pela Rumo Logística. São 7.223 km de extensão de trilhos, mas 60% estão inativos segundo os governos estaduais. O governo federal pretende reliciar a concessão em 2027, em conjunto com a Ferroeste, cuja privatização já foi autorizada.

[VOLTAR](#)

Fonte: Valor Econômico

25/09/2025

- Empresas perdem negócios por deficiências na infraestrutura do Sul

Infraestrutura da região aumenta custo, força adaptações em estoques e limita produção

Problemas de infraestrutura no Sul impactam a operação de algumas das maiores companhias e cooperativas regionais. Segundo empresários e executivos, falta de ferrovias, má qualidade das rodovias e baixa capacidade de escoamento dos portos elevam custos logísticos, alteram rotinas de trabalho e, em última instância, atrapalham a produção e novos negócios.

Os principais problemas são a lentidão em estradas estratégicas, os índices alarmantes de acidentes nas vias e as filas para descargas em portos, segundo Egídio Martorano, presidente da Câmara de Transporte e Logística da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (Fiesc). “Os reflexos são aumento de custos e perda de contratos, de competitividade e também da credibilidade das empresas perante seus clientes”, diz.

A Cocamar, cooperativa de Maringá (PR) com operações em São Paulo, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, precisou buscar portos alternativos para exportar grãos e outras mercadorias. Problemas em rodovias e a ineficiência do transporte ferroviário são mais evidentes nas safras, quando o custo do frete aumenta significativamente, de acordo com Ezequiel Scopel, gerente executivo de logística integrada da cooperativa.

“Já enfrentamos dificuldades significativas devido às frequentes interrupções ocorridas nas estradas, especialmente nas serras. Além disso, há a limitação de alternativas que proporcionem maior capacidade ferroviária”, afirma. “O escoamento não acompanha o ritmo da colheita.”

Nos cálculos da Coopavel, cooperativa de Cascavel (PR), o transporte de uma tonelada de produtos da cidade ao porto de Paranaguá (PR), a cerca de 600 km de distância, custa em média R\$ 150 por via rodoviária, e de R\$ 100 a R\$ 110 por ferrovia. Dilvo Grolli, presidente da Coopavel, diz que essa diferença tende a crescer, considerando que o Paraná está finalizando o processo de concessão de suas principais rodovias, com novas praças de pedágio. “No passado, tínhamos seis praças nas regiões oeste e sudoeste do Estado. Com a nova concessão serão mais cinco.” O mesmo trajeto por trem, por sua vez, leva hoje em torno de 100 horas. Os investimentos elencados no projeto da Nova Ferroeste poderiam reduzir em 80% esse tempo, segundo as estimativas oficiais, mas por enquanto estão apenas no papel. O governo do Paraná, responsável pelo empreendimento, informou que aguarda uma definição sobre a concessão da Malha Sul para viabilizar a ferrovia.

No Rio Grande do Sul, a falta de ligação ferroviária e rodovias duplicadas prejudica vendas e dificulta a chegada de insumos, segundo Ruben Antônio Bisi, diretor de relações institucionais da Marcopolo. “A região da Serra Gaúcha é o segundo maior polo metalmeccânico e de processamento de plástico do Brasil. As empresas dependem de matérias-primas vindas do centro do país ou importadas, e comercializam produtos para outras regiões do Brasil e para 140 países”, diz. As limitações do aeroporto de Caixas do Sul (RS), cidade onde a fabricante de carrocerias de ônibus está sediada, são outro agravante, aponta Bisi.

A situação da região é tão crítica que, em novembro, a Fiesc organizou um seminário para ajudar empresas a se adaptarem aos entraves logísticos, considerando que eles

não serão completamente superados no curto prazo, sem investimentos relevantes em melhorias.

No evento, Alexandre Bartsch, gerente de logística da WEG, queixou-se da logística portuária catarinense. Segundo ele, mais de 50% dos negócios da companhia dependem do mercado externo, seja via exportação de produtos, seja pela importação de insumos. Manter essa relação, porém, ficou difícil devido à deficiência dos pátios, da lotação em terminais ou do que ele chamou de colapso na BR-101.

“Fomos obrigados a aumentar nossos estoques tanto de insumos quanto de produtos acabados fora do país porque não se sabe quando um navio vai zarpar ou chegar; estamos utilizando bastante transporte aéreo para suprir essa deficiência, o que eleva nosso custo; estamos pagando horas extras de funcionários para agilizar processos”, disse ele, listando adaptações que a companhia foi obrigada a fazer devido aos gargalos logísticos.

Também no encontro, Luiz Fernando Castro da Cruz, diretor de logística da BMW, disse que a fábrica da montadora em Araquari (SC) tem entregado menos veículos do que poderia por questões logísticas. Ao final de 2024, disse, só 10% das peças que vêm da Alemanha ou dos Estados Unidos por navio haviam chegado no prazo. A planta da montadora produz cerca de 11 mil carros por ano. Em 2024, devido a esses atrasos, cerca de 200 carros deixaram de ser fabricados. “Isso é muito prejudicial porque a empresa deixa de vender”, disse Cruz. “Os custos logísticos acabam inviabilizando novos negócios para nós.

’ Leonir Tesser, diretor da Temasa, indústria de móveis de Caçador (SC), relatou que a empresa já perdeu um negócio de cerca de US\$ 5 milhões por dificuldades para exportar e que já foi obrigada a levar mercadorias a outros portos para manter compromissos assumidos.

O Valor procurou WEG, BMW e Temasa para tratar de eventuais avanços ou do agravamento das questões citadas no seminário. A Weg disse não ter nada a acrescentar. A BMW informou que escolheu instalar-se em Araquari pela proximidade de cinco importantes portos catarinenses e que está otimista com as iniciativas de modernização da infraestrutura portuária. A Temasa não respondeu.

O Ministério dos Transportes, responsável pelas rodovias federais, informou que lançou em 2023 procedimentos para “otimização” dos contratos de concessão em vigor, como é o caso da BR-101. “A 'otimização' permitirá uma modernização e padronização desses contratos, possibilitando a retomada imediata da execução de obras em concessões com contratos 'estressados'”, explicou o órgão. A União prevê também para 2027 a concessão das ferrovias da Malha Sul, exigindo melhorias.

O governo de Santa Catarina informou que, apesar da relevância do porto de Itajaí - que é federal - para a região, outros portos administrados pelo Estado têm recebido investimentos e ampliado sua movimentação de cargas. O Paraná lembrou que as concessões de rodovias vão atrair investimentos de R\$ 60 bilhões nas estradas. Já o governo gaúcho informou que investiu, apenas em 2024, R\$ 1,7 bilhão do caixa estadual em estradas, 11 vezes mais que a média anual da última década.

[VOLTAR](#)

2ª Parte: 24/09/2025

Fonte: Tempo Real RJ

24/09/2025

- Rio Construção Summit, apresentado pela Firjan, projeta futuro bilionário para o setor e reúne autoridades, empresários e executivos do Brasil e exterior



O presidente da CBIC, Renato Correia (à esquerda); o presidente da Firjan, Luiz Césio Caetano; o diretor-executivo do Sinicon, Humberto Rangel, e o presidente do Sinduscon-Rio, Claudio Hermolin: na abertura do Rio Construção Summit, a ênfase na dimensão estratégica do setor para o Estado do Rio e o Brasil - Foto: Divulgação

O **Rio Construção Summit 2025** foi aberto nesta quarta-feira (24), no Armazém 3 do Píer Mauá, consolidando-se como o maior encontro da construção na América Latina. Com a apresentação da **Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan)**, o evento reunirá, até sexta-feira (26), mais de 270 especialistas em 72 atividades simultâneas, somando 100 horas de debates gratuitos sobre os principais desafios, inovações e tendências do setor.

Só no primeiro dia, 2.500 pessoas passaram pelo Píer Mauá.

Os números apresentados na abertura, pelo presidente da Firjan, Luiz Césio Caetano, reforçam a dimensão estratégica da construção. Até 2026, o setor deve receber R\$

189,1 bilhões em investimentos, movimentando R\$ 227,3 bilhões na cadeia produtiva e com potencial de criar 397 mil empregos.

Para Caetano, essa força explica a relevância do Summit:

“O Rio representa 7,4% do PIB da construção nacional e responde por 6,7% dos empregos formais fluminenses. Este evento já se consolidou como o maior da América Latina”, disse o presidente da Firjan. “O momento é muito auspicioso para o Rio de Janeiro. O Rio Construção Summit congrega toda a cadeia da construção, que é bastante longa. Além da construção pesada, que é a da infraestrutura, tão necessária ao nosso país”.

O presidente do Sinduscon-Rio, Claudio Hermolin, ressaltou a importância da parceria com a Firjan.

“O Rio Construção Summit vem, mais uma vez, consolidar a posição de epicentro das discussões da indústria da construção do Brasil e internacional. E isso só é possível pelo papel fundamental que exerce a Firjan, que muito além de Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro, é uma entidade que agrega todo o setor produtivo da indústria da construção, seja da cidade, seja do estado. E, com a sua reputação e renome internacional, conseguiu trazer figuras tanto públicas quanto privadas do nosso cenário nacional e internacional. Graças a essa importância do nome e do peso da Firjan, tivemos hoje, no primeiro dia as presenças do prefeito de Buenos Aires, Jorge Macri; da secretária de Desenvolvimento Econômico da Cidade do México, Manola Zabalza Aldama, arquitetos, urbanistas e empresários de diversas partes do mundo”, disse Hermolin.

Segundo o diretor-executivo do Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada-Infraestrutura (Sinicon), Humberto Rangel, na área de infraestrutura, os investimentos projetados chegam a R\$ 119,3 bilhões até 2026. O Sinicon apresenta, nesta quinta-feira (25), o estudo “Raio-X do Setor de Infraestrutura Brasileiro – 2025”, realizado com apoio da Firjan.

O prefeito do Rio, Eduardo Paes (PSD) — que participou do painel “Desafios e Soluções Urbanas para as Grandes Metrópoles”, ao lado do prefeito de Porto Alegre, Sebastião Melo; do prefeito de Buenos Aires, Jorge Macri; e da secretária de Desenvolvimento Econômico da Cidade do México, Manola Zabalza Aldama, — destacou a importância do evento para a cidade do Rio.

“É um encontro super importante, traz o protagonismo do Rio para este setor da construção. A gente tem inovado aqui na cidade, estes últimos três, quatro anos, foram excepcionais. Então, vamos seguir. Acho que a cidade do Rio tem muito a ensinar, mas também tem muito a aprender com as experiências que a gente tem aqui”, disse o prefeito.



O presidente da Firjan, Luiz Césio Caetano, recebe o prefeito Eduardo Paes (PSD), diante do olhar atento do presidente do Sinduscon-Rio, Claudio Hermolin, e do secretário municipal de Desenvolvimento Econômico, Osmar Lima – Foto: Paula Johas / Firjan

O presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), Renato Correia, lembrou que a construção é responsável por mais de 3 milhões de postos formais de trabalho no Brasil. Além de empresários e líderes do setor, a abertura contou com autoridades públicas. O secretário da Casa Civil do governo do estado, Nicola Miccione, anunciou novos investimentos em concessões de estradas e a assinatura do aditivo do Galeão. Já o secretário municipal de Desenvolvimento Econômico, Osmar Lima, destacou a chegada de R\$ 4 bilhões em projetos de data centers e o protagonismo do novo Plano Diretor do Rio. Inês Magalhães, vice-presidente de Habitação da Caixa Econômica Federal, reafirmou o papel da instituição no financiamento habitacional em larga escala.

O evento demonstra força institucional e articulação estratégica para quem o realiza, ao abordar temas centrais como modernização da indústria, qualificação profissional e políticas públicas. É uma vitrine de tendências, soluções e conexões que moldam o futuro do setor no Brasil. No primeiro dia, reuniu executivos de grandes empresas da cadeia da construção como Cury, MRV, Tenda, Andrade Gutierrez, Novonor, Gafisa, Dimensional, Piimo. Grupo Agis e FG, além de diretores do Ministério de Investimentos da Arábia Saudita (MISA).



O presidente da Firjan, Luiz César Caetano, e os diretores do Ministério de Investimentos da Arábia Saudita (MISA) – Foto: Divulgação/Firjan

Durante os três dias de programação, estarão em pauta temas como produtividade, déficit habitacional, financiamento, licenciamento, qualificação de mão de obra e soluções ESG. O evento também traz nomes internacionais de peso, como o urbanista sul-coreano E. Sung-Yi (referência em arquitetura sustentável), o espanhol David Barco (especialista em BIM e transformação digital), o colombiano Santiago Uribe Rocha (transformação social de Medellín) e a holandesa Shelley Bontje (mobilidade ativa e desenvolvimento urbano).

O Summit recebe ainda a 54ª Reunião Ordinária do Fórum do Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU) e a assembleia da Federación Interamericana de la Industria de la Construcción (FIIC), com representantes de 18 países. Também serão anunciados os vencedores do Prêmio Firjan de Sustentabilidade 2025, que recebeu 185 projetos inscritos, e do Prêmio IEL de Talentos da Construção, voltado a ideias inovadoras de jovens profissionais.

O que ainda vem pela frente no Rio Construção Summit

Até sexta-feira, o Summit debaterá produtividade, redução do déficit habitacional, financiamento e licenciamento de projetos, qualificação de mão de obra e soluções ESG para elevar os padrões de sustentabilidade da indústria.

A programação inclui palestrantes internacionais como o urbanista sul-coreano E. Sung-Yi, referência em arquitetura sustentável; o espanhol David Barco, especialista em BIM e transformação digital; o colombiano Santiago Uribe Rocha, responsável pela transformação social de Medellín; e a holandesa Shelley Bontje, referência em mobilidade ativa.

O evento também sedia a 54ª Reunião Ordinária do Fórum do Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU), a reunião da Federación Interamericana de la

Industria de la Construcción (FIIC) — que reúne representantes de 18 países da América Latina e Caribe — e a entrega do Prêmio Firjan de Sustentabilidade 2025, com 185 projetos inscritos, além do Prêmio IEL de Talentos da Construção, que valoriza ideias transformadoras de jovens profissionais.

Quem promove

O Rio Construção Summit 2025 é apresentado pela Firjan; e realizado pelo Sinduscon-Rio; com a parceria estratégica da CBIC, Sinicon, CNI e FIIC; patrocínio master da Prefeitura do Rio/Invest.Rio e do Governo do Estado do Rio de Janeiro; patrocínio do Sebrae, Confea e CREA-RJ; Caixa como banco oficial; Águas do Rio como parceiro; e apoio do CAU-RJ, Light e PMI.

Realizado pelo Sinduscon-Rio, com apresentação da Firjan e parcerias institucionais, o Rio Construção Summit 2025 reforça a posição do Rio de Janeiro como centro de debates e soluções para o futuro da construção civil no Brasil e na América Latina.

Ainda dá tempo de participar: <https://rioconstrucaosummit.com.br/>

[VOLTAR](#)

Fonte: Petronotícias

24/09/2025

- DEBATE NA CASA FIRJAN MOSTRA QUE A NATURGY ACREDITA NA EXPANSÃO DO USO DO GÁS NO RIO DE JANEIRO E EM SÃO PAULO



A ampliação do mercado de GNV foi debatida no 8º Seminário Nacional do GNV + Biometano. A Naturgy, distribuidora de gás natural com atuação no estado do Rio e sul de São Paulo, participou do evento e apresentou dados sobre o atual cenário fluminense e as perspectivas para alavancar o crescimento nas vendas do combustível. **“O que a Naturgy deseja é garantir investimentos que para a universalização do GNV, segurança**

de rede, expansão de malha e, consequentemente, conexão de novos usuários.



Quando falamos de ampliar o uso de GNV para os veículos pesados, além dos benefícios em termos de descarbonização, agregamos aumento no volume de vendas, diminuindo o custo unitário, o que pode ser um fator para reduzir a tarifa e estimular ainda mais o consumo”, explicou **Alessandro Menezes**, diretor de Regulação, Tarifas e Suprimentos de Gás Natural da Naturgy.

Segundo dados da Firjan, o Rio ainda concentra 56% do consumo nacional do GNV. O estado é líder no fornecimento do combustível com cerca 1,7 milhão de veículos leves convertidos e mais de 700 postos de GNV instalados. Além do benefício em termos de redução de emissões de gases de efeito estufa frente a outros combustíveis como gasolina e diesel, o GNV segue com preços mais competitivos em relação ao etanol e gasolina. Atualmente, a Naturgy está investindo em infraestrutura para ampliar o abastecimento de caminhões e ônibus. **“O uso de GNV em veículos pesados já é uma realidade, já temos caminhões circulando com o combustível. Agora, precisamos trabalhar para que isso ganhe escala. Recentemente, anunciamos investimentos na ordem de R\$ 300 milhões para a ampliação dos Corredores Sustentáveis. Hoje, temos 11 postos, o que permite que caminhões e ônibus possam ir do Rio a São Paulo com total autonomia de abastecimento com GNV”** destacou **Leonardo Augusto**, coordenador de GNV.

Realizado pelo Sindirepa, o 8º Seminário Nacional do GNV + Biometano ocorreu na na Casa Firjan, no Rio de Janeiro, com a participação importante da **Karine Fragoso**, gerente de óleo e gás da federação. Durante o evento, **Alessandro Menezes** também ponderou que os atores devem trabalhar juntos pela diminuição do custo do GNV, a fim de ampliar ainda mais a competitividade, citando como exemplo a participação da sociedade organizada na revisão tarifária do segmento de



transporte, assim como a modernização de seus contratos, o que, além da diminuição no custo da molécula, incentivaria a entrada de novos players para fornecimento do gás natural.

[**VOLTAR**](#)

Fonte: Valor Econômico

24/09/2025

- B3 aprova pedido da Rio Alto para negociação de ações no segmento básico de listagem

Empresa iniciou em 15 julho processo de recuperação extrajudicial, e solicitação foi feita no dia 21 do mesmo mês

A deferiu o pedido de admissão à negociação de ações de emissão da Rio Alto Energias Renováveis no segmento básico de listagem, conforme comunicado divulgado pela companhia ao mercado nesta quarta-feira (24). A solicitação havia sido feita em 21 de julho, sob análise reservada.

Ainda segundo a Rio Alto, foi realizada nesta quarta uma assembleia geral extraordinária de acionistas, em que foi aprovada “a ratificação dos atos praticados no âmbito do pedido de admissão”. A empresa iniciou em 15 julho processo de recuperação extra judicial.

A Rio Alto disse que manterá o mercado informado sobre a data em que as ações de sua emissão passarão a ser negociadas no segmento básico da . B3.

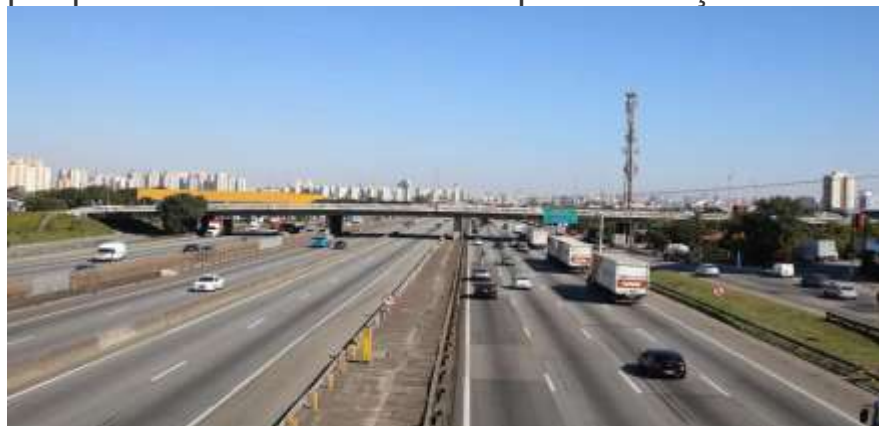
[VOLTAR](#)

Fonte: Brasil47

24/09/2025

- Brasil precisa dobrar investimentos em infraestrutura para destravar crescimento, aponta estudo do SINICON e FIRJAN

Segundo a pesquisa, o país precisaria investir mais de 4% do PIB ao ano por pelo menos duas décadas para alcançar a média global



Rodovia Presidente Dutra (SP) (Foto: Rovena Rosa/Agência Brasil)

247 - O Brasil investiu apenas 2,22% do PIB em infraestrutura em 2024, percentual inferior à própria depreciação anual dos ativos (2,27%). De acordo com o Raio-X do Setor de Infraestrutura Brasileiro - 2025, elaborado pelo Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada (SINICON) em parceria com a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN), o país precisaria investir mais de 4% do PIB ao ano por pelo menos duas décadas para alcançar a média global de estoque de infraestrutura, que corresponde a 60% do PIB.

Atualmente, o Brasil possui apenas 35,5%, um dos níveis mais baixos entre economias emergentes. Apesar do cenário ainda desafiador, os últimos três anos foram de importante avanço na retomada dos investimentos, revertendo uma baixa histórica que havia enfraquecido a engenharia nacional.

O relatório será lançado no Rio Construção Summit 2025, maior encontro nacional do setor, realizado nos dias 24, 25 e 26 de setembro, no Rio de Janeiro.

O documento identifica entraves históricos que comprometem a competitividade e a qualidade de vida da população:

* Rodovias: 40% em estado regular e 13% em condição ruim ou péssima, o que gera prejuízos logísticos de R\$ 8,8 bilhões por ano.

* Saneamento: 32 milhões de pessoas sem acesso à água potável e mais de 90 milhões sem coleta de esgoto adequada.

* Logística: ferrovias subutilizadas, portos com gargalos e malha metroferroviária insuficiente para atender grandes centros urbanos.

* Telecomunicações: expansão da fibra ótica e do 5G, mas persiste desigualdade de acesso em áreas rurais e periferias.

* Energia: matriz elétrica com 88,2% de fontes renováveis em 2024, uma das mais limpas do mundo, puxada pela expansão da solar e da eólica.

Emprego e produtividade

O setor de construção pesada mantém índices de formalização muito superiores à média nacional. Em 2024, 74,2% dos trabalhadores tinham carteira assinada, contra cerca de 47% no conjunto da economia.

O impacto econômico também é expressivo: cada R\$ 1 milhão investido em infraestrutura adiciona R\$ 1,44 milhão ao PIB e gera 34 empregos diretos e indiretos.

Competitividade internacional em queda

O levantamento mostra ainda que o Brasil perdeu espaço no mercado global de serviços de engenharia. Entre 2013 e 2022, houve redução de 60% no faturamento de construtoras brasileiras no exterior, resultando em mais de 4 milhões de empregos eliminados. O principal motivo foi a retração do financiamento à exportação de serviços, especialmente pelo BNDES.

O diretor-executivo do SINICON, Humberto Rangel, destaca a urgência de ampliar os investimentos:

“O Brasil não crescerá de forma sustentável se continuar investindo menos do que a própria depreciação dos ativos. Cada real aplicado em infraestrutura retorna em produtividade, emprego e inclusão social”, afirmou o dirigente.

“Estradas melhores, saneamento, energia limpa e telecomunicações de qualidade não são apenas obras: são políticas de transformação que impactam diretamente a vida das pessoas. O Raio-X deixa claro que governo e iniciativa privada precisam agir em conjunto para recuperar o tempo perdido e garantir um ambiente seguro e estável para novos investimentos.”

[VOLTAR](#)

Fonte: Valor Econômico

24/09/2025

- Ações da Azevedo & Travassos sobem após financiamento de até R\$ 464 milhões e renúncia de Mansur

Na terça-feira (23), a companhia anunciou acordo com a gestora independente JiveMauá para obter até R\$ 464 milhões, destinados a duas concessões de infraestrutura e a um projeto com a Petrobras

As ações da Azevedo & Travassos subiram, nesta quarta-feira (24), após a empresa anunciar a renúncia de João Carlos Mansur ao cargo de presidente do conselho de administração e troca do controle acionário.

Os papéis ordinários fecharam com alta de 2,56%, cotados a R\$ 0,40, e os preferenciais encerraram a sessão subindo 2,50%, a R\$ 0,41. Os volumes de ações ordinárias e preferenciais negociadas atingiram R\$ 983,3 mil e R\$ 3,26 milhões, respectivamente. Em ambos os casos, os montantes foram quase três vezes superiores aos registrados no pregão anterior. Na terça-feira (23) à noite, a companhia informou o mercado sobre acordo que assinou com a gestora independente JiveMauá para obter até R\$ 464 milhões, destinados a duas concessões de infraestrutura e a um projeto com a Petrobras.

Em outro fato relevante, a Azevedo & Travassos informou que a Reag Investimentos, um dos alvos da Operação Carbono Oculto, saiu do bloco de controle da empresa ao vender sua participação de 40,15% à Nemesis Brasil Participações, holding do presidente da petroleira Azevedo & Travassos Energia, Gabriel Freire. A Operação Carbono Oculto, deflagrada em agosto, apura a relação entre o crime organizado e a lavagem de dinheiro em “fintechs” e fundos de investimento.

A Reag, fundada por João Carlos Mansur, era acionista da empresa pelo Camaçari Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia, que comprou a subsidiária MKS, da Azevedo & Travassos, por R\$ 1, conforme anunciado ontem.

Mansur renunciou aos postos de presidente e membro do colegiado da petroleira.

[VOLTAR](#)

Fonte: Valor Econômico

24/09/2025

- Greve da construção civil em Belém chega ao fim, e governo diz que COP30 não será afetada

Levantamento obtido pelo Valor mostra que, das 20 obras ligadas à COP, metade delas já está em estágio superior a 90% de conclusão

Após quase dez dias de paralisação, os trabalhadores da construção civil de Belém (PA) aceitaram, nesta quarta-feira (24), acordo de reajuste salarial e vão encerrar a greve na capital paraense. O assunto estava sendo acompanhado de perto por integrantes do governo Luiz Inácio Lula da Silva (PT), já que a paralisação estava afetando obras importantes para a realização da Cúpula das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas deste ano (COP30), prevista para acontecer em novembro.

A informação do acordo salarial foi confirmada ao Valor por integrantes do Sindicato dos Trabalhadores da Construção e Mobiliário de Belém do Pará (STICMB), instituição que liderava a paralisação. De acordo com o sindicato, os trabalhadores do setor vão ter aumento real de 1,37% na remuneração e 45,5% na cesta básica.

Apesar dos vários dias em que essas obras ficaram sem avançar, o governo Lula se mantém otimista quanto à entrega da estrutura necessária para a realização do evento. Levantamento obtido pelo Valor mostra que, das 20 obras ligadas à COP, metade delas já está em estágio superior a 90% conclusão.

Esse é o caso, por exemplo, do chamado Parque Linear da Doca, cuja construção atingiu o patamar de 99% de execução e, por isso, está prestes a ser entregue pelo governo paraense. Outro caso bem-sucedido é o da reforma do Mercado de São Brás, obra que está sendo tocada pela Prefeitura de Belém e supera os 98%.

Também estão no patamar de 90% de andamento a troca do sistema de esgoto do Ver-o-Peso — como é conhecido o tradicional mercado público que funciona na zona portuária de Belém — e o Parque Linear da Tamandaré, ambas sob responsabilidade da gestão estadual.

De acordo com a organização da COP30, a reforma total do Ver-o-Peso está orçada em cerca de R\$66 milhões, o que inclui R\$11,2 milhões destinados justamente ao sistema de esgotamento sanitário da feira.

Por outro lado, há dois casos em que as obras estão na casa dos 50% de andamento ou menos. Um deles é a construção do parque Urbano do Igarapé São Joaquim, estrutura que está sendo criada pela Prefeitura de Belém e só avançou 26%. O

segundo exemplo envolve a ampliação da rua da Marinha, cuja execução está sob responsabilidade do governo do Pará e avançou somente 54%.

Nesta semana, inclusive, o ministro da Casa Civil, Rui Costa, viajou para Belém para verificar o andamento de algumas dessas obras e discutir a questão dos altos preços cobrados para hospedagem, tema que já provocou constrangimentos para o governo brasileiro.

A comitiva liderada pelo ministro visitou, entre outros endereços, a Vila Líderes, que está com 90% das obras finalizadas e, após a COP30, será utilizada como sede administrativa do governo estadual. Costa também esteve no Porto de Outeiro, cujo o andamento das obras alcançou recentemente 82%.

O Porto de Outeiro é a região que receberá dois navios de cruzeiro que funcionarão como hotéis flutuantes para delegações da conferência. “Esse é um grande investimento e um grande legado que ficará para Belém e para o Pará”, defendeu o ministro.

Preços da hospedagem

Sobre o valor das hospedagens, Rui voltou a defender que isso é uma “narrativa”, inclusive internacional, que busca desbancar Belém como sede da COP30. Ainda assim, ele reconheceu alguns abusos e preços “fora de qualquer padrão de razoabilidade”, que estariam sendo praticados por hotéis da região.

“Nós vamos acionar juridicamente [via AGU], buscando trazer esses preços para o patamar da razoabilidade. Não é correto, não é justo que hotéis — inclusive alguns que utilizam prédios públicos e que acessaram recursos subsidiados — estejam cobrando valores estratosféricos. Isso não corresponde ao que nós queremos fixar como imagem de Belém”, disse.

[VOLTAR](#)

Fonte: Repórter Diário

24/09/2025

- Odebrecht e grupo chinês lideram leilões para dois primeiros lotes da Linha 19-Celeste do Metrô

Com proposta de R\$ 6,7 bilhões, a construtora Odebrecht saiu na frente na disputa pelo Lote 2 da Linha 19-Celeste do Metrô, que vai ligar o centro de Guarulhos, na grande SP, ao Anhangabaú, em São Paulo. Na abertura dos envelopes, nesta terça-feira, 23, a empresa ofertou preço menor que outras quatro concorrentes habilitadas. Conforme as regras do leilão, para ser declarada vencedora e assinar o contrato, a empresa ainda precisa passar pela análise técnica da documentação.

Com 17,6 km de extensão e 15 estações, a Linha 19-Celeste vai transportar 630 mil passageiros por dia e será a primeira do metrô a ligar o centro de São Paulo à região central de outra cidade. Para agilizar a obra, o projeto da nova linha foi dividido em três lotes, licitados separadamente.

No leilão do Lote 1, realizado na segunda-feira, 22, a melhor proposta – R\$ 4,9 bilhões – foi dada pela empresa Yellow River, subsidiária do grupo chinês Power China. O Lote 3, que completa o último trecho da linha, será leilado nesta quarta-feira, 24.

Após a confirmação dos vencedores e a assinatura dos contratos, serão iniciados os projetos executivos, seguidos pelas obras. O prazo de conclusão é de 75 meses (6 anos e 3 meses), a partir do início da construção.

Com cerca de 5,6 km, o Lote 2 envolve um trecho de cinco estações:

- Jardim Julieta
- Vila Sabrina
- Cerejeiras
- Santo Eduardo
- Vila Maria

Também serão feitos seis poços de ventilação e saída de emergência, além do Pátio Vila Medeiros, que ficará próximo das rodovias Dutra e Fernão Dias.

Alvo da Operação Lava Jato, a construtora voltou a adotar o nome Odebrecht este ano após recuperação judicial. Em 2019, a empreiteira passou a se chamar OEC e, nos últimos anos, viu alguns dos processos nos quais estava envolvida serem anulados por supostas irregularidades na condução das investigações.

Nos últimos cinco anos, a empresa diz ter entregado mais de 36 projetos em sete países, num total de US\$ 16 bilhões, em contratos de investimentos de clientes públicos e privados.

Lote 1

Na segunda-feira, 22, na disputa pelo Lote 1, a proposta da Yellow River foi menor que as apresentadas pelas concorrentes Agis, Odebrecht, Andrade Gutierrez e Acciona. A homologação da vencedora também depende da análise técnica da documentação, que pode demorar de um a dois meses.

O lote envolve a construção de 5,7 km de túneis e terá cinco estações em Guarulhos:

- Bosque Maia
- Guarulhos-Centro
- Vila Augusta
- Dutra
- Itapegica

O terceiro lote cobre a extensão da Vila Maria ao centro de São Paulo, com seis poços de ventilação e mais cinco estações:

- Catumbi
- Silva Teles
- Cerealista
- São Bento
- Anhangabaú

Conforme o governo, a Linha 19 vai ligar áreas densamente povoadas e polos econômicos, promovendo integração com outras linhas metroferroviárias e reduzindo desigualdades territoriais. Também será reduzido em 1 hora o tempo de deslocamento de Guarulhos ao centro de São Paulo pelos meios atuais.

A Linha 19-Celeste vai se integrar com outras linhas do Metrô: Linha 2-Verde: Estação Dutra e Brigadeiro; Linha 6-Laranja: Estação Bela Vista; Linha 20-Rosa: Estação Hélio Pelegrino, Linhas 5-Lilás e 17-Ouro: Estação Campo Belo.

[VOLTAR](#)