

TRANSPORTE

EVANDRO OLIVEIRA/ARQUIVO/JC



Hoje, o transporte rodoviário responde por 65,8% da movimentação de cargas no Brasil

Investimentos em infraestrutura seguem abaixo do necessário, diz estudo da CNT

Publicação apresenta propostas para ampliar a competitividade e atrair novos recursos financeiros para o País

O crescimento da economia brasileira passa, necessariamente, pela capacidade de o País tornar sua logística mais eficiente. No Brasil, reduzir custos de transporte, integrar as diferentes modalidades e garantir investimentos em infraestrutura significa aumentar a produtividade das empresas. Essa visão permeia os documentos O Transporte Move o Brasil – Propostas da CNT ao País e o Plano CNT de Transporte e Logística 2026.

O Plano CNT aponta a necessidade de R\$ 2,03 trilhões em investimentos para viabilizar 2.837 projetos com foco em integração nacional e de mobilidade urba-

na. Essa necessidade de investimentos equivale a 16% do PIB em 2025. Apesar disso, os investimentos federais em infraestrutura de transporte corresponderam, em média, a apenas 0,15% do PIB ao ano, entre 2015 e 2025. No ano passado, os aportes somaram R\$ 16,67 bilhões, o equivalente a somente 0,13% do PIB, reforçando a urgência de se recompor o orçamento público federal e dos governos estaduais e municipais, e ampliar as fontes de financiamento, com ênfase na iniciativa privada.

Hoje, o transporte rodoviário responde por 65,8% da movimentação de cargas no Brasil, percentual superior ao observado em economias de dimensões semelhantes, como Estados Unidos (43%), China (35%) e Austrália (27%). Para a Confederação, esse percentual evidencia a necessidade de ampliar a inte-

gração entre rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos, tornando a matriz de transporte mais equilibrada.

Nesse cenário, a CNT defende o direcionamento dos recursos obtidos pela União por meio de outorgas onerosas de serviços e infraestrutura de transporte para reinvestimento no próprio setor (aprovação da PEC da Infraestrutura). Além disso, a Confederação também propõe a aplicação de parte dos recursos oriundos da Cide-combustíveis para investimentos públicos federais em infraestrutura de transporte e o veto ao contingenciamento de recursos já autorizados pelo OGU (Orçamento-Geral da União).

Para a ampliação dos investimentos privados, a entidade considera imprescindível o fortalecimento do mercado de capitais, das concessões e das PPPs (parcerias público-privadas), aliado à

segurança jurídica e à estabilidade regulatória. Em 2025, as emissões de debêntures incentivadas alcançaram R\$ 177,97 bilhões. Desse total, R\$ 62,12 bilhões foram destinados ao setor de transporte e logística, demonstrando o protagonismo da infraestrutura de transporte na atração de investimentos privados e o potencial desses instrumentos para financiar projetos estruturantes. A entidade ressalta que previsibilidade regulatória, segurança dos contratos e continuidade das políticas públicas são fatores condicionantes para ampliar os investimentos de longo prazo.

Os investimentos em infraestrutura também produzem efeitos que vão além das obras. Estudo da CNT mostra que cada R\$ 1 investido pela iniciativa privada em rodovias pode gerar até R\$ 4,77 no PIB do setor de transporte em até nove meses, enquanto o mes-

mo valor aplicado pelo poder público pode gerar até R\$ 4,64 em um horizonte de até 18 meses. Os resultados demonstram o efeito multiplicador dos investimentos sobre a atividade econômica.

“Os países que mais crescem são aqueles que conseguem transformar infraestrutura em política de Estado. O Brasil precisa garantir planejamento de longo prazo, segurança jurídica e previsibilidade para investir, integrar as diferentes modalidades e criar um ambiente favorável ao capital privado. O transporte movimenta toda a economia e deve estar no centro da estratégia nacional de desenvolvimento”, afirma o presidente do Sistema Transporte, Vander Costa.

Os estudos da CNT mostram, ainda, que o fortalecimento da infraestrutura amplia diretamente a capacidade produtiva do País. Apenas em 2025, foram movimentadas mais de 1,07 bilhão de toneladas em rodovias, sendo que 75% desse volume foi realizado pelas empresas do transporte rodoviário de cargas. Nas ferrovias, foram movimentadas mais de 554,5 milhões de toneladas úteis; nos portos, mais de 1,4 bilhão de toneladas de mercadorias (exportações e importações).

Além dos investimentos em obras físicas de infraestrutura de transporte, o setor possui outras demandas por investimentos e financiamentos para a melhoria da operação, ganhos de eficiência e ampliação da segurança. Essas demandas incluem a criação e a ampliação de linhas de crédito voltadas à renovação de frotas de caminhões, ônibus, navios, equipamentos de apoio à navegação, locomotivas e material rodante, e aeronaves; à modernização de polos logísticos e à melhoria da conectividade nas vias. O papel de instituições financeiras públicas, especialmente bancos de desenvolvimento, é estratégico tanto na estruturação quanto no financiamento desses projetos.

Para a CNT, ampliar essa capacidade por meio de investimentos significa reduzir custos para toda a cadeia produtiva, fortalecendo a competitividade das empresas brasileiras. Assim, criam-se as condições para um ciclo sustentável de crescimento econômico e geração de empregos. As informações são da Agência CNT Transporte Atual.

INFRAESTRUTURA

Empresas de navegação pedem suspensão de concessões hidroviárias no Norte do País

A Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária (Fenavega) pediu ao governo federal a suspensão do cronograma das concessões rodoviárias planejadas na carteira do ministério de Portos e Aeroportos para os próximos anos.

O argumento da federação é que ainda falta diálogo com o setor de navegação na construção dos modelos de concessão, o que eleva o risco de haver aumento dos custos logísticos, em especial, do frete.

Em carta enviada à ministra Miriam Belchior, da Casa Civil, pedem que sejam interrompidas as consultas públicas e a preparação dos editais dos leilões em vista, em especial do Norte do País, até que haja maior debate com empresários, comunidade local, setor produtivo e órgãos ambientais.

A federação afirma que os estudos das concessões preveem a cobrança pelo uso de hidrovias atualmente gratuitas, mas que as empresas de navegação ainda desconhecem as premissas da modelagem, os valores tarifários e os mecanismos de modicidade.

Segundo a entidade, eventuais cobranças seriam repassadas ao frete, com impacto sobre produtores rurais, indústrias, distribuidores de combustíveis e consumidores finais.

“Causa preocupação que um programa dessa magnitu-

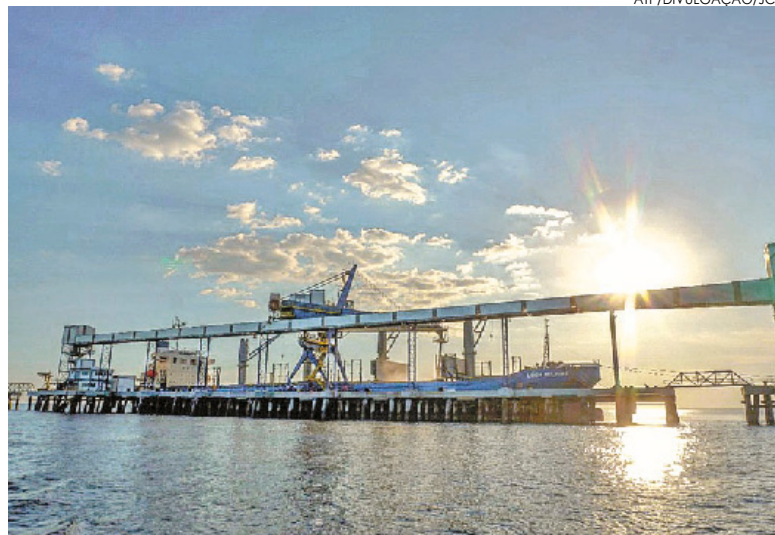
de, que prevê, pelo que se conhece dos estudos, a instituição de cobrança pelo uso de vias navegáveis historicamente públicas e gratuitas, venha sendo modelado sem a participação efetiva das empresas de navegação, justamente as que operam diariamente os rios e que suportarão, em primeira linha, as tarifas que vierem a ser fixadas”, afirmam em nota.

No documento, a Fenavega afirma que tarifas mal dimensionadas podem comprometer a competitividade do transporte hidroviário e estimular a migração de cargas para o modal rodoviário. Argumenta que a navegação interior opera com margens já reduzidas e enfrenta concorrência direta com caminhões em diversos corredores logísticos do Brasil.

Em paralelo, diz ainda que há preocupação ambiental. A federação cita a ocorrência do mexilhão-dourado no rio Madeira e afirma que projetos que permitam a navegação de embarcações de maior porte para o interior das bacias hidrográficas podem ampliar o risco de disseminação de espécies exóticas invasoras.

A entidade afirma não ser contrária à participação da iniciativa privada na gestão das hidrovias, mas defende que a agenda seja construída com maior participação dos operadores do setor e acompanhada de garantias de modicidade tarifária e competitividade para o transporte aquaviário.

ATP/DIVULGAÇÃO/JC



Estudos preveem a cobrança pelo uso de hidrovias hoje gratuitas

AVIAÇÃO

Azul retoma voos regulares entre a Capital e Montevidéu

AZUL/DIVULGAÇÃO/JC



Operações vão acontecer com aeronaves Embraer E2, consideradas as mais modernas da aviação comercial

Serviço será realizado duas vezes por semana e reforça a conectividade entre Brasil e Uruguai para viagens de lazer e negócios

A Azul anunciou que retomará, a partir de 14 de dezembro, a operação regular entre Porto Alegre e Montevidéu, no Uruguai. Os voos serão realizados às segundas e sextas-feiras. As passagens estarão disponíveis para venda nos canais da Companhia a partir de 13 de agosto.

Os voos decolam de Porto Alegre às 11h, com pouso previsto em Montevidéu às 12h45. No sentido inverso, a saída da capital uruguaia está marcada para às 14h00, com pouso em Porto Alegre às 15h35. As operações vão acontecer com aeronaves Embraer E2, o avião comercial mais moderno em operação no Brasil, com capacidade para 136 Custo Brasil e telas individuais de entretenimento em todos os assentos, proporcionando uma experiência de viagem ainda mais confortável.

O retorno da operação regular entre Porto Alegre e Montevidéu restabelece uma ligação histórica entre o Rio Grande do Sul e o Uruguai, dois mercados com forte integração econômica, cultural e turística.

Além da demanda local de

Porto Alegre e do interior gaúcho, a nova operação será alimentada pela conectividade da malha da Azul na capital gaúcha, que recebe voos de importantes mercados da Companhia, como Guarulhos (SP), Congonhas (SP), Galeão (RJ), Recife (PE), Curitiba (PR) e Florianópolis (SC), entre outros. Essa capilaridade amplia o acesso de Custo Brasil de diferentes regiões do Brasil à capital uruguaia e reforça o papel de Porto Alegre como principal porta de entrada no Rio Grande do Sul.

No sentido Uruguai-Brasil, passageiros embarcando em Montevidéu também poderão conectar-se, via Porto Alegre, a importantes destinos da malha da Azul, incluindo os principais hubs, permitindo acesso a todas as 137 localidades atendidas pela companhia. Com o retorno da operação, Porto Alegre passa a integrar a rede de cidades brasileiras com voos diretos da Azul para Montevidéu, ao lado de Campinas (Viracopos), Belo Horizonte (Confins) e Recife (PE), fortalecendo ainda mais a conectividade entre Brasil e Uruguai.

“Além de atender à demanda direta entre dois mercados historicamente integrados, a operação aproveita a força da nossa malha em Porto Alegre para conectar passageiros de diferentes regiões do Brasil ao Uruguai”, afirma Cesar Grandolfo, Diretor de Relações Institucio-

nais da Azul. A retomada do voo foi celebrada pelo embaixador do Uruguai no Brasil. “A nova conexão aérea contribuirá para fortalecer as relações estratégicas, a integração regional e o intercâmbio de pessoas, negócios e turismo entre o estado fronteiriço e o Uruguai”, destaca Rodolfo Nin Novoa.

“O retorno dos voos entre Porto Alegre e Montevidéu concretiza uma demanda apresentada pelos setores do turismo, da saúde e do comércio do Rio Grande do Sul à Frente Parlamentar da Aviação (Assembleia). Essa conquista fortalece os laços com o Uruguai”, afirmou, em nota, o presidente da Frente Parlamentar da Aviação, deputado estadual Frederico Antunes.

Para o governador Eduardo Leite, mais do que ampliar a oferta de voos, essa conexão aproxima pessoas, cria oportunidades e reforça os laços históricos, culturais e econômicos que unem gaúchos e uruguaios. Uma malha aérea mais robusta significa mais facilidade para atrair visitantes, estimular o intercâmbio de negócios e incentivar investimentos. “É o resultado do diálogo que governo tem mantido de forma permanente com as operadoras para ampliar a conectividade internacional do nosso Estado, porque sabemos que isso gera resultados concretos para a economia”, disse.

INFRAESTRUTURA

Nova lei do frete mínimo é sancionada com vetos

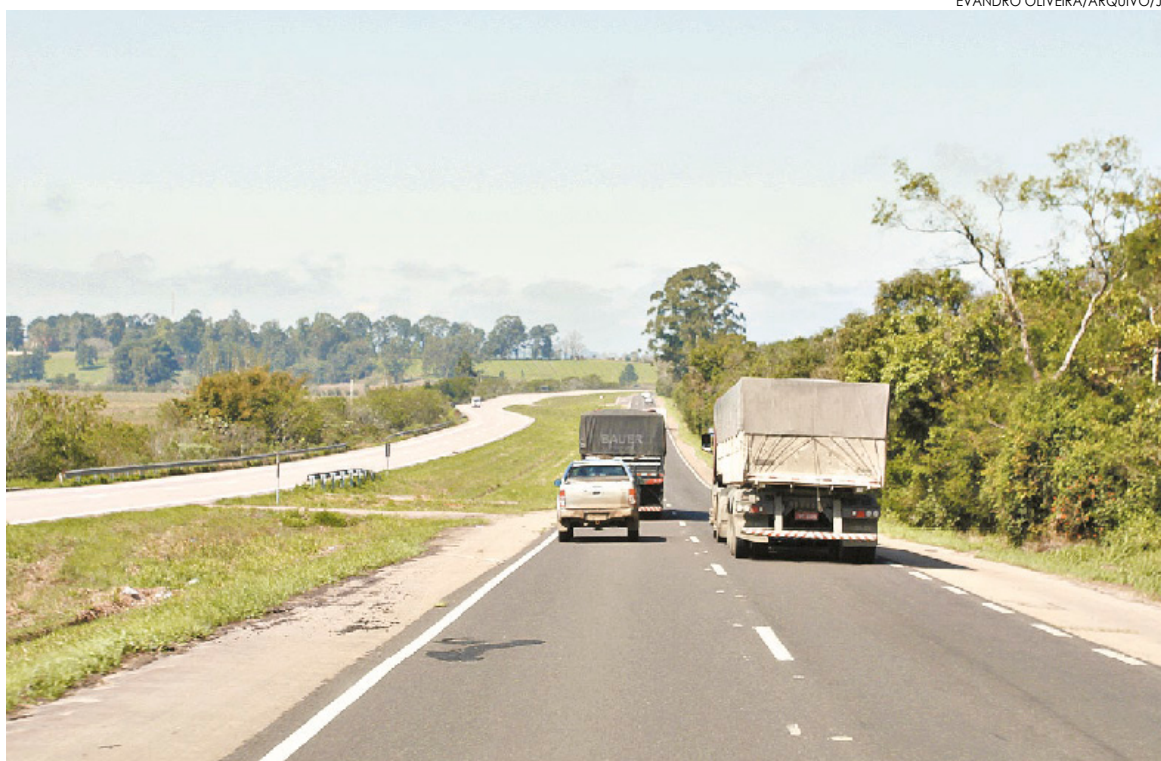
Tabela traz reajustes com base em custos operacionais, enquanto vetos evitam mudanças em penalidades por descumprimento

A lei que estabelece a criação de uma tabela de frete mínimo para o transporte de cargas, reajustada com base em custos operacionais totais foi sancionada na semana passada.

O texto estabelece que, caso o preço do combustível oscile 5% ou mais, haja um reajuste em até três dias úteis. Originada da chamada “MP do Frete”, a nova determinação também obriga o cadastro prévio desse serviço por meio do CIOT (Código Identificador da Operação de Transporte).

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva vetou o trecho que previa anistia para os caminhoneiros que fecharam as rodovias em 2022, após a vitória de Lula sobre Jair Bolsonaro (PL) na eleição. O “jabuti”, como são chamados dispositivos como esse que são incluídos a uma proposta sem relação direta com o tema, foi incluído pelo relator na Câmara, deputado Zé Trovão (PL-SC). O veto já era esperado.

Também foi vetado o trecho que alterava as regras de fiscalização do excesso de peso dos



EVANDRO OLIVEIRA/ARQUIVO/JC

Texto também cria o Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional

veículos de carga. O dispositivo aumentava o limite vigente, o que contraria as práticas internacionais consideradas mais adequadas.

Lula também vetou o dispositivo que convertia em advertência as penalidades aplicadas pelo descumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, preservando o poder sancionador e a atuação regulatória da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).

Também foi vetada a conversão em advertência das multas administrativas aplicadas por infrações relativas ao excesso de peso dos veículos, mantendo a efetividade da fiscalização de pesagem. Segundo a nova lei, o preço do combustível será ajustado pela ANTT e pela Infra S.A., empresa pública de planejamento e inovação para o setor de transportes.

O texto estabelece uma punição para empresas que descumprirem as regras. Há previ-

são de suspensão cautelar do registro no RNTRC (Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas) até o cancelamento da autorização para atuar no setor por até dois anos. A regra não vale para transportadores autônomos.

A proposta aprovada prevê multa de até R\$ 1 milhão para os casos de reincidência do descumprimento do piso. “Nós sabemos o que vocês fazem por esse país. Muitas vezes quando eu estou em casa tomando uma

cerveja, vocês tão na estrada trabalhando”, disse Lula.

O texto também cria o Pro-cargas (Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional) para a modernização e renovação da frota nacional, além da implantação, ampliação, manutenção e operação de PPDs (Pontos de Parada e Descanso).

Na sanção, foi preservada a ampliação do escopo do programa, mas vetadas as diretrizes que se sobreponham a políticas públicas já existentes, voltadas à renovação de frotas, à descarbonização e ao aumento da eficiência do transporte. Entre elas, está o Mover (Programa Mobilidade Verde e Inovação) e o Move Brasil - Caminhões.

“Os vetos preservam a efetividade do sistema sancionador, evitam tratamento desigual entre infratores, mantêm a segurança jurídica e impedem renúncia de receita sem estimativa de impacto orçamentário-financeiro”, informou o governo em nota.

No Legislativo, a votação ocorreu após pressão dos caminhoneiros. Na semana da aprovação no Senado, o governo monitorava a mobilização do setor diante da ameaça de paralisações em diferentes pontos do País. À época, já havia tido paralisações em Santos (SP) e Salvador para cobrar a aprovação.

Regras do CIOT elevam rejeições e expõem falhas operacionais em transportadoras

As novas validações implementadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para a emissão do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) têm aumentado o nível de exigência sobre as transportadoras e exposto fragilidades operacionais que antes passavam despercebidas no setor.

A mudança reforça o controle sobre dados utilizados no transporte rodoviário de cargas e tem gerado um crescimento no número de rejeições por inconsistências cadastrais e operacionais.

O tema ganha relevância diante da importância do transporte rodoviário para a economia brasileira. Atualmente, o modal é responsável por mais de 60% da movimentação de cargas no País, o que faz com

que alterações regulatórias como essa tenham impacto direto sobre uma parcela significativa da cadeia produtiva nacional.

Entre os pontos que passaram a ser analisados com mais rigor estão informações como composição veicular, tipo de veículo, origem, destino e distância percorrida. O objetivo é assegurar maior aderência às regras do piso mínimo de frete, mas, na prática, empresas que operavam com informações genéricas ou desatualizadas passaram a enfrentar obstáculos para validar suas operações.

Segundo Flávio Henrique Fonseca de Andrade, diretor de tecnologia da Vilesoft, a nova etapa de validação evidenciou uma deficiência estrutural em muitas transportadoras.

“As novas regras do CIOT

aumentaram a visibilidade sobre um problema que já existia. Muitas empresas ainda operam com cadastros incompletos, dados descentralizados e processos manuais. Com a fiscalização mais rígida, essas falhas deixaram de ser apenas operacionais e passaram a impactar diretamente a continuidade das viagens”, afirma.

Entre os erros mais recorrentes identificados pela empresa estão cadastros incompletos da frota, ausência de implementos vinculados aos veículos, divergências entre rota e quilometragem informadas e falhas na identificação correta da composição veicular. Na prática, essas inconsistências podem gerar rejeição na emissão do CIOT e comprometer toda a cadeia operacional.

“Um caso comum é quan-

do o sistema identifica que um cavalo-trator não possui implementos vinculados corretamente ou quando a distância declarada não corresponde à rota informada. Isso pode bloquear a emissão do CIOT e atrasar desde a liberação da viagem até o pagamento do transportador”, explica Andrade.

De acordo com a Vilesoft, houve aumento expressivo na procura de clientes por suporte técnico, revisão de cadastros e adequações operacionais desde a entrada em vigor das novas exigências. O movimento evidencia que a adaptação ao novo cenário vai além da simples emissão do código e exige uma revisão mais ampla da qualidade das informações utilizadas nas operações.

O impacto, segundo Fla-

vio, tende a atingir diferentes áreas das empresas, começando pelo operacional, responsável pelo planejamento das viagens, passando pelo financeiro, diretamente ligado aos pagamentos vinculados ao CIOT, e chegando às áreas de compliance e gestão. Para Andrade, o principal aprendizado para o setor é que conformidade regulatória precisa ser tratada como estratégia de gestão.

“As novas exigências mostram que qualidade de dados e integração de processos deixaram de ser diferenciais para se tornarem requisitos operacionais. Transportadoras que investirem em automação, revisão cadastral e integração terão menos riscos de atrasos, rejeições e custos desnecessários”, alerta.

OPINIÃO

Cybersegurança na indústria

André Chave

Vice-presidente da unidade de Indústria de Base e Bens de Capital da Falconi

Enquanto a indústria brasileira avança na digitalização de suas operações, as mesmas tecnologias que impulsionam a eficiência abrem portas para ataques cibernéticos. O Brasil concentra 84% de todos os ataques digitais registrados na América Latina, segundo o último relatório Cenário Global de Ameaças da Fortinet. Uma realidade que reforça a urgência de fortalecer a proteção nas plantas industriais.

Entre 2024 e 2025, o setor de manufatura consolidou-se como o principal alvo de ransomware globalmente, conforme o Manufacturing Threat Landscape 2025 da Check Point Software. Uma fábrica parada gera perdas imediatas, o que aumenta significativamente a pressão para pagamento de resgates.

O despreparo corporativo amplifica esse risco. Segundo estudo da Vultus Cybersegurança, 80%

das organizações brasileiras não têm um plano completo para responder a ataques cibernéticos. Simultaneamente, essas ações não apenas crescem em frequência, mas aumentam também em sofisticação, usando inteligência artificial para automatizar invasões e explorar vulnerabilidades em horas, não dias.

Para empresas sem estrutura de resposta, essa janela de tempo é insuficiente. O resultado é uma vulnerabilidade estrutural que coloca a continuidade operacional em risco. A diferença entre um ataque cibernético em um banco e em uma fábrica é medida em vidas. Um incidente de segurança digital em uma planta industrial pode parar linhas de produção, comprometer sistemas de controle, provocar acidentes de trabalho e desorganizar cadeias de suprimento que alimentam centenas de empresas.

Os números são expressivos. Uma paralisação de produção, mesmo que por poucas horas, gera prejuízos milionários e

multas contratuais por atrasos com clientes. Segundo dados da Vultus Cybersegurança, grandes empresas desembolsam em média mais de US\$ 4 milhões por incidente, chegando a US\$ 10 milhões nos casos mais graves.

A vulnerabilidade de um elo fraco na cadeia de suprimentos pode derrubar uma indústria inteira. Um fornecedor invadido não apenas perde seus dados, deixa seus clientes sem matéria-prima, causa atrasos de entrega e desestrutura fluxos de produção que levaram anos para serem otimizados.

Esse “efeito cascata” ultrapassa as fronteiras da TI. A confiança de clientes e parceiros costuma durar menos que o tempo de recuperação de um ataque. Danos reputacionais são, muitas vezes, mais custosos que os financeiros imediatos. Conselhos e diretorias precisam incluir o risco cibernético na pauta de discussões estratégicas, da mesma forma que discutem riscos operacionais e financeiros tradicionais.

Os passos práticos começam ali: definir planos estruturados de resposta a incidentes, estabelecer roteiros de continuidade de negócios, capacitar equipes para reconhecer ameaças e adotar práticas de segurança no dia a dia. Simulações periódicas de invasões, exercícios que testam a resposta da organização sob pressão, detectam fragilidades antes que sejam exploradas por criminosos.

Para a indústria brasileira, a cibersegurança deixou de ser um problema técnico restrito ao departamento de TI e tornou-se questão de continuidade operacional, preservação de empregos e responsabilidade corporativa.

Empresas que constroem defesa robusta contra os ataques não apenas reduzem riscos, ganham velocidade competitiva em um mercado que valoriza resiliência. Investimento em segurança digital é, assim, investimento na própria sobrevivência do negócio e na garantia de quem trabalha nas plantas industriais.



FALCONI/DIVULGAÇÃO/JC



A vulnerabilidade de um elo fraco na cadeia de suprimentos pode derrubar uma indústria inteira.

Quando o risco marítimo chega à bomba de combustível

Larry Carvalho

Advogado especialista em logística, direito marítimo e comércio exterior

Durante décadas, a segurança energética foi analisada sob uma lógica relativamente simples: quanto maior a oferta de petróleo, menor a probabilidade de uma crise. O cenário atual no Oriente Médio demonstra que essa premissa já não explica, sozinha, o funcionamento do mercado global. Hoje, o principal fator de risco deixou de ser apenas a produção. A verdadeira vulnerabilidade está na logística que conecta produtores e consumidores. Petróleo disponível não significa petróleo entregue. Entre um poço e uma refinaria existe uma cadeia formada por navios, seguradoras, armadores, bancos, contratos, rotas marítimas e decisões que passam a ser reavaliadas sempre que a percepção de risco aumenta.

É exatamente isso que acontece com a combinação entre a instabilidade no Estreito de Ormuz e os ataques promovidos pelos Houthis no Mar Vermelho. Pela primeira vez em muitos anos, duas das principais artérias do comércio mundial de energia passaram a sofrer pressão simul-

tânea. O Estreito de Ormuz concentra uma parcela significativa das exportações de petróleo e gás do Golfo Pérsico e não possui alternativas capazes de absorver integralmente esse fluxo. O ponto central, porém, é que ele não precisa ser oficialmente bloqueado para produzir efeitos econômicos. Basta que armadores, seguradoras e operadores logísticos entendam que o risco deixou de ser aceitável.

O mercado marítimo reage muito antes da diplomacia. Diante da incerteza, navios aguardam instruções, alteram rotas ou simplesmente deixam de operar na região. Ao mesmo tempo, seguradoras elevam prêmios, restringem coberturas e incorporam custos que rapidamente se espalham por toda a cadeia global.

Mesmo quando há sinais de distensão política, a normalização operacional leva muito mais tempo. Um cessar-fogo pode ser anunciado em poucas horas. Reconstruir a confiança necessária para deslocar um petroleiro carregado com milhões de barris é um processo infinitamente mais lento. Na tentativa de reduzir a dependência de Ormuz, a Arábia Saudita ampliou o uso de oleo-

duto até sua costa no Mar Vermelho. A solução parecia lógica, até que os Houthis passaram a mirar justamente essa rota alternativa. Quando até os caminhos de contingência se tornam inseguros, o problema deixa de ser regional e passa a afetar toda a arquitetura logística do comércio internacional.

No transporte marítimo, a percepção de risco vale quase tanto quanto o risco efetivamente materializado. Um único ataque pode alterar dezenas de viagens, elevar o seguro em milhões de dólares por operação e tornar financeiramente inviáveis rotas que permanecem abertas do ponto de vista físico.

A conta também não termina no seguro. Rotas mais longas aumentam consumo de combustível, reduzem a disponibilidade de embarcações, pressionam os fretes e elevam custos em diversos segmentos do transporte marítimo. Cada navio que demora semanas adicionais para concluir uma viagem reduz, na prática, a capacidade mundial de movimentação de cargas.

É nesse momento que o Brasil entra na equação. Embora seja um grande produtor de petróleo,

o País continua dependente da importação de derivados, especialmente diesel, e participa de um mercado em que preços são definidos globalmente. Se petróleo, frete, seguro e câmbio sobem simultaneamente, o impacto alcança rapidamente o transporte rodoviário, a indústria, o agro-negócio e, por consequência, o consumidor.

Mais do que uma eventual escassez de combustível, o risco é a formação de uma nova onda de inflação impulsionada pelos custos logísticos. Afinal, praticamente toda atividade econômica depende de transporte.

Existe ainda um componente frequentemente ignorado: as expectativas. Empresas antecipam compras, seguradoras revisam exposições, bancos restringem financiamentos e armadores tornam-se mais seletivos. O custo da incerteza aparece antes mesmo da falta de produtos.

A principal lição dessa crise é que segurança energética e segurança marítima tornaram-se conceitos inseparáveis. Diversificar fornecedores de petróleo já não basta. Será cada vez mais necessário fortalecer rotas, ampliar a capacidade de refino, investir em



LARRY CARVALHO/ARQUIVO PESSOAL/JC

infraestrutura logística e reduzir vulnerabilidades que, até pouco tempo, eram vistas apenas como questões operacionais.

O Brasil está distante de Ormuz e de Bab el-Mandeb no mapa. Mas participa de um mercado em que o preço da energia, do transporte, do seguro e do financiamento é formado globalmente. Em um mundo cada vez mais conectado, a guerra já não altera apenas fronteiras. Ela redefine rotas. E são essas rotas que, no fim da cadeia, ajudam a determinar quanto o consumidor brasileiro pagará na bomba de combustível.