

Navegação Guarita expande operações para fora do RS

Empresa realizará serviços de abastecimento de navios no Rio de Janeiro

/ LOGÍSTICA

Jefferson Klein

jefferson.klein@jornaldocomercio.com.br

Tradicional companhia da navegação interior do Rio Grande do Sul, com mais de 60 anos de atividade, a Navegação Guarita se prepara para atuar novamente além da fronteira do Estado. A empresa está prestes a começar um serviço de bunker (abastecimento de navios) no Rio de Janeiro.

O diretor-superintendente da Navegação Guarita, Roberto Sffair, recorda que a companhia já teve operação na Bahia, em 2006, prestando serviço para a Petrobras. Porém, essa demanda terminou após cerca de três anos. Agora, no estado fluminense, a empresa gaúcha fará esse trabalho solicitado por distribuidoras de combustíveis.

Sffair compara o serviço de bunker a um “posto ambulante para navios”. A operação consiste na barcaça buscar o combustível no cais para abastecer um navio de maior porte em outro local. Para realizar essa função, a Navegação Guarita adquiriu duas embarcações que estão passando por aperfeiçoamento, em Belém. Sem contar essas unidades, atualmente, a empresa possui uma frota de 14 embarcações.

As barcaças, frisa Sffair, contarão com vários equipamentos de segurança, como válvulas breakaways, um dispositivo que fecha a mangueira de combustível quando diminui a pressão, algo semelhante ao que ocorre nos carros que disputam a Fórmula 1. O investimento nas duas barcaças que irão atuar no Rio de Janeiro é de cerca de R\$ 25 milhões. A operação no estado fluminense está prevista para come-



DANI BARCELLOS/ESPECIAL/JC

Diretores da companhia ressaltam aquisição de mais embarcações

çar no dia 1º de agosto.

O executivo enfatiza que será possível trabalhar com uma variedade de combustíveis. Nesse primeiro momento, o foco será no Marine Gasoil (MGO), usado nos motores das embarcações e sistemas de geração de energia. “Mas, a gente tem algumas operações previstas com álcool”, adianta Sffair. Com 70 metros de comprimento, as barcaças, batizadas de Flamboyant e Ipê, têm capacidade para movimentar cerca de 5 mil metros cúbicos de líquidos.

A Navegação Guarita também realizou há pouco tempo, resultado de um aporte de cerca de R\$ 10 milhões, a compra de outra barcaça de 1,7 mil toneladas de capacidade e de um rebocador rebatizado de Werner Barreiro (homenagem ao ex-diretor da empresa, recentemente falecido). A companhia ainda está em negociação para adquirir mais duas novas barcaças “gêmeas” à Flamboyant e ao Ipê.

Além de expandir para fora do território gaúcho, no Rio Grande do Sul a Navegação Guarita faz o transporte de contêineres para o Grupo Wilson Sons pela hidrovía

gaúcha, ligando os terminais Santa Clara, em Triunfo, e o Tecon Rio Grande, no porto rio-grandino. O diretor-superintendente da Navegação Guarita adianta que as duas empresas estão analisando agregar duas novas barcaças, que ainda precisam ser construídas, para aumentar a capacidade de movimentação de cargas nessa rota.

Sffair revela que no momento está em tratativas a assinatura de um protocolo de intenções para ir adiante com a iniciativa. As duas barcaças, mais os dois rebocadores que serão utilizados para movimentá-las, devem representar um investimento de aproximadamente R\$ 70 milhões.

O transporte de contêineres entre os terminais da Metade Sul e da Região Metropolitana é feito hoje também por duas embarcações, cada uma com capacidade para 87 contêineres. Já as novas barcaças terão capacidade para 146 contêineres. “A Guarita é hoje a maior transportadora de contêineres da navegação interior do País”, salienta o assistente de diretoria da Navegação Guarita, Roberto Valentini Sffair.

Aneel aprova minuta do edital do próximo leilão de energia

/ ENERGIA

A diretoria da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) aprovou ontem a minuta do edital do próximo leilão de transmissão de energia (nº 4 de 2026) com a exclusão do sublote referente à interligação entre Brasil e Bolívia. Durante as contribuições,

foram apontadas “incertezas relevantes” quanto ao acordo internacional entre os dois países, bem como ausência de modelagem do sistema boliviano e indefinição de cronograma.

O acordo internacional, até o presente momento, não foi ratificado pelos poderes legislativos do Brasil e da Bolívia. O leilão é am-

plo e foi estruturado em 9 lotes, com subdivisão do Lote 4. Com a aprovação desta segunda, a Aneel encaminhará a minuta do edital ao Tribunal de Contas da União (TCU). A Corte de Contas avalia nesta semana, inclusive, o processo de acompanhamento do primeiro leilão de transmissão realizado em 2026.



Gerson Anzzulin
atencaonoseguro@gmail.com

**Atenção
no seguro**

INFORME PUBLICITÁRIO

O impacto da nova Lei do Seguro para os atuários

Atuário é o profissional especialista em avaliar e administrar riscos e incertezas financeiras. Através dos conhecimentos de matemática, estatística, probabilidade e economia, o atuário pode precificar eventos futuros, garantindo a estabilidade econômica de empresas. Entre os segmentos de atuação, estão as seguradoras e resseguradoras. O desafio mais recente da categoria é a Nova Lei do Seguro, que entrou em vigor em 11 de dezembro de 2025, conforme explica nesta entrevista o presidente do Instituto Brasileiro de Atuária, Giancarlo Germany.



Giancarlo Germany: “É necessário desenvolver uma estrutura mais rápida de entendimento dos riscos”

- Qual é o desafio que o novo marco legal do Seguro impõe aos atuários?

Nós temos alguns desafios, especialmente os relacionados aos novos prazos de aceitação do seguro. No momento em que tenho um prazo curto para aceitar um seguro, passo a ter um menor tempo para avaliar o risco daquele seguro. Por exemplo, o seguro de uma casa que era avaliado em 60 ou 90 dias, hoje o período é de aproximadamente 30 dias. Se for feita uma vistoria, torna-se necessário comunicar a data de abertura da mesma. Tudo isto deve ser registrado para que o prazo não seja estourado e o segurado venha a entrar na Justiça alegando atraso e reivindique a validação do seguro. Neste caso, a seguradora pode vir a assumir um risco para o qual não estava preparada. Tudo isto em decorrência da possibilidade do prêmio calculado não estar equilibrado com a forma dos novos riscos assumidos em função da condição de menor tempo de análise. É necessário desenvolver uma estrutura mais rápida de entendimento dos riscos que estão sendo trazidos para dentro dos negócios de seguros.

- Com o novo regramento, a atividade atuarial passa a exigir maior rigor técnico, documentação robusta e integração permanente com as áreas jurídica, operacional e de governança?

A mudança da lei favoreceu o consumidor e isto pode determinar uma maior demanda de ações judiciais. Todas questões de litígios devem ser provisionadas tecnicamente. Dentro da operação de seguro, precisamos avaliar as demandas judiciais, pois isto impacta o futuro do negócio. A empresa pode esperar uma sinistralidade de 100, mas com as ações, as indenizações podem chegar a 110, representando um crescimento de 10% da elevação de despesas. Isso determina a necessidade do provisionamento pois, caso a decisão seja favorável ao consumidor, a seguradora terá capacidade de honrar com o compromisso. Para que tudo funcione bem, o contrato tem que estar muito bem desenhado. O atuário precisa conhecer esse contrato. Isto resulta em menor imprevisibilidade, menos ações judiciais, menos discussões e assim a governança da seguradora trabalhará de uma forma bem ágil. É preciso alinhar a comunicação interna de todas as áreas da companhia.

Proteção começa sempre
com **informação.**

Siga o SINDSEGRS nas redes sociais para conhecer tudo sobre o Mercado Segurador, de forma didática e envolvente.




