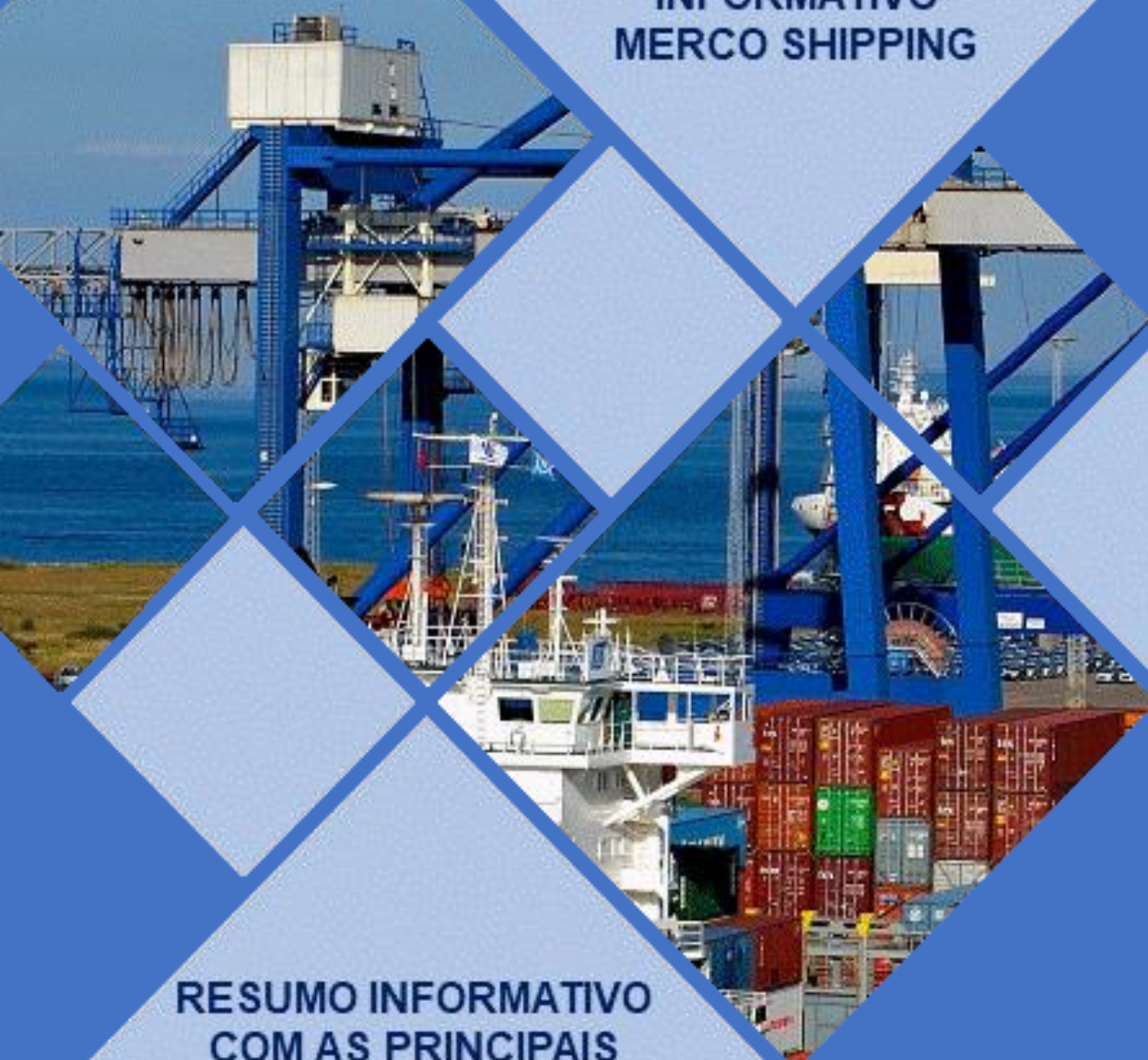


# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCOSHIPING



RESUMO INFORMATIVO  
COM AS PRINCIPAIS  
NOTÍCIAS DOS SETORES  
PORTUÁRIO E DE  
NAVEGAÇÃO

Edição 209/2023  
Data: 26/12/2023



### ÍNDICE

PARA ACESSAR RAPIDAMENTE O ARTIGO, POSICIONE O CURSOR NA MANCHETE, E SIGA AS INSTRUÇÕES.

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
REFLEXÕES SOBRE EMPREENDEDORISMO.....	4
NOVO SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS GARANTE DISCUSSÃO CONJUNTA SOBRE O TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ .....	5
COLONISTAS DE A TRIBUNA CELEBRAM AUMENTO NA EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR NO PORTO DE SANTOS .....	7
INOVAÇÃO TECNOLÓGICA: UM COMPROMISSO INADIÁVEL .....	9
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>10</b>
USINA DE DESSALINIZAÇÃO EM FORTALEZA, DE R\$ 3 BI, PODE DERRUBAR INTERNET NO BRASIL?.....	10
COMO SUAPE PRETENDE DOBRAR SUA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA EM UMA DÉCADA .....	13
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF .....</b>	<b>14</b>
MAIS DE 7,5 MIL VEÍCULOS FORAM COMERCIALIZADOS NO RIO GRANDE DO NORTE PELA CDT.....	14
SERGIPE TEM MAIS DE 6,4 MIL VEÍCULOS COMERCIALIZADOS VIA VENDA DIGITAL, DA CDT .....	15
CEARÁ REGISTRA MAIS DE 20 MIL TRANSAÇÕES DE VEÍCULOS PELA FERRAMENTA VENDA DIGITAL EM 2023 .....	15
MATO GROSSO TEM QUASE 17 MIL TRANSAÇÕES COMERCIAIS DE VEÍCULOS PELO VENDA DIGITAL, DA CDT.....	16
EM 2023, PARÁ REGISTRA MAIS DE 12 MIL TRANSAÇÕES COMERCIAIS DE VEÍCULOS PELA VENDA DIGITAL .....	16
RONDÔNIA REGISTROU MAIS DE 7 MIL TRANSAÇÕES PELA FERRAMENTA VENDA DIGITAL EM 2023 .....	17
RIO DE JANEIRO CONCLUIU MAIS DE 157 MIL TRANSAÇÕES PELA FUNCIONALIDADE VENDA DIGITAL EM 2023 .....	17
RORAIMA REGISTROU 737 TRANSAÇÕES PELA FERRAMENTA VENDA DIGITAL EM 2023 .....	18
ALAGOAS: MAIS DE 4,5 MIL VEÍCULOS FORAM COMERCIALIZADOS PELA FUNCIONALIDADE VENDA DIGITAL .....	18
ACRE TEM 714 VEÍCULOS COMERCIALIZADOS POR MEIO DA VENDA DIGITAL, DA CARTEIRA DIGITAL DE TRÂNSITO .....	18
PERNAMBUCO REGISTROU MAIS DE 80 MIL TRANSAÇÕES PELA FERRAMENTA VENDA DIGITAL EM 2023 .....	19
NO TOCANTINS, MAIS DE 2 MIL VEÍCULOS FORAM COMERCIALIZADOS PELO APLICATIVO VENDA DIGITAL, DA CDT .....	19
VENDA DIGITAL SUPERA 55 MIL TRANSAÇÕES COMERCIAIS DE VEÍCULOS NO RIO GRANDE DO SUL EM 2023 .....	20
CERCA DE 43 MIL TRANSAÇÕES COMERCIAIS DE VEÍCULOS OCORRERAM NO PARANÁ PELA VENDA DIGITAL EM 2023.....	20
MATO GROSSO DO SUL ENCERRA 2023 COM MAIS DE 13 MIL TRANSAÇÕES DE VEÍCULOS VIA CARTEIRA DIGITAL DE TRÂNSITO.....	20
MINAS GERAIS REGISTRA MAIS DE 73 MIL TRANSAÇÕES PELA FERRAMENTA VENDA DIGITAL EM 2023 .....	21
EM 2023, BAHIA REGISTRA QUASE 16 MIL TRANSAÇÕES COMERCIAIS DE VEÍCULOS PELA VENDA DIGITAL, DA CDT .....	21
VENDA DIGITAL CHEGA A 246 TRANSAÇÕES COMERCIAIS DE VEÍCULOS NO PIAUÍ EM 2023 .....	22
SÃO PAULO REALIZOU MAIS DE 175 MIL TRANSAÇÕES PELA FUNCIONALIDADE VENDA DIGITAL EM 2023 .....	22
GOIÁS REALIZOU MAIS DE 11 MIL TRANSAÇÕES PELA FERRAMENTA VENDA DIGITAL EM 2023 .....	22
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT .....</b>	<b>23</b>
EDITORIAL – DESENVOLVIMENTO FERROVIÁRIO NO MATO GROSSO DO SUL .....	23
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	24
<i>Itajaí 1</i> .....	24
<i>Itajaí 2</i> .....	24
<i>Itajaí 3</i> .....	24
<i>Sopesp</i> .....	24
<i>São Sebastião</i> .....	24
NACIONAL - MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS NA AVIAÇÃO CIVIL SUPERA 100 MILHÕES .....	24
REGIÃO SUDESTE - PASSAGEIROS SÃO PRESOS AO TENTAR EMBARCAR COM COCAÍNA NO AEROPORTO DE GUARULHOS ..	25
REGIÃO SUDESTE - PORTO SUDESTE QUER REDUZIR 50,4% DAS EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA .....	26
REGIÃO CENTRO-OESTE - MS DEVE GANHAR NOVO TRECHO DE FERROVIA, DIZ SECRETÁRIO ESTADUAL .....	27
REGIÃO SUL - GOVERNO DE SC PEDE APOIO PARA CONSTRUÇÃO DE NOVA PISTA DO AEROPORTO DE NAVEGANTES .....	28
REGIÃO SUL - ITAJAÍ: ASSINATURA DE CONTRATO DE NOVA ARRENDATÁRIA TERÁ PRESENÇA DE LULA EM JANEIRO .....	29
REGIÃO SUDESTE - MULTINACIONAL FARMACÊUTICA SERÁ INSTALADA NO PORTO SECO DE VARGINHA .....	30
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS .....</b>	<b>32</b>
PETROBRAS COBRA US\$ 296 MILHÕES DA CARMO ENERGY POR VENDA DE ATIVO EM SERGIPE .....	32
CONCURSO PETROBRAS: 916 NOVAS VAGAS DE NÍVEL TÉCNICO; RESERVA DE 20% PARA PCD .....	33
GOVERNO CRIA GRUPO DE TRABALHO QUE DISCUTIRÁ IMPORTAÇÃO DE BIODIESEL.....	34
PETROBRAS REDUZ EM 30 CENTAVOS O PREÇO DO LITRO DO DIESEL .....	36
SHELL RECEBE LICENÇA PARA PRODUZIR GÁS NATURAL NA VENEZUELA .....	37
ENAUTA COMPRA PARTICIPAÇÃO NO PARQUE DAS CONCHAS .....	38
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>39</b>
‘BRASIL TEM INDICADORES EXTERNOS DIGNOS DE GRAU DE INVESTIMENTO’, DIZ ECONOMISTA-CHEFE DO BRADESCO .....	39
LOCAÇÕES PARA LOGÍSTICA, TRANSPORTES, INDÚSTRIA E COMÉRCIO VÃO ENCERRAR O ANO EM ALTA.....	41



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 209/2023  
Página 3 de 53  
Data: 26/12/2023  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

PETROBRAS REDUZ PREÇO DO DIESEL NA PELA SEGUNDA VEZ NO MÊS .....	41
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP .....</b>	<b>42</b>
‘A GENTE ESTÁ EMPURRANDO O PROBLEMA FISCAL COM A BARRIGA’, DIZ EX-DIRETOR DO BC.....	42
MERCADO PROJETA PIORA DO CENÁRIO FISCAL PARA 2024, DIZ BOLETIM DO BC .....	45
DESONERAÇÃO DA FOLHA: HADDAD DIZ QUE PRECISA DESPACHAR COM ALCKMIN ANTES DE ANUNCIAR MEDIDAS .....	46
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>47</b>
NOVA FÁBRICA PODE SER ANUNCIADA ATÉ O FIM DE 2024 NO MATO GROSSO DO SUL.....	47
ARMAZENAMENTO DE ENERGIA PODE ATRAIR US\$ 12,5 BILHÕES AO ANO PARA BRASIL, DIZ CONSULTORIA.....	48
IMPACTOS DAS DECISÕES DA COP28 NO SETOR PRIVADO BRASILEIRO .....	49
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS .....</b>	<b>51</b>
GRUPO SUGERE CRIAÇÃO DE NOVO FUNDO GARANTIDOR PARA CONSTRUÇÃO NAVAL .....	52
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>53</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="http://LINKEDIN.COM">LINKEDIN.COM</a> .....	53



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### REFLEXÕES SOBRE EMPREENDEDORISMO

Se você quer empreender, aprenda a trabalhar sua mente para isso

Por: *Rodrigo Paiva*



Foto: *Vanessa Rodrigues/AT*

Em todo final de ano, é natural que façamos uma avaliação do que se passou em nossa vida pessoal e profissional, preparar resoluções para o ano vindouro e, com tudo isso, avaliar o que deu certo e nossos desejos futuros.

Eu venho pensando há algum tempo em escrever sobre empreendedorismo, contar um pouco da minha história, dos desafios e das frustrações ao longo de mais de 15 anos como

empreendedor. Em 2022, esse desejo se tornou uma resolução de Ano-Novo e, por caminhos pelos quais eu não esperava, surgiu agora essa oportunidade.

Nunca pensei ter um perfil de empreendedor ou empresário. Nos 12 primeiros anos de carreira, sempre trabalhei para empresas como funcionário, ocupando as mais variadas posições. Busquei nesse período entender a lógica do funcionamento dessas empresas, quer tecnicamente, quer comercialmente, quer politicamente (interna e externamente). Mas, no fundo, nunca pensei em alçar voos diferentes daqueles de me desenvolver em uma carreira corporativa tradicional. Nem mesmo em projetos onde havia a necessidade de combinar técnica e comercial esse desejo foi latente.

Em 2010, fui convidado a fazer parte de uma grande empresa global de consultoria, sendo o líder de portos no Brasil e coordenando as ações comerciais na América Latina. Meu objetivo era criar a área de consultoria portuária aqui e depois galgar novos rumos fora do País. Foi então que minha carreira mudou. Exatos 26 dias após me juntar a essa empresa, recebi a notícia de sua venda para outra gigante norte-americana. Uma semana depois estávamos reunidos com o time do novo dono, com as principais posições já preenchidas. Mas, as coisas não são tão simples. Em um ou dois meses, percebeu-se o potencial de nossa unidade, que já contava com backlog maior do que a unidade adquirente. No fim, nos tornamos o braço portuário da companhia no Brasil.

Apesar dessa mudança, era nítido naquele momento que a fusão entre as empresas estava confusa e muito mal comunicada internamente. Muita dificuldade em se definir rumos e objetivos. Nenhum feedback aos líderes regionais, o que acabou por me fazer tomar uma das mais difíceis decisões da minha vida: rescindir meu contrato de trabalho.

Estávamos em um momento bastante positivo da economia e, no fundo, eu tinha claro que logo conseguiria um novo emprego tradicional. Foi então que a vida me mostrou o caminho do empreendedorismo. Fui convidado por uma grande construtora para prestar serviço como PMO de um projeto envolvendo ao menos sete empresas projetistas, um cliente estrangeiro e a própria construtora.

Sem muita pretensão, aceitei o desafio, apesar de ter um horizonte curto. Foi então que comecei a entender as oportunidades que estavam surgindo. As demandas começaram a aumentar e iniciei a agregação de mais profissionais para atender às demandas naquele momento.

Foram meses com uma angústia e um medo diferentes. Será que é esse caminho que quero seguir? Como serei um empreendedor se nunca me preparei para isso? Quais os desafios? O que me

espera? Como agregar pessoas competentes? Como vender nossa expertise se nunca fui comercial? Enfim, havia mais dúvidas do que certezas.

Meu caminho não foi tradicional, não foi planejado. Talvez essa surpresa que a vida me apresentou tenha dificultado muito o início do meu desenvolvimento como empreendedor. Mas, certamente, me tornou um profissional mais completo.

Se você pensa que empreender é colher louros e vitórias, está bastante enganado. Colhemos muito mais derrotas. Vivemos na adversidade. Trabalhamos com a incerteza a maior parte do tempo. Nosso modo de pensar muda, nosso objetivo é sobreviver no longo prazo, de forma inteligente. Então, se você quer empreender, aprenda a trabalhar sua mente para isso. Procure ajuda especializada e mantenha sua saúde mental em dia. Os desafios são grandes.

Por outro lado, o propósito de vida, as pequenas vitórias diárias (e aqui não importa o tamanho ou qual, são vitórias, aprenda a saboreá-las), a liberdade profissional, o desejo de melhorar e fazer melhor, a satisfação de ver um cliente feliz, superam as inúmeras adversidades.

Essa satisfação profissional talvez preencha até mais do que o resultado financeiro. É algo surpreendentemente bom saber que seu cliente deseja continuar trabalhando com você no longo prazo. E o mais importante, saber que sua equipe, as Pessoas (com P maiúsculo) estão engajadas, focadas e felizes. Enfim, trabalhamos com seres humanos, que tem seus problemas e desafios, seus medos e angústias, como nós. Um conselho: nunca subestime os medos alheios, sempre esteja aberto a ouvir, a ajudar e a ser uma pessoa e não um chefe. Humanize-se.

Por último, tenha resiliência. Isso é diferente de insistência. Para ter resiliência, é preciso entender o contexto em que você está vivendo. Ter um plano, saber como executá-lo e saber ouvir, aprender com erros, voltar e se reorganizar. Buscar soluções diferenciadas, sair da mesmice. Cair e levantar, mas com sabedoria. Não seja insistente se o mercado está te mostrando que daquela forma você não terá sucesso. Aprenda, seja flexível, se molde. E seja feliz! Não existe receita mágica. Nunca acredite nisso. Existe trabalho, suor, aprendizado. Mas, no final, procure ser feliz, não todos os dias, pois isso é impossível, mas a cada pequena vitória. Feliz 2024 a todos!!

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 26/12/2023*

## **NOVO SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS GARANTE DISCUSSÃO CONJUNTA SOBRE O TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ**

Alex Sandro de Ávila foi nomeado no último dia 7 e elenca desafios no setor portuário brasileiro

*Por: Bárbara Farias*



**Alex Sandro de Ávila fala sobre túnel Santos-Guarujá Foto: Sérgio Frances/MPor**

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Alex Sandro de Ávila, dará continuidade ao trabalho já desenvolvido por sua antecessora, Mariana Pescatori, atual secretária executiva do Ministério de Portos e Aeroportos. Em entrevista para A Tribuna, Ávila afirmou que entre as prioridades estão o andamento de processos internos visando o reequilíbrio de contratos de arrendamento, novas autorizações de Terminais de

Uso Privado (TUPs) e leilões.

Ele tomou posse no último dia 7, conforme portaria publicada no Diário Oficial da União (DOU), após deixar o comando do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA).

**Qual é o seu plano de gestão na Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários?**

O plano é dar continuidade ao excelente trabalho que vinha sendo conduzido pela Mariana Pescatori, em especial nos temas referentes aos processos internos, com vistas a investimentos com reequilíbrios de contratos de arrendamentos, novas autorizações de TUPs, bem como novas oportunidades de leilões ao mercado.

### **Quais projetos terão prioridade?**

Eu diria que todos os assuntos são importantes. Com relação ao tema, buscaremos definir as prioridades para cada área da secretaria, tanto nos assuntos relativos às outorgas quanto na condução das políticas públicas já estabelecidas e aquelas que estão em desenvolvimento.

### **A SNTPA e a Secretaria Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos, conjuntamente, darão celeridade a quais projetos prioritários?**

Eu e a Mariana temos muita sinergia de agenda. Uniremos energia para fazer entregas com qualidade. Sob orientação do ministro Silvio Costa Filho, as duas secretarias vêm trabalhando em um projeto para dar mais agilidade aos processos internos de análises de pleitos em todas as áreas de atuação da pasta. Em breve, o Ministério de Portos e Aeroportos anunciará o tema.

### **O Navegue Simples, cujo objetivo é acelerar concessões para TUPs e arrendamentos nos portos, já tem um cronograma? De que forma o senhor pretende trabalhá-lo?**

No momento, estamos trabalhando nos últimos detalhes do programa. A previsão é que o Navegue Simples seja lançado nas próximas semanas.

### **Em novembro, no Summit Antaq, a então secretária nacional de Portos, Mariana Pescatori, disse que iniciaria estudos para a modelagem de concessão do canal de navegação do Porto de Santos. O senhor pretende dar continuidade a esse trabalho? A concessão poderia ser por Parceria Público-Privada (PPP)?**

O projeto do canal do Porto de Paranaguá, no Paraná, é o piloto das concessões de canais. Nosso objetivo é buscar o aprimoramento contínuo do modelo e replicar nos demais portos, com objetivo de dar continuidade ao projeto de forma conjunta com a Autoridade Portuária.

### **Quanto ao túnel Santos-Guarujá, o senhor pretende organizar uma comissão com representantes do ministério, da Autoridade Portuária de Santos (APS) e do Governo do Estado para dar celeridade à licitação? Como está a discussão sobre uma PPP?**

O tema do túnel é extremamente importante e será conduzido de forma conjunta. A participação de todos é de extrema relevância para o projeto. Sobre a PPP, o assunto está em discussão com todos os agentes envolvidos. Daremos ampla divulgação quando houver definições sobre o projeto.

### **O túnel, a dragagem e outras obras estruturantes do Porto de Santos têm investimentos previstos no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). De que forma o senhor pretende atuar para viabilizar esses investimentos?**

Nossa atuação pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários será com todo apoio necessário, dentro de nossas competências.



*Alex Sandro de Ávila tomou posse no último dia 7. Foto: Sérgio Frances/MPor*

**O presidente da APS, Anderson Pomini, comentou sobre a ideia de se elaborar um modelo de contrato para dragagem que inclui gestão, manutenção, operação e aprofundamento para 16 metros. A SNTPA pretende atuar junto à APS nesse projeto?**

Estamos debatendo o tema junto à Autoridade Portuária. É importante ressaltar que todas as pautas prioritárias de Santos

serão debatidas junto à Autoridade Portuária.

O projeto do canal do Porto de Paranaguá, no Paraná, é o piloto das concessões de canais. Nosso objetivo é buscar o aprimoramento contínuo do modelo e replicar nos demais portos, com objetivo de dar continuidade ao projeto de forma conjunta com a Autoridade Portuária.

Estamos debatendo o tema junto à Autoridade Portuária. É importante ressaltar que todas as pautas prioritárias de Santos serão debatidas junto à Autoridade Portuária. Estamos debatendo o tema junto à Autoridade Portuária. É importante ressaltar que todas as pautas prioritárias de Santos serão debatidas junto à Autoridade Portuária. O projeto do canal do Porto de Paranaguá, no Paraná, é o piloto das concessões de canais. Nosso objetivo é buscar o aprimoramento contínuo do modelo e replicar nos demais portos, com objetivo de dar continuidade ao projeto de forma conjunta com a Autoridade Portuária. Estamos debatendo o tema junto à Autoridade Portuária. É importante ressaltar que todas as pautas prioritárias de Santos serão debatidas junto à Autoridade Portuária.

Estamos debatendo o tema junto à Autoridade Portuária. É importante ressaltar que todas as pautas prioritárias de Santos serão debatidas junto à Autoridade Portuária. O projeto do canal do Porto de Paranaguá, no Paraná, é o piloto das concessões de canais. Nosso objetivo é buscar o aprimoramento contínuo do modelo e replicar nos demais portos, com objetivo de dar continuidade ao projeto de forma conjunta com a Autoridade Portuária. Estamos debatendo o tema junto à Autoridade Portuária. É importante ressaltar que todas as pautas prioritárias de Santos serão debatidas junto à Autoridade Portuária.

Fonte: A Tribuna Digital - SP  
Data: 26/12/2023

## COLUNISTAS DE A TRIBUNA CELEBRAM AUMENTO NA EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR NO PORTO DE SANTOS

Entre os principais destinos, destaque para China, Índia, Nigéria, Marrocos e Arábia Saudita  
Por: Ted Sartori



**O açúcar vem, em sua maioria, da Região Sudeste, sendo em sua maior parte do Estado de São Paulo Foto: Ricardo Nogueira/AT/Arquivo**

As exportações de açúcar ultrapassaram 19,8 milhões de toneladas, de janeiro a novembro deste ano, no Porto de Santos, um aumento em 5% sobre a movimentação de 2022 em igual período, que foi de 18,8 milhões. Os dados constam no sistema Estatísticas On-line da Autoridade Portuária de Santos (APS).



<https://youtu.be/rhSEVZPdi98>

O Porto de Santos movimentou, de janeiro a novembro, 157,9 milhões de toneladas, sendo 118,6 milhões de toneladas em exportações. O açúcar representa 16,7% do total exportado no período e a



terceira principal carga movimentada no ano, atrás da soja em grãos (29,9 milhões de toneladas) e de outras mercadorias (26,9 milhões de toneladas). O açúcar superou o milho (18,5 milhões de toneladas) e o farelo de soja (8,7 milhões de toneladas).

Entre os principais destinos do açúcar exportado pelo Porto de Santos nos 11 primeiros meses deste ano, destaque para a China (3,1 milhões de toneladas), a Índia (1,7 milhão de toneladas), a Nigéria (1,5 milhão de toneladas), o Marrocos (1,4 milhão de toneladas) e a Arábia Saudita (1,4 milhão de toneladas).

Com o açúcar ganhando cada vez mais espaço nas operações, a APS informou que “acaba de licitar a dragagem de aprofundamento dos berços dos cais dos açucareiros, após mais de 10 anos da ampliação da profundidade do canal para 15 metros, para garantir nos próximos anos que o complexo santista se mantenha como principal saída do açúcar brasileiro para o mundo”.

De acordo com a estatal responsável pela gestão do Porto de Santos, “o resultado da licitação encontra-se em fase de homologação e deverá ser divulgado nos próximos dias”. O assunto movimentou a economia e, claro, os colunistas de Porto & Mar, de A Tribuna, que falaram sobre o assunto.

### **Rodrigo Paiva, especialista em infraestrutura e consultor portuário**

"Temos visto a crescente demanda portuária em todo o País para embarque de produtos a granel, especialmente grãos e açúcar (este também embarcado ensacado), produtos de nossa pujante economia agrícola. Nos últimos dez anos, temos visto o crescimento do Arco Norte acima do projetado. Sempre pensamos que o Arco Norte seria uma alternativa para cargas do Norte do Centro-Oeste e que os portos tradicionais do Sudeste e Sul continuariam a crescer em linha com o crescimento da produção e da consolidação do Brasil como líder na produção de alimentos para o mundo. O Porto de Santos, obviamente, tem papel fundamental nesse processo, inclusive em relação ao açúcar, uma vez que sua produção ocorre na hinterlândia direta do complexo portuário santista. Os contratos de longo prazo e o cenário externo demandantes mostram que a pressão por infraestrutura portuária continuará no médio prazo. Os terminais já possuem planos de expansão e diversos investimentos em melhorias operacionais. Cabe, dessa forma, acompanharmos de perto essas implantações para vermos o ganho de capacidade no porto".

### **Caio Morel, diretor executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec)**

"O Brasil não para de bater recordes na exportação de alimentos, tendo sido referenciado recentemente como o supermercado do mundo, onde todos os países do nosso planeta vão às compras. Para abastecer suas populações com produtos produzidos por aqui. Na esteira do boom do agronegócio, o Brasil se consolida como o maior exportador de alimentos do mundo, segundo a Associação Brasileira da Indústria de Alimentos (ABIA). O País deve encerrar o ano de 2023 como o maior exportador mundial de açúcar, respondendo por mais de 50% do comércio global no período, com o volume exportado previsto para 32,2 milhões de toneladas, um aumento de 18% em relação ao ano de 2022. Do total exportado neste ano, 61,5% passarão pelo Porto de Santos, que se configura como o maior porto mundial na exportação de açúcar, com 19,8 milhões de toneladas, ou cerca de 30% de todo o volume exportado em todo o globo. Trata-se de um recorde extraordinário, que somente vem a confirmar a excelência do agronegócio brasileiro e a importância da infraestrutura portuária para viabilizar o potencial da nossa produção agrícola, com efeito altamente positivo na economia nacional, gerando riquezas somente possíveis pela integração proporcionada pelo comércio externo. Importante também pontuar o crescimento da exportação de açúcar com a utilização de contêineres. Nada menos que 2,1 milhões de toneladas de açúcar foram exportadas através de nossos terminais de contêineres, representando o embarque de mais de 120 mil TEU ao longo de 2023".

### **Marcelo Neri, presidente da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar)**

"O desempenho do Porto de Santos nas exportações de açúcar é notável, especialmente considerando o aumento de 5% em relação ao ano anterior. Esse crescimento reflete não apenas a força da indústria açucareira no Brasil, mas também a eficiência e capacidade do Porto de Santos



em lidar com grandes volumes de exportação. Mas o que está bom não quer dizer que não possa ser melhorado. E para melhorar ainda mais, o Porto de Santos, principalmente o governo e a iniciativa privada, poderiam investir em algumas áreas que destaco como principais: 1) A carga de açúcar é transportada para o Porto de Santos tanto por via rodoviária quanto ferroviária e tem sido comum no Brasil o uso de ambos para o transporte de commodities como o açúcar. O modal rodoviário, entretanto, ainda tem presença significativa por sua flexibilidade e capacidade de alcançar diferentes regiões produtoras. Ao mesmo tempo, o ferroviário é cada vez mais utilizado devido à eficiência e sustentabilidade para movimentar grandes volumes a longas distâncias. Neste contexto, os acessos viários são de fato um dos principais gargalos do Porto de Santos e essa questão impacta diretamente a eficiência do transporte de cargas, afetando a capacidade de exportação do porto. Lidar com isso, por meio de estratégias como investir na expansão e manutenção das rodovias de acesso ao porto, é crucial. Isso pode incluir a ampliação de pistas, melhoria da sinalização e construção de novas vias de acesso para desafogar o tráfego. 2) Tanto o governo quanto a iniciativa privada, por meio de seus principais players, poderiam investir em parcerias estratégicas, estabelecendo acordos com países importadores para quem sabe abrir novos mercados e garantir fluxos de exportação maiores e mais estáveis. 3) Adotar práticas sustentáveis e socialmente responsáveis pode melhorar a imagem do porto no mercado global, atraindo mais negócios e parcerias. Com uma supersafra de grãos, mercado que concentra o maior volume de exportação brasileira, Santos e os demais portos do Brasil mostraram que podem superar as expectativas e bater recordes. Santos segue sendo o principal porto do Brasil, representando o maior volume exportado. Acredito que nesse ano desafiador que tivemos, a resposta foi muito boa e será ainda melhor nos próximos anos, pois temos diversos projetos de melhorias e expansão sendo implantados nos terminais santistas. O desempenho atual do Porto de Santos é impressionante. Com investimentos estratégicos e foco em sustentabilidade e diversificação, ele pode se estabelecer ainda mais como um líder global na exportação de açúcar e outros produtos agrícolas".

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 23/12/2023**

## INOVAÇÃO TECNOLÓGICA: UM COMPROMISSO INADIÁVEL

Os portos possuem papel estratégico, pois podem contribuir com a geração de novas formas de energia

**Por: Angelino Caputo**



**Foto: Sílvio Luiz/AT**

Que nossa sociedade atravessa uma grande ebulição decorrente da enxurrada de tecnologias oferecidas pela 4ª Revolução Industrial, já não é novidade para mais ninguém. Temos inteligência artificial (IA), big data, blockchain, IoT, 5G, machine learnig, robótica, sistemas autônomos e cyber físicos, e mais uma sopa de letrinhas que fica até difícil de acompanhar para que serve isso tudo.

Some-se a isso os eventos climáticos extremos, causados pelo próprio homem com o consumo acumulado de combustíveis fósseis, que inundaram nossa atmosfera de gases de efeito estufa. Isso acelera os movimentos de transição energética, com a adoção de fontes renováveis, que acaba trazendo um outro tipo de inovação, resultando na eletrificação de praticamente tudo: automóveis, navios, indústrias e, porque não dizer, portos. Nesse rol entra o desenvolvimento de formas intermediárias para se armazenar energia, com destaque para o hidrogênio e a amônia.

Aqui, os portos também possuem papel estratégico, pois além de serem grandes consumidores, podem contribuir com a geração de novas formas de energia, em especial com a implantação de parques eólicos. Nesse sentido, alguns já estão mais avançados e já anunciaram projetos consistentes, como os portos de Itaqui e Suape, enquanto outros ainda estão no nível das boas intenções, como o Porto de Santos.



Essa inovação “energética” traz ainda um outro vetor importante, que é a atração de parques industriais para próximo dos portos, devido principalmente aos custos e às dificuldades técnicas para o transporte do hidrogênio. Pensando estrategicamente, se essa questão for integrada com a inovação regulatória trazida pelo marco legal das Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs), temos mais uma excelente oportunidade de desenvolvimento dos portos com o viés estratégico da inovação.

Mas voltando àquela inovação mais conhecida, que é a de TI, temos uma série de oportunidades passeando aos olhos dos gestores portuários, como “cavalos arriados”, que segundo o pessoal lá da roça não passa duas vezes!

São diversas startups que começam a nos surpreender com soluções ao mesmo tempo simples e de grande impacto na eficiência das operações e que precisam ser notadas e apoiadas. Assim, merece todos os elogios o programa de incentivos às startups capitaneado pela Autoridade Portuária de Santos (APS), que já começa a produzir resultados práticos como a otimização do embarque de grãos em situações de restrições climáticas e o mapeamento contínuo da topologia do fundo do canal de navegação, orientando a eficiência das dragagens, dentre outros.

O benchmarking internacional mostra que diversos portos ao redor do mundo já estão em níveis de automação bem à frente dos portos brasileiros. Quem não conhece ou nunca ouviu falar do famoso “terminal fantasma” de Roterdã, onde tudo é autônomo e não se vê um único ser humano operando guindastes e caminhões? Mas aí há de se considerar a decisão estratégica pelo uso da inovação. Lá ninguém mais quer dirigir caminhões ou operar guindastes dentro dos terminais e a solução é a substituição de seres humanos por máquinas autônomas. Por aqui ainda tem muita gente que topa isso e o custo é muito inferior ao da automação total, o que prova que tecnologia por tecnologia nem sempre é a melhor solução.

Em Santos, a Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) colabora com o giro da roda da inovação portuária, realizando anualmente o Porto Hack Santos. A edição de 2023 ocorreu nos últimos dias 9 e 10, buscando soluções inovadoras para melhorar a relação do porto com a cidade e inovar na relação dos recintos com seus clientes a partir de chatbots equipados com inteligência artificial. O fato é que a inovação em todos os níveis está aí, ao nosso alcance, e não dar foco nesse importante componente do nosso mundo moderno pode ser um erro fatal para a sobrevivência dos nossos portos e das empresas portuárias.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*  
*Data: 23/12/2023*



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

### USINA DE DESSALINIZAÇÃO EM FORTALEZA, DE R\$ 3 BI, PODE DERRUBAR INTERNET NO BRASIL?

A usina de dessalinização em Fortaleza deveria ser uma solução numa região carente de recursos hídricos. Mas se tornou um problema supostamente de infraestrutura estratégica de telecomunicações e político

*Por Fernando Ítalo*

A usina de dessalinização em Fortaleza (CE), sob responsabilidade da Companhia de Água e Esgoto do Ceará (Cagece) e que será construída por meio de parceria público-privada (PPP), transformou a badalada Praia do Futuro, um dos principais cartões-postais da “Miami do Nordeste”, em zona de guerra. O conflito tem escalado nos últimos dias, depois que a Superintendência do Patrimônio da União (SPU-CE), contrariando recomendações da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), deu parecer favorável ao empreendimento.

O que está em jogo nessa batalha é que o projeto – orçado em R\$ 3,2 bilhões – representaria, segundo o setor de telecom, ameaça de desconectar o Brasil da internet, já que a Praia do Futuro literalmente liga o país à rede mundial de computadores.



**Usina de dessalinização em Fortaleza: governador Elmano de Freitas (PT) já foi procurado até pelo ministro Juscelino Filho (Comunicações)/Foto: Governo do Ceará**

Dezessete cabos submarinos, com em torno de seis mil quilômetros de extensão e responsáveis por 99% do tráfego de dados dos brasileiros, chegam ao balneário a partir da União Europeia, num ponto geográfico que é o mais próximo entre o Brasil e o continente europeu. Oito gigantes do setor são donos dessa infraestrutura.

Com isso, alguns dos maiores data centers do país também estão instalados nessa área. Para se ter ideia da dimensão desse cluster, o hub de conectividade de Fortaleza é o segundo maior do mundo, atrás apenas de Fujaira, nos Emirados Árabes Unidos.

As polêmicas em torno da usina de dessalinização de Fortaleza – que já tem licenciamento em todas as instâncias, incluindo ambientais – não são recentes e a princípio não envolviam as questões estratégicas de telecomunicações que estão sendo alegadas.

Entre 2020 e 2021, por exemplo, o resultado da licitação do empreendimento foi questionado pelas empresas perdedoras.

A escolha da sociedade de propósito específico (SPE) Águas de Fortaleza – formado por Marquise Infraestrutura, PB Construções Ltda e a Abengoa Água S/A (Espanha) – só foi oficializada em abril em 2021, após meses de contestação. Superado esse imbróglio, se tornaram públicos, a partir de 2022, os embates com as operadoras e a Anatel.

A agência desde então vem trabalhando, sem sucesso até o momento, para barrar o empreendimento, classificado pelo colegiado como “indesejável e imprudente”.

Inicialmente, a Anatel exigiu a relocação do projeto – incluindo torre de captação, rede de tubulações e unidade de dessalinização – que, na proposta original, estaria localizado numa área entre 40 e 50 metros de distância do hub.

A alteração foi acatada pelo Governo do Ceará, que transferiu o empreendimento para um ponto a 567 metros dos cabos submarinos, o que encareceu o custo da usina em R\$ 35 milhões.

Porém, agora, Anatel, todo o setor de telecomunicações e até a cadeia de streaming, entretenimento e jornalismo se unem para defender que mesmo com a mudança não há garantias de segurança para a operação da usina, que poderia gerar lentidão, instabilidade e até um apagão de internet no país.



Como evidência deste alinhamento, o viés das reportagens veiculadas nas maiores redes de televisão do mercado brasileiro e portais de notícias, entre outras mídias, têm sido claramente contra a usina de dessalinização de Fortaleza, com poucos questionamentos sobre os problemas de segurança hídrica na cidade.

**Praia do Futuro virou zona de guerra entre as operadoras de telecom e o Governo do Ceará por causa da usina de dessalinização em Fortaleza/Foto: Cagece (Divulgação)**

### **Operadoras Vs usina de dessalinização em Fortaleza**

O round mais recente dessa luta foi a divulgação, nesta sexta-feira (22), de uma carta aberta da Associação Brasileira de Provedores de Internet e Telecomunicações (Abrint), que representa prestadoras de telecom de pequeno porte.

Alinhada à manifestação divulgada uma semana antes pela Anatel, a Abrint argumenta que “a preocupação central reside no potencial impacto dessa instalação da usina sobre a estabilidade dos cabos submarinos, essenciais para o regular funcionamento das telecomunicações no Brasil – inclusive em razão do substrato do fundo do mar, a perturbação de sua sedimentação e o perfil de implantação destes cabos”.

No documento, a entidade chama a atenção para a “não observância [no projeto da usina de dessalinização em Fortaleza] das posições geográficas dos pontos de rotas dos cabos submarinos em operação na região.”

No mesmo tom, Luiz Henrique Barbosa, presidente executivo da TelComp – associação que reúne desde provedores a empresas de TV a cabo – sustenta que “a obra pode gerar apagão de internet no país porque não está se colocando uma usina onde tem um cabo, mas onde tem um hub todo”.

“Hoje, ninguém pensa em chegar com internet no Brasil por outro caminho que não seja o de Fortaleza”, acrescenta.

Segundo o executivo, no caso de um cabo ser danificado pela operação da usina de dessalinização em Fortaleza, “um conserto poderia levar semanas, o que causaria nesse período, no mínimo, uma redução na velocidade de tráfego de dados”.



**Conserto de um cabo submarino poderia levar semanas, afirma Luiz Henrique Barbosa, da TelComp/Foto: TeleComp (Divulgação)**

### **O que diz o Governo do Ceará?**

O governador do Ceará, Elmano de Freitas (PT), defende a segurança da usina para o hub de conectividade e descarta nova transferência.

“Todos os estudos técnicos que fizemos por mais de dois anos são claros que não há nenhum risco aos cabos. O que não é possível é que as empresas donas dos cabos de internet queiram ser donas da Praia do Futuro“, dispara.

“Isso não é razoável. A Praia do Futuro é do povo do Ceará, do povo de Fortaleza”, complementa Elmano, que já foi procurado até pelo ministro das Comunicações, Juscelino Filho, com quem se reuniu na semana passada, em Brasília, para tratar dessa controvérsia.

No encontro, ficou acordado que a Cagece vai realizar novos estudos sobre possíveis impacto da obra ao cluster de tech e apresentar um planejamento específico voltado para garantir a segurança da usina para os cabos em terra e mar, o que vai incluir um detalhamento minucioso da gestão de risco.

Com base nesses documentos, a companhia vai pedir a reavaliação da posição da Anatel em relação à usina de dessalinização em Fortaleza. A agência, por sua vez, se comprometeu a analisar o material com brevidade máxima, tão logo seja entregue.

### **O que é a usina de dessalinização de Fortaleza?**

Parceria público privada com validade de 30 anos, a usina de dessalinização em Fortaleza tem previsão de começar a ser construída no primeiro trimestre de 2024 e entrar em operação em 2026.



A planta terá uma torre submersa localizada a 2,5 quilômetros da praia, para captação da água a 14 metros de profundidade. A estrutura foi projetada para preservar a dinâmica das correntes marítimas.

Por meio de vasos comunicantes que funcionam sem bombeamento, a água será levada até uma câmara de captação, no continente.

Dessa estrutura, será bombeada até a unidade de dessalinização propriamente dita, a três quarteirões da orla e com capacidade de produção de mil litros de água potável por segundo, a partir de 2,3 mil litros de água salgada. O rejeito, chamado de salmoura, terá como destino final o descarte no oceano.

Já a água potável será levada, por meio de uma rede de oito quilômetros, a dois reservatórios na cidade, localizados na Praça da Imprensa (Aldeota) e Morro Santa Terezinha (Mucuripe). A estimativa é que 720 mil moradores sejam beneficiados com esse reforço no abastecimento em bairros como Papicu, Cidade 2000, Praia do Futuro, Vicente Pinzón, Dunas e Aldeota.

O projeto vai funcionar de forma complementar ao sistema tradicional de captação de água em açudes, sendo acionado quando os reservatórios estiverem abaixo de um determinado nível de armazenamento que a Cagece irá definir.

### **Por quê a Praia do Futuro?**

Fortaleza tem 2,6 milhões de habitantes e rivaliza com Salvador como capital nordestina preferida pelos turistas. A metrópole, no entanto, sofre com a oferta insuficiente de água potável.

O problema se torna dramático em períodos de estiagem, como o registrado no final da década passada, quando o Ceará enfrentou cinco anos seguidos de seca. Entre 2016 e 2017, a capital passou por racionamento, que incluiu metas mensais de redução por unidade consumidora e multas para quem descumprisse o percentual.

O ex-governador Camilo Santana realizou investimentos para incrementar tanto a infraestrutura de captação – por meio da construção de novos açudes – quanto a rede de distribuição na Região Metropolitana. Esses esforços, no entanto, chegaram ao limite da disponibilidade de água no continente.

A dessalinização surgiu como alternativa para garantia de segurança hídrica à sociedade, incluindo os moradores e as empresas que dependem do insumo. Depois de anos de estudos, a Praia do Futuro foi definida como localização, atendendo a critérios de viabilidade técnica e financeira.

Entre as áreas que foram analisadas para o empreendimento está a Praia do Cumbuco, no município de Caucaia. Além de problemas operacionais, esta localização traria a necessidade um investimento adicional de R\$ 720 milhões, impactando o orçamento da usina em 23%.

Outra região avaliada foi a Praia da Sabiaguaba, na própria capital. Neste bairro, o custo do empreendimento teria um acréscimo de R\$ 656 milhões, o equivalente a todo o volume de recursos programado para a primeira etapa da usina, que é de R\$ 650 milhões.

*Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda*

*Data: 26/12/2023*

## **COMO SUAPE PRETENDE DOBRAR SUA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA EM UMA DÉCADA**

Nesta entrevista, Márcio Guiot, presidente de Suape, fala dos projetos estruturadores e conta como é administrar o complexo, que é quase uma cidade.

*Da Redação ME*



**Papo de Negócio traz o presidente de Suape, Márcio Guiot, como segundo entrevistado da série/foto: Arthur de Souza/ME**

No segundo episódio da série de videocasts sobre os 45 anos de Suape, o presidente do Complexo Portuário, Marcio Guiot, revela os projetos estruturadores que vão colocar o porto pernambucano em outro patamar, dobrando sua movimentação de cargas para 50 milhões de toneladas.

Um deles é a refinaria de petróleo Abreu e Lima, que entre 2024 e 2025 deve alcançar a produção de 130 mil barris dia. O seu segundo trem deve ser concluído entre 2027 e 2028, dobrando essa produção para 260 mil barris dia. Atualmente, graças à refinaria, Suape já é líder no país na movimentação de graneis líquidos e gás.



**Zona Industrial da Suape/Foto: divulgação**

O presidente também conta como é administrar Suape. Com 17 mil pessoas, 84 indústrias, 12 polos de desenvolvimento e milhares de moradores em seu território, Márcio Guiot é quase um prefeito. Confira.

Fonte: Mercoshipping Marítima Ltda  
Data: 26/12/2023

No total, 20 unidades da Federação já contam com a venda digital pelo aplicativo do Governo Federal. Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina ainda não utilizam a ferramenta

Do início do ano até a primeira quinzena de dezembro, foram comercializados 7.582 veículos pela funcionalidade de venda digital, do aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT), no Rio Grande do Norte. Por meio do aplicativo, é possível realizar a assinatura eletrônica da autorização de transferência direta de propriedade de veículos (ATPV-e) entre vendedor e comprador pela CDT, dada a autorização do departamento de Trânsito do local de registro do veículo.

A venda digital permite realizar a transação comercial de automóveis sem necessidade de reconhecer firma ou assinar contrato em papel, com a assinatura digital do gov.br e biometria facial. Para consolidar a venda, o novo proprietário precisa apenas ir ao departamento de trânsito local para fazer a vistoria e realizar a transferência do veículo.

O Rio Grande do Norte aderiu à ferramenta em março de 2022. No total, 20 estados já utilizam o aplicativo nas transações de compra e venda. Neste ano, o aplicativo possibilitou a realização de 334.747 vendas digitais em todo o país. A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) aguarda a adesão à ferramenta do Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina, que ainda não oferecem essa facilidade.

### Como funciona

- O aplicativo permite a realização de uma transação mais rápida e simples;
- A segurança é garantida pela exigência de login do usuário com conta prata ou ouro, na plataforma gov.br, além de biometria facial para a assinatura digital;

- Feita a operação, o proprietário precisa apenas se dirigir ao Detran local para fazer a vistoria e realizar a transferência do veículo;
- Somente proprietários de veículos com documentos emitidos a partir de 4 de janeiro de 2021, quando o antigo Documento Único de Transferência (DUT) foi substituído pela versão digital (ATPV-e), podem desfrutar da facilidade.



**Infográfico com o passo a passo da venda digital**  
**Multímídia/MT**

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF  
Data: 26/12/2023

## SERGIPE TEM MAIS DE 6,4 MIL VEÍCULOS COMERCIALIZADOS VIA VENDA DIGITAL, DA CDT

Funcionalidade está presente no aplicativo da Carteira Digital de Trânsito e disponível em 20 unidades da Federação. Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina ainda não utilizam a ferramenta

A adesão de Sergipe à funcionalidade venda digital, presente na Carteira Digital de Trânsito (CDT), permitiu a comercialização de 6.430 veículos de janeiro até a primeira quinzena de dezembro de 2023. A funcionalidade permite a assinatura eletrônica da autorização de transferência direta de propriedade de veículos (ATPV-e) entre vendedor e comprador pela CDT, dada a autorização do departamento de Trânsito do local de registro do veículo.

Com a venda digital, é possível realizar a transação comercial de automóveis sem necessidade de reconhecer firma ou assinar contrato em papel, com a assinatura digital do gov.br e biometria facial. Para consolidar a venda, o novo proprietário precisa apenas ir ao departamento de trânsito local para fazer a vistoria e realizar a transferência do veículo.

Em 2023, o aplicativo possibilitou a realização de 334.747 vendas digitais em todo o país. A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) aguarda a adesão à ferramenta do Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina, que ainda não oferecem essa facilidade.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF  
Data: 26/12/2023

## CEARÁ REGISTRA MAIS DE 20 MIL TRANSAÇÕES DE VEÍCULOS PELA FERRAMENTA VENDA DIGITAL EM 2023

Em todo o Brasil, já foram mais de 334 mil vendas pela funcionalidade. Das 27 unidades da Federação, Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina ainda não aderiram



Entre janeiro e a primeira quinzena de dezembro de 2023, foram registradas no Ceará 27.363 transações comerciais de veículos pela ferramenta venda digital, disponível na Carteira Digital de Trânsito (CDT), em 2023. A possibilidade de comprar e vender veículos automotores por meio da CDT já é uma realidade em quase todo o Brasil. No total, 20 unidades da Federação já aderiram à funcionalidade criada pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).

Com a venda digital, é possível realizar a transação comercial de automóveis sem necessidade de reconhecer firma ou assinar contrato em papel, com a assinatura digital do gov.br e biometria facial. Para consolidar a venda, o novo proprietário precisa apenas ir ao departamento de trânsito local para fazer a vistoria e realizar a transferência do veículo.

Em 2023, o aplicativo possibilitou a realização de 334.747 vendas digitais em todo o país. A Senatran aguarda a adesão à ferramenta do Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina, que ainda não oferecem essa facilidade.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF*

*Data: 26/12/2023*

### **MATO GROSSO TEM QUASE 17 MIL TRANSAÇÕES COMERCIAIS DE VEÍCULOS PELO VENDA DIGITAL, DA CDT**

Cerca de 334 mil vendas ocorreram em todo o Brasil em 2023. Das 27 unidades da Federação, Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina ainda não aderiram à ferramenta

Por meio da ferramenta venda digital, disponível na Carteira Digital de Trânsito (CDT), ocorreram 16.967 transações comerciais de veículos em 2023 no Mato Grosso. A possibilidade de comprar e vender veículos automotores por meio da CDT já é uma realidade em quase todo o Brasil. No total, 20 unidades da Federação já aderiram à funcionalidade criada pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).

Com a venda digital, é possível realizar a transação comercial de automóveis sem necessidade de reconhecer firma ou assinar contrato em papel, com a assinatura digital do gov.br e biometria facial. Para consolidar a venda, o novo proprietário precisa apenas ir ao departamento de trânsito local para fazer a vistoria e realizar a transferência do veículo.

Em 2023, o aplicativo possibilitou a realização de 334.747 vendas digitais em todo o país. A Senatran aguarda a adesão à ferramenta do Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina, que ainda não oferecem essa facilidade.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF*

*Data: 26/12/2023*

### **EM 2023, PARÁ REGISTRA MAIS DE 12 MIL TRANSAÇÕES COMERCIAIS DE VEÍCULOS PELA VENDA DIGITAL**

Cerca de 334 mil vendas ocorreram em todo o Brasil no ano passado. Das 27 unidades da Federação, Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina ainda não aderiram à venda digital

De janeiro à primeira quinzena de dezembro de 2023, ocorreram 12.524 transações comerciais de veículos por meio da ferramenta venda digital, disponível na Carteira Digital de Trânsito (CDT), no Pará. A possibilidade de comprar e vender veículos automotores por meio da CDT já é uma realidade em quase todo o Brasil. No total, 20 unidades da Federação já aderiram à funcionalidade criada pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).





Com a venda digital, é possível realizar a transação comercial de automóveis sem necessidade de reconhecer firma ou assinar contrato em papel, com a assinatura digital do gov.br e biometria facial. Para consolidar a venda, o novo proprietário precisa apenas ir ao departamento de trânsito local para fazer a vistoria e realizar a transferência do veículo.

Em 2023, o aplicativo possibilitou a realização de 334.747 vendas digitais em todo o país. A Senatran aguarda a adesão à ferramenta do Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina, que ainda não oferecem essa facilidade.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF*

*Data: 26/12/2023*

### **RONDÔNIA REGISTROU MAIS DE 7 MIL TRANSAÇÕES PELA FERRAMENTA VENDA DIGITAL EM 2023**

Vinte estados brasileiros já aderiram ao sistema. Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina são as únicas unidades da Federação que ainda não utilizam a ferramenta

O estado de Rondônia, que aderiu ao sistema Venda Digital em agosto de 2022, registrou 7 738 transações com o aplicativo neste ano. A ferramenta, possibilita a compra e a venda de veículos automotores por meio da Carteira Digital de Trânsito (CDT). No total, 20 estados já aderiram ao Venda Digital, que permite a assinatura eletrônica da autorização de transferência direta de propriedade de veículos (ATPV-e) entre vendedor e comprador pela CDT, dada a autorização do Departamento de Trânsito do local de registro do veículo.

Só neste ano, o aplicativo possibilitou a realização de 334.747 vendas digitais em todo o país. A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) aguarda a adesão à ferramenta do Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina, que ainda não oferecem essa facilidade.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF*

*Data: 26/12/2023*

### **RIO DE JANEIRO CONCLUIU MAIS DE 157 MIL TRANSAÇÕES PELA FUNCIONALIDADE VENDA DIGITAL EM 2023**

Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina são as únicas unidades da Federação que ainda não utilizam a ferramenta

Ao realizar 157.366 transações pelo aplicativo Venda Digital, via Carteira Digital de Trânsito (CDT), o Rio de Janeiro conquistou o segundo lugar no uso da ferramenta em todo o Brasil. O estado aparece logo após de São Paulo, com 175.245 operações concluídas.

A possibilidade de comprar e vender veículos automotores por meio da CDT já é uma realidade em quase todo o Brasil. Atualmente, 20 estados aderiram à Venda Digital, possibilitando a assinatura eletrônica da autorização de transferência direta de propriedade de veículos (ATPV-e) entre vendedor e comprador pela CDT.

Desde a sua adesão, em junho de 2022, o Rio de Janeiro vem contribuindo de maneira ativa nas transações. No ano de 2023, o aplicativo possibilitou a realização de 334.747 vendas digitais em todo o país. A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) aguarda a adesão de sete unidades federativas que ainda não adotaram essa facilidade: Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF*

*Data: 26/12/2023*



### **RORAIMA REGISTROU 737 TRANSAÇÕES PELA FERRAMENTA VENDA DIGITAL EM 2023**

Vinte estados brasileiros já aderiram ao sistema. Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina são as únicas unidades da Federação que ainda não utilizam a ferramenta

O estado de Roraima registrou neste ano 737 transações pelo aplicativo Venda Digital. A ferramenta permite a compra e a venda de veículos automotores por meio da Carteira Digital de Trânsito (CDT). Utilizando o aplicativo, é possível realizar a assinatura eletrônica da autorização de transferência direta de propriedade de veículos (ATPV-e) entre vendedor e comprador pela CDT, dada a autorização do Departamento de Trânsito do local de registro do veículo. A funcionalidade está disponível para os cidadãos de Roraima desde março de 2022.

Neste ano, o Venda Digital possibilitou a realização de 334.747 vendas digitais em todo o país. A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) aguarda a adesão à ferramenta do Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina, que ainda não oferecem essa facilidade.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF*  
*Data: 26/12/2023*

### **ALAGOAS: MAIS DE 4,5 MIL VEÍCULOS FORAM COMERCIALIZADOS PELA FUNCIONALIDADE VENDA DIGITAL**

Ferramenta faz parte do aplicativo Carteira Digital de Trânsito. Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina ainda não aderiram

O estado de Alagoas encerra o ano com 4.515 transações de compra e venda de veículos por meio da funcionalidade venda digital, do aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT). A ferramenta permite a assinatura eletrônica da autorização de transferência direta de propriedade de veículos (ATPV-e) entre vendedor e comprador pela CDT, dada a autorização do departamento de trânsito do local de registro do veículo.

Com a venda digital, é possível realizar a transação comercial de automóveis sem necessidade de reconhecer firma ou assinar contrato em papel, com a assinatura digital do gov.br e biometria facial. Para consolidar a venda, o novo proprietário precisa apenas ir ao departamento de trânsito local para fazer a vistoria e realizar a transferência do veículo.

Em 2023, o aplicativo possibilitou a realização de 334.747 vendas digitais em todo o país. A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) aguarda a adesão à ferramenta de Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina, que ainda não oferecem essa facilidade.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF*  
*Data: 26/12/2023*

### **ACRE TEM 714 VEÍCULOS COMERCIALIZADOS POR MEIO DA VENDA DIGITAL, DA CARTEIRA DIGITAL DE TRÂNSITO**

Cerca de 334 mil vendas ocorreram em todo o Brasil no ano passado. Das 27 unidades da Federação, Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina ainda não aderiram à venda digital

De janeiro à primeira quinzena de dezembro de 2023, ocorreram 714 transações comerciais de veículos por meio da ferramenta venda digital, disponível na Carteira Digital de Trânsito (CDT), no Acre. A possibilidade de comprar e vender veículos automotores por meio da CDT já é uma realidade



em quase todo o Brasil. No total, 20 unidades da Federação já aderiram à funcionalidade criada pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).

Com a venda digital, é possível realizar a transação comercial de automóveis sem necessidade de reconhecer firma ou assinar contrato em papel, com a assinatura digital do gov.br e biometria facial. Para consolidar a venda, o novo proprietário precisa apenas ir ao departamento de trânsito local para fazer a vistoria e realizar a transferência do veículo.

Em 2023, o aplicativo possibilitou a realização de 334.747 vendas digitais em todo o país. A Senatran aguarda a adesão à ferramenta do Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina, que ainda não oferecem essa facilidade.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF*

*Data: 26/12/2023*

### **PERNAMBUCO REGISTROU MAIS DE 80 MIL TRANSAÇÕES PELA FERRAMENTA VENDA DIGITAL EM 2023**

Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina são as únicas unidades da Federação que ainda não utilizam a ferramenta, os outros vinte estados brasileiros já aderiram ao sistema

O estado de Pernambuco foi o campeão do Nordeste no uso da ferramenta venda digital da Carteira Digital de Trânsito (CDT) em 2023, com registro de 80.647 transações. Considerando-se as negociações levadas a termo em todo o país, Pernambuco ocupa o terceiro lugar, atrás apenas de São Paulo (175.245 negócios fechados) e Rio de Janeiro (157.366).

A possibilidade de comprar e vender veículos automotores por meio da CDT já é uma realidade em quase todo o Brasil. No total, 20 estados aderiram à Venda Digital, que permite a assinatura eletrônica da autorização de transferência direta de propriedade de veículos (ATPV-e) entre vendedor e comprador pela CDT, dada a autorização do Departamento de Trânsito do local de registro do veículo. A funcionalidade está à disposição dos pernambucanos desde março de 2022.

Em 2023, o aplicativo possibilitou a realização de 334.747 vendas digitais em todo o país. A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) aguarda a adesão de Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina, que ainda não oferecem essa facilidade.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF*

*Data: 26/12/2023*

### **NO TOCANTINS, MAIS DE 2 MIL VEÍCULOS FORAM COMERCIALIZADOS PELO APLICATIVO VENDA DIGITAL, DA CDT**

Vinte estados já realizam transações de compra e venda de veículos pelo aplicativo. Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina ainda não utilizam a ferramenta

O estado de Tocantins realizou, em 2023, 2.616 transações de compra e venda de veículos automotores através do aplicativo Venda Digital da Carteira Digital de Trânsito (CDT). Por meio do aplicativo, é possível realizar a assinatura eletrônica da autorização de transferência direta de propriedade de veículos (ATPV-e) entre vendedor e comprador pela CDT, dada a autorização do departamento de Trânsito do local de registro do veículo.

O estado aderiu ao uso da ferramenta em janeiro deste ano. Em todo o país, o aplicativo possibilitou a realização de 334.747 vendas digitais ao longo de 2023. No total, 20 estados já utilizam o aplicativo nas transações de compra e venda. A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) aguarda a adesão à ferramenta do Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina, que ainda não oferecem essa facilidade.



*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF*  
*Data: 26/12/2023*

### **VENDA DIGITAL SUPERA 55 MIL TRANSAÇÕES COMERCIAIS DE VEÍCULOS NO RIO GRANDE DO SUL EM 2023**

Em todo o Brasil, foram mais de 334 mil vendas no ano passado. Das 27 unidades da Federação, somente Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina não aderiram à ferramenta

Entre janeiro e a primeira quinzena de dezembro de 2023, a ferramenta venda digital, disponível na Carteira Digital de Trânsito (CDT), atingiu 55.418 transações comerciais de veículos no Rio Grande do Sul. No total, 20 unidades da Federação já aderiram à funcionalidade criada pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).

Com a venda digital, é possível realizar a transação comercial de automóveis sem necessidade de reconhecer firma ou assinar contrato em papel, com a assinatura digital do gov.br e biometria facial. Para consolidar a venda, o novo proprietário precisa apenas ir ao departamento de trânsito local para fazer a vistoria e realizar a transferência do veículo.

Em 2023, o aplicativo possibilitou a realização de 334.747 vendas digitais em todo o país. A Senatran aguarda a adesão à ferramenta do Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina, que ainda não oferecem essa facilidade.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF*  
*Data: 26/12/2023*

### **CERCA DE 43 MIL TRANSAÇÕES COMERCIAIS DE VEÍCULOS OCORRERAM NO PARANÁ PELA VENDA DIGITAL EM 2023**

Em todo o Brasil, foram mais de 334 mil vendas no ano passado. Das 27 unidades da Federação, somente Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina não aderiram à ferramenta

O Paraná teve um total de 43.854 transações pela ferramenta venda digital, disponível na Carteira Digital de Trânsito (CDT), em 2023. A possibilidade de comprar e vender veículos automotores por meio da CDT já é uma realidade em quase todo o Brasil. No total, 20 unidades da Federação já aderiram à funcionalidade criada pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).

Com a venda digital, é possível realizar a transação comercial de automóveis sem necessidade de reconhecer firma ou assinar contrato em papel, com a assinatura digital do gov.br e biometria facial. Para consolidar a venda, o novo proprietário precisa apenas ir ao departamento de trânsito local para fazer a vistoria e realizar a transferência do veículo.

Em 2023, o aplicativo possibilitou a realização de 334.747 vendas digitais em todo o país. A Senatran aguarda a adesão à ferramenta do Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina, que ainda não oferecem essa facilidade.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF*  
*Data: 26/12/2023*

### **MATO GROSSO DO SUL ENCERRA 2023 COM MAIS DE 13 MIL TRANSAÇÕES DE VEÍCULOS VIA CARTEIRA DIGITAL DE TRÂNSITO**

Cerca de 334 mil vendas ocorreram em todo o Brasil em 2023. Das 27 unidades da Federação, Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina ainda não aderiram à venda digital



Por meio da ferramenta venda digital, disponível na Carteira Digital de Trânsito (CDT), ocorreram 13.731 transações comerciais de veículos em 2023 na Bahia. A possibilidade de comprar e vender veículos automotores por meio da CDT já é uma realidade em quase todo o Brasil. No total, 20 unidades da Federação já aderiram à funcionalidade criada pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).

Com a venda digital, é possível realizar a transação comercial de automóveis sem necessidade de reconhecer firma ou assinar contrato em papel, com a assinatura digital do gov.br e biometria facial. Para consolidar a venda, o novo proprietário precisa apenas ir ao departamento de trânsito local para fazer a vistoria e realizar a transferência do veículo.

Em 2023, o aplicativo possibilitou a realização de 334.747 vendas digitais em todo o país. A Senatran aguarda a adesão à ferramenta do Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina, que ainda não oferecem essa facilidade.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF*  
*Data: 26/12/2023*

### **MINAS GERAIS REGISTRA MAIS DE 73 MIL TRANSAÇÕES PELA FERRAMENTA VENDA DIGITAL EM 2023**

Dentre todos os estados brasileiros somente Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina ainda não utilizam a ferramenta

O estado de Minas Gerais registrou 73.252 transações na ferramenta de Venda Digital da Carteira Digital de Trânsito (CDT), em 2023. A possibilidade de comprar e vender veículos automotores por meio da CDT, já é uma realidade em quase todo o Brasil. Atualmente, 20 estados já aderiram à Venda Digital, que permite a assinatura eletrônica da autorização de transferência direta de propriedade de veículos (ATPV-e) entre vendedor e comprador pela CDT, dada a autorização do Departamento de Trânsito do local de registro do veículo. A funcionalidade está disponível para os condutores mineiros desde julho do ano passado.

Em 2023, o aplicativo possibilitou a realização de 334.747 vendas digitais em todo o país (<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2023/12/venda-digital-fecha-2023-com-mais-de-334-mil-transacoes-e-adesao-de-20-estados-brasileiros>). A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) aguarda a adesão à ferramenta do Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina, que ainda não oferecem essa facilidade.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF*  
*Data: 26/12/2023*

### **EM 2023, BAHIA REGISTRA QUASE 16 MIL TRANSAÇÕES COMERCIAIS DE VEÍCULOS PELA VENDA DIGITAL, DA CDT**

Cerca de 334 mil vendas ocorreram em todo o Brasil em 2023. Das 27 unidades da Federação, Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina ainda não aderiram à ferramenta

Por meio da ferramenta venda digital, disponível na Carteira Digital de Trânsito (CDT), ocorreram 15.584 transações comerciais de veículos em 2023 na Bahia. A possibilidade de comprar e vender veículos automotores por meio da CDT já é uma realidade em quase todo o Brasil. No total, 20 unidades da Federação já aderiram à funcionalidade criada pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).

Com a venda digital, é possível realizar a transação comercial de automóveis sem necessidade de reconhecer firma ou assinar contrato em papel, com a assinatura digital do gov.br e biometria facial. Para consolidar a venda, o novo proprietário precisa apenas ir ao departamento de trânsito local para fazer a vistoria e realizar a transferência do veículo.



Em 2023, o aplicativo possibilitou a realização de 334.747 vendas digitais em todo o país. A Senatran aguarda a adesão à ferramenta do Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina, que ainda não oferecem essa facilidade.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF*

*Data: 26/12/2023*

### **VENDA DIGITAL CHEGA A 246 TRANSAÇÕES COMERCIAIS DE VEÍCULOS NO PIAUÍ EM 2023**

Cerca de 334 mil vendas ocorreram em todo o Brasil no ano passado. Das 27 unidades da Federação, Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina ainda não aderiram à venda digital

De janeiro à primeira quinzena de dezembro de 2023, ocorreram 246 transações comerciais de veículos por meio da ferramenta venda digital, disponível na Carteira Digital de Trânsito (CDT), no Piauí. A possibilidade de comprar e vender veículos automotores por meio da CDT já é uma realidade em quase todo o Brasil. No total, 20 unidades da Federação já aderiram à funcionalidade criada pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).

Com a venda digital, é possível realizar a transação comercial de automóveis sem necessidade de reconhecer firma ou assinar contrato em papel, com a assinatura digital do gov.br e biometria facial. Para consolidar a venda, o novo proprietário precisa apenas ir ao departamento de trânsito local para fazer a vistoria e realizar a transferência do veículo.

Em 2023, o aplicativo possibilitou a realização de 334.747 vendas digitais em todo o país. A Senatran aguarda a adesão à ferramenta do Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina, que ainda não oferecem essa facilidade.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF*

*Data: 26/12/2023*

### **SÃO PAULO REALIZOU MAIS DE 175 MIL TRANSAÇÕES PELA FUNCIONALIDADE VENDA DIGITAL EM 2023**

Vinte estados brasileiros já aderiram ao sistema. Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina são as únicas unidades da Federação que ainda não utilizam a ferramenta

São Paulo foi o campeão no uso da ferramenta de Venda Digital da Carteira Digital de Trânsito (CDT) em 2023, com registro de 175.245 transações. A possibilidade de comprar e vender veículos automotores por meio da CDT já é uma realidade em quase todo o Brasil. No total, 20 estados já aderiram à Venda Digital, que permite a assinatura eletrônica da autorização de transferência direta de propriedade de veículos (ATPV-e) entre vendedor e comprador pela CDT, dada a autorização do Departamento de Trânsito do local de registro do veículo. A funcionalidade está à disposição dos paulistas desde agosto do ano passado.

Em 2023, o aplicativo possibilitou a realização de 334.747 vendas digitais em todo o país. A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) aguarda a adesão à ferramenta de Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina, que ainda não oferecem essa facilidade.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF*

*Data: 26/12/2023*

### **GOIÁS REALIZOU MAIS DE 11 MIL TRANSAÇÕES PELA FERRAMENTA VENDA DIGITAL EM 2023**



Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina são as únicas unidades da Federação que ainda não utilizam a ferramenta

Desde maio de 2023, quando aderiu ao uso da ferramenta Venda Digital da Carteira Digital de Trânsito (CDT), o estado de Goiás já realizou neste ano 11.348 transações com uso da tecnologia. A possibilidade de comprar e vender veículos automotores por meio da CDT já é uma realidade em quase todo o Brasil. No total, 20 estados já aderiram à Venda Digital, que permite a assinatura eletrônica da autorização de transferência direta de propriedade de veículos (ATPV-e) entre vendedor e comprador pela CDT, dada a autorização do Departamento de Trânsito do local de registro do veículo.

Em 2023, o aplicativo possibilitou a realização de 334.747 vendas digitais em todo o país. A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) aguarda a adesão à ferramenta do Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Paraíba e Santa Catarina, que ainda não oferecem essa facilidade.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF*  
*Data: 26/12/2023*



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

### **EDITORIAL – DESENVOLVIMENTO FERROVIÁRIO NO MATO GROSSO DO SUL**

DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

A iniciativa da multinacional Arauco, um dos principais fabricantes de celulose do mercado global, em planejar a construção de um novo trecho de ferrovia em Mato Grosso do Sul, representa um passo significativo para o desenvolvimento econômico da região. O projeto, que prevê um ramal ferroviário de 47 quilômetros, é uma resposta concreta à recente mudança na Constituição Federal, conferindo autonomia aos estados em relação ao setor ferroviário.

O decreto assinado pelo governador Eduardo Riedel, regulamentando o sistema ferroviário no estado, abre caminho para empresas como a Arauco investirem na construção de ramais ferroviários, agilizando processos e promovendo o desenvolvimento local. A capacidade de as empresas obterem autorização do governo estadual para construir ramais ferroviários é um marco importante nesse setor.

A Arauco planeja operar em Inocência (MS) a partir de 2028, com uma fábrica que representará um investimento significativo de R\$ 28 bilhões. A construção do ramal ferroviário é uma peça chave para o sucesso desse empreendimento, permitindo o escoamento eficiente da produção.

A relevância do transporte ferroviário para o desenvolvimento econômico não pode ser subestimada, especialmente quando se trata do agronegócio. A capacidade de transportar grandes volumes de produtos, como celulose e grãos, de forma eficiente e econômica é vital para impulsionar a competitividade desses setores.

O Projeto Sucuriú, como foi nomeado pela Arauco, não apenas representa um avanço no setor de celulose, mas também destaca o papel estratégico do transporte ferroviário como um facilitador crucial para a expansão econômica. A expectativa de início das obras em 2025 e a produção operacional em 2028 são marcos importantes, prometendo não apenas o crescimento da empresa, mas também contribuições substanciais para a economia local e estadual.

O estado de Mato Grosso do Sul, ao promover esse tipo de iniciativa, demonstra um comprometimento em criar um ambiente propício para investimentos e o desenvolvimento econômico sustentável. Projetos dessa natureza não apenas impulsionam a infraestrutura, mas também geram empregos, estimulam a economia local e promovem uma integração mais eficiente nas cadeias



produtivas. A perspectiva de um novo trecho de ferrovia é, portanto, uma notícia bem-vinda, não apenas para a Arauco e para Mato Grosso do Sul, mas para o País como um todo, destacando o papel estratégico desempenhado pelo transporte ferroviário no progresso econômico

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 26/12/2023*

### **NACIONAL - HUB – CURTAS**

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES** [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)

#### **ITAJAÍ 1**

A Superintendência do Porto de Itajaí, em Santa Catarina, prorrogou o contrato de dragagem de seu canal de navegação e bacia de evolução por mais 12 meses. O serviço é realizado pela empresa de engenharia Van Oord, que utiliza a draga de sucção Ham 316 para manter a profundidade da via fluvial em 14 metros. As atividades ocorrem de forma ininterrupta, 24 horas por dia. A embarcação chegou ao complexo marítimo no mês passado e, desde então, já removeu 2,21 milhões de metros cúbicos de sedimentos. O total deve chegar a 4 milhões de metros cúbicos nesse próximo ano.

#### **ITAJAÍ 2**

De acordo com o superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga, “com a assinatura do contrato de arrendamento transitório (do terminal de contêineres, retomando as operações no complexo marítimo), podemos garantir a manutenção do contrato com a draga. Isso nos garante os índices de profundidade necessários, item este que, nos últimos meses, foi extremamente difícil de manter em virtude do elevadíssimo volume de chuvas ocorridas em Itajaí”.

#### **ITAJAÍ 3**

A Ham 316 atua em conjunto com a draga Njord, dragagem o canal de acesso ao porto, no Rio Itajaí-Açu, e as suas bacias de evolução em frente aos terminais de Itajaí e de Navegantes e na Baía Afonso Wippel, no Saco da Fazenda. O complexo marítimo é administrado pela Prefeitura de Itajaí.

#### **SOPESP**

O Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) definirá sua nova diretoria no início do próximo mês. O diretor de Portos para a América do Sul da Cargill Agrícola S.A. será mando na presidência. Como seu vice, será indicado o diretor de Assuntos Corporativos da Brasil Terminal Portuário (BTP), Joel Contente.

#### **SÃO SEBASTIÃO**

O Porto de São Sebastião, no Litoral Norte de São Paulo, fechará o ano com mais de um milhão de toneladas de cargas movimentadas, um marco para o complexo marítimo. O total, que chegou a ser projetado para ser atingido apenas em 2060, foi comemorado pelo presidente da Companhia Docas de São Sebastião (CDSS, do Governo do Estado), Ernesto Sampaio, em suas redes sociais. E ele já faz planos para atingir as 2 milhões de toneladas.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 26/12/2023*

### **NACIONAL - MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS NA AVIAÇÃO CIVIL SUPERA 100 MILHÕES**

De janeiro a novembro de 2023, foram transportados 83,5 milhões de viajantes domésticos e 19,1 milhões internacionais

**DA REDAÇÃO** [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

Pela primeira vez em quatro anos, o número de passageiros na aviação civil brasileira ultrapassou a marca de 100 milhões. De janeiro a novembro de 2023, foram transportados 83,5 milhões de passageiros domésticos e 19,1 milhões de passageiros internacionais, totalizando 102,6 milhões de passageiros, conforme indicado na mais recente atualização do relatório de demanda e oferta



divulgado pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Esses números referem-se ao período mencionado, com destaque para os dados do mês de novembro no setor da aviação.



**Apenas no mês de novembro deste ano, foram contabilizados 7,6 milhões de passageiros no mercado doméstico, evidenciando um acréscimo de 2,7% em relação a 2022 Crédito: Agência Brasil**

De acordo com o referido relatório, a aviação brasileira já superou a movimentação total registrada em 2022, antes mesmo do término de 2023. Esse crescimento representa um aumento de 5,1% em comparação com o total do ano anterior, que fechou em 97,6 milhões de passageiros.

Apenas no mês de novembro de 2023, foram contabilizados 7,6 milhões de passageiros no mercado doméstico, evidenciando um acréscimo de 2,7% em relação a 2022 e atingindo 93,7% da movimentação registrada em novembro de 2019, antes dos impactos da pandemia. A demanda por voos, medida pelos passageiros-quilômetros pagos transportados (RPK), apresentou um aumento de 2,3% em relação ao mesmo mês do ano anterior.

O informativo da Anac destaca que os resultados do mercado do transporte aéreo brasileiro estão sendo comparados com o ano de 2019, pré-pandemia, para oferecer uma visão mais precisa da realidade do transporte aéreo antes das restrições de mobilidade da população. Essa análise continuará sendo apresentada nessa base de comparação até o encerramento deste ano.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
Data: 26/12/2023

## REGIÃO SUDESTE - PASSAGEIROS SÃO PRESOS AO TENTAR EMBARCAR COM COCAÍNA NO AEROPORTO DE GUARULHOS

Duas mulheres e um homem foram detidos com cocaína ao tentar embarcar para a França  
Por **CÁSSIO LYRA** [cassio@portalbenews.com.br](mailto:cassio@portalbenews.com.br)



**Os policiais federais interceptaram duas mulheres e um homem, todos brasileiros, que estavam com a droga escondida nas partes íntimas e haviam engolido cápsulas Crédito: Marcelo Camargo/Agência Brasil**

Equipes da Polícia Federal e da Força Aérea Brasileira (FAB) atuaram em conjunto na prisão de três passageiros no Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos. De acordo com as autoridades, os suspeitos foram detidos tentando embarcar para a Europa com cocaína. A atuação ocorreu dentro do âmbito da

Garantia da Lei e da Ordem (GLO).

Com auxílio de cães farejadores, policiais federais interceptaram três brasileiros que tentavam embarcar para a França na noite do último dia 21. A droga estava escondida nas partes íntimas e também engolidas em forma de cápsulas, segundo as autoridades.

Os passageiros, duas mulheres e um homem, já haviam passado pelo controle migratório mas, em razão das suspeitas, foram abordados na fila de embarque e convidados a passar por busca pessoal, momento em que foi localizada a droga.

Todos os suspeitos, que embarcariam no mesmo voo, foram encaminhados ao hospital público em razão do risco de morte, pois confessaram que além da droga inserida nas partes íntimas, também haviam engolido cápsulas com a mesma substância.

Após o atendimento médico, eles foram presos em flagrante e encaminhados à Justiça Federal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 26/12/2023

## REGIÃO SUDESTE - PORTO SUDESTE QUER REDUZIR 50,4% DAS EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA

Cronograma do terminal de uso privado que opera em Itaguaí prevê meta alcançada até 2033  
Por VANESSA PIMENTEL [vanessa@portalbenews.com.br](mailto:vanessa@portalbenews.com.br)



**O objetivo é que em 10 anos mais de 50% das emissões de GEE de escopos 1 e 2 provenientes das operações deixem de ser emitidas frente ao ano base de 2021 Crédito: Divulgação**

O Terminal de Uso Privado (TUP) Porto Sudeste, que opera em Itaguaí (RJ), quer reduzir suas emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) em 50,4% até 2033. A empresa anunciou suas metas em comunicado enviado à imprensa, no último dia 20.

O objetivo é que em 10 anos mais de 50% das emissões de GEE de escopos 1 e 2 provenientes das operações deixem de ser emitidas frente ao ano base de 2021.

Para a empresa, a medida se dá em um momento em que o mundo se debruça para encontrar soluções para conter o aquecimento global e se adaptar à nova realidade climática, que traz eventos extremos imprevisíveis.

No primeiro semestre deste ano, a companhia já havia apresentado um Estudo de Riscos Climáticos conduzido pela Way Carbon – iniciativa dentro do setor portuário.

“Realizar o Estudo de Risco Climático e anunciar nossa meta de redução de emissão de GEE é um grande avanço para o setor. Nós entendemos que a estratégia ESG é o centro do plano de negócios do nosso terminal, que já considera tanto os riscos climáticos como os operacionais”, explicou Ulisses Oliveira, diretor de assuntos corporativos e sustentabilidade do Porto Sudeste.

Para alcançar as metas, a empresa está avançando no mapeamento e inclusão dos escopos 1 e 2 produzidos em suas operações e trabalhando em projetos que incluem a substituição do uso da gasolina por etanol, a utilização de energia certificada e provenientes de fontes limpas, a troca das condensadoras dos aparelhos de ar-condicionado para reduzir vazamento de gases refrigerantes, a utilização de energia fotovoltaica e automatizando equipamentos.

O Porto Sudeste também contratou a ferramenta Rightship, que mensura as emissões de GEE do escopo 3, visando já iniciar o rastreamento deste tipo de gás nas operações com os navios.

“A redução de emissões no escopo 3 é um desafio imenso para a maioria das indústrias e, para nós, não é diferente. Usar a tecnologia da Rightship (Maritime Emission Portal – MEP) para calcular as emissões dos navios que atracam no Porto (escopo 3) traz um diferencial, pois permitirá gerenciar e identificar oportunidades de redução do impacto ambiental da nossa cadeia de valor”, detalhou Ulisses.

O Porto Sudeste mensura as emissões de GEE desde 2015 para controles internos, e para nortear os investimentos em tecnologia e otimização de processos que reduzam as emissões.

Em 2023, o Porto Sudeste divulgou, por meio do Registro Público de Emissões, o inventário completo de Gases de Efeito Estufa, recebendo o Selo Prata do Programa Brasileiro GHG Protocol.

Entre as boas práticas já implementadas no terminal estão a utilização de equipamentos 100% elétricos, eliminando a necessidade de utilizar combustíveis fósseis, e a reutilização de 90% da água

proveniente da captação da chuva e de tratamento de efluentes em processos industriais, além da reciclagem de todos os resíduos gerados na planta.

O Porto Sudeste movimenta granéis sólidos, especialmente minério.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/12/2023

## REGIÃO CENTRO-OESTE - MS DEVE GANHAR NOVO TRECHO DE FERROVIA, DIZ SECRETÁRIO ESTADUAL

Expectativa é de que empresa de celulose chilena apresente o projeto nos próximos dias

Por **VANESSA PIMENTEL** [vanessa@portalbenews.com.br](mailto:vanessa@portalbenews.com.br)



*O projeto da empresa Arauco, segundo o secretário estadual, prevê a construção de um ramal ferroviário de 47 quilômetros, saindo de Inocência até a Malha Norte (Feronorte) Crédito: Divulgação*

Mato Grosso do Sul deve ganhar um novo trecho de ferrovia, segundo informação divulgada por Jaime Verruck, secretário estadual de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação de Mato Grosso do Sul, na última terça-feira (19), durante

cerimônia de assinatura para execução das obras de acesso à ponte Bioceânica, em Campo Grande.

De acordo com ele, a Arauco, empresa chilena do ramo de celulose, vai protocolar nos próximos dias um projeto que prevê a construção de um ramal ferroviário de 47 quilômetros, saindo de Inocência até a Malha Norte (Feronorte).

Na ocasião, o governador Eduardo Riedel assinou um decreto de regulamentação do sistema ferroviário em Mato Grosso do Sul, permitindo que empresas possam construir ramais mediante autorização do governo estadual.

A medida foi possível devido a uma mudança na Constituição Federal em dezembro de 2021, que passou a permitir autonomia aos Estados em relação ao setor ferroviário. Até então, este tipo de projeto precisava do aval do governo federal, segundo o secretário.

A multinacional do ramo de celulose planeja operar em Inocência (MS) a partir de 2028, produzindo em sua futura planta cerca de 2,57 milhões de toneladas do produto ao ano, e a ferrovia seria utilizada para escoar a produção. A fábrica terá um investimento de R\$ 28 bilhões.

“Com o decreto, a Arauco vai iniciar o processo de solicitação de autorização para a construção do seu ramal ferroviário, seguindo o cronograma do Projeto Sucuriú”, disse Theofilo Militão, gerente executivo de ESG & Relações Institucionais da empresa.

### Projeto

Em reunião realizada em outubro deste ano entre representantes da empresa e o governo estadual, foram discutidos o cronograma da obra da fábrica em Inocência e projetos de infraestrutura que serão feitos na região, como a construção de 700 casas na cidade para abrigar pessoas que estão em área de desapropriação.

A previsão é que em fevereiro ou março do ano que vem a empresa já tenha a licença de instalação e as obras de construção da fábrica comecem em 2025.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/12/2023

### REGIÃO SUL - GOVERNO DE SC PEDE APOIO PARA CONSTRUÇÃO DE NOVA PISTA DO AEROPORTO DE NAVEGANTES

Estado solicitou reequilíbrio no contrato da atual concessionária do terminal para o projeto  
Por Cássio Lyra [cassio@portalbenews.com.br](mailto:cassio@portalbenews.com.br)



**O Aeroporto de Navegantes deve fechar o ano registrando a passagem de 2,2 milhões de passageiros; já no quesito cargas tem movimentado em média, 402 toneladas ao mês**  
**Crédito: Divulgação/CCR Aeroportos**

Uma comitiva do Governo de Santa Catarina se reuniu com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, em Brasília no último dia 19 para tratar de pautas sobre a aviação regional do estado. Entre as principais pautas tratadas na reunião, o Governo Estadual solicitou apoio do Ministério da construção da segunda pista do Aeroporto de Navegantes.

Além da movimentação de passageiros, que já passou de 1,8 milhões em 2023 e deve fechar o ano em 2,2 milhões, no quesito cargas, o terminal de Navegantes tem movimentado em média, 402 toneladas ao mês, numa estimativa de 4,8 mil toneladas ao final de 2023, segundo os dados da Agência Nacional de Aviação (Anac/LabTrans). Os números se aproximam do que havia sido projetado no processo de concessão do aeroporto, que foi de 5,7 mil toneladas somente para o ano de 2050.

“A empresa já apresentou um projeto prevendo a segunda pista, pois entendeu a necessidade que ela tem para o desenvolvimento do aeroporto. Mas para isso é preciso um reequilíbrio contratual e por isso viemos aqui para sensibilizar o Governo Federal sobre a importância que esta ação tem para Santa Catarina”, comentou o governador Jorginho Mello (PL), que participou da reunião de forma remota.

Conforme apresentado ao ministro na reunião, ainda existe a preocupação com o crescimento da atividade portuária a partir da Portonave.

O porto estima investimento de mais de R\$ 1 bilhão nos próximos quatro anos, incluindo novos equipamentos com dimensões que poderão impactar no uso da única pista existente.

“Os números utilizados para o processo de concessão foram subestimados e não condizem com projeto original da Infraero de 2013. Seria um grande erro e nenhuma visão de futuro não fazer esta readequação”, afirmou o secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina, Beto Martins.

O ministro Silvio Costa Filho assumiu ao governador o compromisso para solucionar a questão, mas, que, para isso são necessários elementos técnicos que justifiquem a construção da segunda pista, como estudos que apontem o aumento da demanda. Ele determinou à equipe técnica do Ministério que avalie o tema e deu prioridade ao assunto.

O Governo do Estado apresentou ao Ministério a necessidade do reequilíbrio do contrato da empresa concessionária, a CCR Aeroportos, para que o projeto de ampliação do terminal possa sair do papel, tamanho a demanda prevista.

Segundo informou o Governo de Santa Catarina, uma representante do Estado seguirá em Brasília para acompanhar o processo junto com o Ministério de Portos e Aeroportos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/12/2023

### REGIÃO SUL - ITAJAÍ: ASSINATURA DE CONTRATO DE NOVA ARRENDATÁRIA TERÁ PRESENÇA DE LULA EM JANEIRO

Cerimônia estava marcada para dezembro, mas foi adiada devido à agenda presidencial  
Por Cássio Lyra [cassio@portalbenews.com.br](mailto:cassio@portalbenews.com.br)



***O Porto de Itajaí não movimentava contêineres desde o fim do primeiro semestre, quando a APM Terminals decidiu não renovar o contrato de arrendamento após 22 anos de operação. Crédito: Reprodução/Sindarrumadores Itajaí***

A assinatura de contrato de concessão temporária do terminal de contêineres do Porto de Itajaí terá a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). A Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) informou que ao BE News que a cerimônia estava previamente marcada para acontecer em 15 de dezembro, mas foi adiada devido a compromissos oficiais da agenda da presidência.

Ainda com data a ser confirmada pela Autoridade Portuária, a solenidade deverá acontecer na segunda quinzena de janeiro. Está esperada também a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

O processo licitatório, promovido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), teve a Mada Araújo Asset Management declarada vencedora do leilão.

O contrato prevê que a empresa ganhadora opere a movimentação de carga de contêineres e carga geral em área do Porto de Itajaí no que compreende ao perímetro de arrendamento em 79.946,42 m<sup>2</sup> – denominada por Área A (berços 01 e 02). O prazo de arrendamento da área é de dois anos.

Durante a sessão pública, realizada em setembro, a Mada Araújo apresentou a segunda melhor oferta, de 44.600 TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) para a Movimentação Mínima Exigida (MME).

Durante os dois anos de contrato de arrendamento transitório, o Governo Federal planeja lançar o edital definitivo para o arrendamento dos quatro berços do Porto de Itajaí à iniciativa privada. O arrendamento definitivo será de 35 anos.

O contrato de arrendamento definitivo será submetido às análises e estudos exigidos pelo Tribunal de Contas da União (TCU) antes do seu lançamento e, de acordo com o Governo Federal, não será um contrato de modelo simples, mas sim um modelo exclusivo no Brasil.

#### **Movimentação de contêineres**

O Porto de Itajaí não movimentava contêineres desde o fim do primeiro semestre, quando a APM Terminals decidiu não renovar o contrato de arrendamento após 22 anos de operação.

A crise estourou após uma sucessão de problemas decorrentes da demora no processo de desestatização, iniciado na gestão do então presidente Jair Bolsonaro.

Com a indefinição sobre um possível leilão e o contrato de arrendamento da APM próximo do fim (terminaria em dezembro de 2022), a Superintendência do Porto de Itajaí lançou um edital para a escolha de uma empresa que atuaria temporariamente até a privatização. Mas no fim de setembro, a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) suspendeu o processo, entendendo que a operadora vencedora não tinha experiência suficiente no transporte de contêineres.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 26/12/2023**

### REGIÃO SUDESTE - MULTINACIONAL FARMACÊUTICA SERÁ INSTALADA NO PORTO SECO DE VARGINHA



O Porto Seco do Sul de Minas já abriga grandes operadores do setor farmacêutico e com a chegada da multinacional, a área alfandegada passará a ser o maior do Brasil no segmento, consolidando-se como hub farmacêutico. **Divulgação**

O Porto Seco do Sul de Minas, localizado em Varginha, anunciou no último dia 18 que fechou contrato com uma multinacional farmacêutica. O nome da empresa ainda não foi divulgado, mas a companhia é japonesa e ocupará uma área de 6 mil metros quadrados no condomínio Citlog Sul de Minas.

Segundo a administração do porto seco, para iniciar as operações a empresa investirá, a partir de 2024, R\$ 15 milhões em obras e equipamentos. Atualmente, o faturamento da companhia é de R\$ 2 bilhões.

O Porto Seco do Sul de Minas já abriga grandes operadores do setor farmacêutico, como Eurofarma, Libbs, Cellera, Santa Cruz Medicamentos e Panpharma. Com a chegada da multinacional, o condomínio passará a ser o maior do Brasil no segmento, com faturamento anual de R\$ 20 bilhões e a consolidação de sua vocação para o hub farmacêutico.

A área alfandegada mineira conta com incentivos fiscais dos governos municipal e estadual e localização estratégica, próxima às três maiores capitais da região Sudeste: São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte.

#### **Café**

No mês passado, a empresa Mocoffee, que produz monodoses (cápsulas) de café, também anunciou a construção de uma fábrica no porto seco de Varginha.

O investimento será de R\$ 20 milhões, com expectativa de gerar 80 postos de trabalho. A companhia é suíça, tem sede também em Portugal e, no Brasil, o foco da produção será atender à demanda das marcas brasileiras e às exportações que seguem rumo ao continente americano.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/12/2023**

OPINIÃO – ARTIGOS – Articulista - É Natal! Papai Noel, bora trabalhar.



#### **HUDSON CARVALHO**

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,  
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas  
[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

“Jingle All The Way” ou minha tradução livre “Tocando até o fim”, expressão popular que se refere a estar animado e entusiasmado com algo, especialmente durante a temporada de Natal.

Se você estiver lendo esse artigo no dia do seu lançamento, é provável que esteja, perto da mesa, cercado da Família e Amigos. Que delícia!



Mas nem todos estão assim. Há muita gente trabalhando firme, neste exato momento.

Muitos de nossos Colegas Portuários, por exemplo, já que um Porto, como o de Santos, maior da América Latina e do Hemisfério Sul, só para durante doze horas, duas vezes ao ano: das dezenove horas de um dia às sete horas da manhã seguinte, nos dias 24 e 31 de dezembro.

Outro que estaria no batente seria Papai Noel! E o Bom Velhinho é bom mesmo. Se pensarmos apenas em Clientes atendidos, estamos falando de cerca de dois bilhões de crianças no mundo todo (de zero a catorze anos, segundo o World Population Review). Imaginou a quantidade de cartinhas?

Se estivéssemos falando de uma empresa real, só o WhatsApp, Facebook, Instagram atingiriam hoje essa quantidade de usuários.

Os portos marítimos ao redor do mundo não ficariam atrás, pelo contrário. Mesmo se considerarmos que existem quarenta e nove países que não possuem litoral marítimo, ou seja, não são banhados pelo mar como Suíça, Afeganistão e Bolívia, praticamente toda a população mundial – atualmente de oito bilhões de pessoas, depende direta ou indiretamente do transporte marítimo para acessar os produtos necessários à sua subsistência ou ao funcionamento de suas indústrias.

Para atender a todos esses “Clientes” numa única noite, e com um único trenó, estima-se que Papai Noel precisaria viajar impressionantes quinhentos e dez milhões de quilômetros.

Vamos brincar de fazer comparações? Se levarmos em consideração apenas as cinco principais rotas marítimas do mundo, os números seriam esses:

- Estreito de Malaca (entre Singapura e Malásia): cerca de cinquenta mil navios por ano, transportando de 20 a 30% do comércio mundial;
- Canal de Suez (entre o Oceano Índico e o Mar Mediterrâneo): 20 mil embarcações transitam anualmente por essa ligação, transportando cerca de 15% do comércio mundial;
- Estreito de Ormuz (separa o Oman do Irã): transporta 20% do petróleo de todo o mundo;
- Estreito de Gibraltar (conecta o Mar Mediterrâneo e o Oceano Atlântico): estima-se que cerca de oitenta e cinco mil embarcações circulem através dele, todos os anos;
- Canal do Panamá (une os Oceanos Atlântico e Pacífico): a estimativa é que quinze mil barcos o atravessem anualmente.

É provável que Noel utilize uma, ou todas elas, para movimentar os bilhões de componentes utilizados na fabricação de tudo o que entrega às crianças.

Ou você achava que os Duendes produziam tudo lá mesmo na Lapônia?

Além dos navios, milhares e milhares de caminhões, trens e outros modais existentes e que transportam um número inimaginável de itens, até que aquela van amarelinha chegue à porta da sua casa (que ninguém nos ouça, mas para mover uma rede logística desse tamanho, só operando “livremente no mercado”).

Por isso, imagino que o Bom Velhinho seja também um Líder eficiente e eficaz, se considerarmos que a indústria de brinquedos emprega diretamente, cerca de quatro e meio milhões de pessoas ao redor do mundo.

E sobre Recursos Humanos? Talvez Noel não seja um expert em Recursos Humanos, mas pelo menos um dos temas centrais ele domina bem: Avaliação de Desempenho. Não é nada simples definir os critérios de meritocracia que decidem quem foi bem comportado o suficiente para receber ou não o presente na noite de Natal.



RH e T.I. também: haja estrutura para armazenar essa quantidade de dados rodando. Bem, talvez não seja um problema tão grande, afinal, para acessar a “nuvem” é só ligar o trenó, que: Rudolph, Dasher, Dancer, Prancer e Vixen fazem o resto do trabalho.

E Marketing? É campeão! A associação de sua imagem, junto àquela conhecida marca de refrigerantes, continua firme desde 1931. Em 2023 a campanha está sendo veiculada em 34 países só na América Latina e Caribe.

Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) deve ser outra Área de peso na Papai Noel S.A., afinal, todas as grandes economias mundiais devem possuir entidades que regulam o setor, como a nossa ABRINQ – Associação Brasileira dos Fabricantes de Brinquedos, que representa oficialmente a indústria e o setor, e através de sua Fundação e seus Projetos, já beneficiou quase nove milhões de crianças e adolescentes.

Essa história poderia ir longe (e eu adoraria) mas quero terminar com uma área que deve ser chave nessa organização: Serviço de Apoio ao Cliente, afinal, criança nenhuma quer ganhar roupinha.

Gostou da brincadeira séria? Desejo a você e sua Família um Santo Natal. Que todos tenham saúde e estejam em paz. Aquela Paz que só o Aniversariante pode trazer. Um abraço.

**TALVEZ NOEL NÃO SEJA UM EXPERT EM RECURSOS HUMANOS, MAS PELO MENOS UM DOS TEMAS CENTRAIS ELE DOMINA BEM: AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO. NÃO É NADA SIMPLES DEFINIR OS CRITÉRIOS DE MERITOCRACIA QUE DECIDEM QUEM FOI BEM COMPORTADO O SUFICIENTE PARA RECEBER OU NÃO O PRESENTE NA NOITE DE NATAL**

Hudson Carvalho é Consultor em Estratégia Empresarial e Gestão de Pessoas, Diretor Executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas e Diretor da WISDOM – Gestão Organizacional (Desenvolvemos Pessoas e Processos) – Baixada Santista e ABCD

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/12/2023



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### PETROBRAS COBRA US\$ 296 MILHÕES DA CARMO ENERGY POR VENDA DE ATIVO EM SERGIPE

Segundo a estatal, empresa do grupo Cobra ainda não honrou pagamento previsto em contrato pela aquisição do Polo Carmópolis

Por *epbr* 26 de dezembro de 2023 Em *Empresas, Petróleo e gás*



**Terminal Aquaviário de Aracaju (Tecarmo), infraestrutura associada ao polo Carmópolis, vendido pela Petrobras para empresa do grupo Cobra**

RIO — A Petrobras informou nesta terça (26/12) que a Carmo Energy e sua controladora Cobra Instalaciones y Servicios não honraram o pagamento de US\$ 296 milhões previsto no contrato de venda do Polo Carmópolis (SE) e que “adotará as medidas contratuais e legais cabíveis para a cobrança dos valores devidos”.



A Carmo Energy comprou o ativo em dezembro de 2021, por US\$ 1,1 bilhão. De acordo com a Petrobras, US\$ 275 milhões foram pagos, a título de sinal, na ocasião; e outros US\$ 548 milhões foram pagos em dezembro do ano passado, data de fechamento da transação.

Ainda segundo a estatal, US\$ 296 milhões deveriam ter sido pagos em 20 de dezembro deste ano, já considerados os ajustes devidos. A Cobra Instalaciones y Servicios é garantidora da Carmo Energy na operação.

O Polo Carmópolis envolve um conjunto de 11 concessões de campos terrestres de produção de óleo e gás, com instalações integradas, localizadas no estado de Sergipe.

A Carmo Energy produz, na média do ano, cerca de 6 mil barris/dia de petróleo no polo, de acordo com dados da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Carmópolis fez parte do programa de desinvestimentos executado pela Petrobras durante o governo de Jair Bolsonaro.

Este ano, sob a gestão de Jean Paul Partes, no governo de Lula, a estatal recuou da venda de alguns de seus ativos.

A companhia manteve, contudo, algumas alienações. Na semana passada, a Petrobras anunciou a venda dos campos de Uruguá e Tambaú, em águas profundas no pós-sal, localizados na Bacia de Santos, para a Enauta.

A estatal afirmou que a decisão é resultado “de um processo de gestão ativa do portfólio”.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 26/12/2023*

## CONCURSO PETROBRAS: 916 NOVAS VAGAS DE NÍVEL TÉCNICO; RESERVA DE 20% PARA PCD

Estatual também prevê 5.496 vagas para formação de cadastro de reserva; inscrições vão até 31 de janeiro de 2024

*Por epbr 26 de dezembro de 2023 Em Notícias*



**Produção de petróleo em plataforma da Petrobras (Foto: Agência Petrobras)**

RIO — A Petrobras lançou, nesta terça (26/12), um novo concurso público com 916 vagas para nível técnico, além de 5.496 para formação de cadastro de reserva.

A remuneração mínima inicial é de R\$ 5.878,82.

As inscrições começam no próximo dia 28 de dezembro e vão até 31 de janeiro de 2024.

A prova está prevista para 24 de março de 2024.

A companhia reservará 20% das vagas para pessoas com deficiência (PCD) — acima, portanto, do percentual mínimo exigido por lei, de 5%.

Além disso, o processo seletivo também reservará 20% das vagas para negros, conforme estabelece a lei.

### Perfil das vagas

As vagas são para profissionais de nível técnico nas ênfases:



- Enfermagem do Trabalho;
- Inspeção de Equipamentos e Instalações;
- Logística de Transportes (Controle);
- Manutenção (Caldeiraria, Elétrica, Instrumentação, Mecânica);
- Operação;
- Operação de Lastro;
- Projetos, Construção e Montagem (Edificações, Elétrica, Instrumentação, Mecânica);
- Química de Petróleo;
- Segurança do Trabalho;
- Suprimento de Bens e Serviços (Administração).

### **Veja aqui o edital completo**

<https://webserver-petrobrasecossistemaint-prod1.lfr.cloud/documents/2677942/0/PSP%20RH%202023.2/3f964546-2f04-84db-185c-e03fc1225c8a>

Informações sobre as inscrições, número de vagas para cada área, cidades das provas, requisitos e remuneração podem ser consultados no site da Petrobras.

Não é requerida comprovação de experiência profissional prévia.

A instituição organizadora do novo processo seletivo público será o Centro Brasileiro de Pesquisa em Avaliação e Seleção de Promoção de Eventos (Cebraspe).

O processo terá validade de 18 meses, podendo ser prorrogado por igual período uma vez, a critério da Petrobras.

### **Benefícios**

A Petrobras informou que oferece amplo pacote de benefícios, dentre os quais previdência complementar (opcional), plano de saúde (médico, hospitalar, odontológico, psicológico e benefício-farmácia), além de benefícios educacionais para dependentes.

Os empregados que trabalham em regime administrativo ainda têm direito a quatro dias de folga por ano para acompanhamento médico de dependentes.

A companhia ainda oferece remuneração variável, como, por exemplo, participação nos lucros e resultados (PLR).

Pessoas com deficiência registradas na companhia que trabalhem em regime administrativo podem optar teletrabalho integral (cinco dias da semana). Os empregados com deficiência que dependam de cuidador para as atividades da vida diária têm direito ao auxílio cuidador reembolsado pela Petrobras.

A companhia permite a possibilidade de prorrogação da licença maternidade além dos 60 dias estabelecidos pela legislação, totalizando até 180 dias.

A Petrobras também oferece redução da jornada de trabalho para lactantes em até duas horas durante o primeiro ano de vida da criança. Mães não gestantes têm direito a licença maternidade por 120 dias. A companhia também oferece licença paternidade de até 30 dias consecutivos.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**

**Data: 26/12/2023**

**GOVERNO CRIA GRUPO DE TRABALHO QUE DISCUTIRÁ IMPORTAÇÃO DE BIODIESEL**

GT terá duração de 180 dias; outras três resoluções do CNPE foram publicadas nesta terça (26/12)  
*Por Luma Poletti 26 de dezembro de 2023 Em Biocombustíveis, Mercado de gás, Política energética*



**CNPE decidiu pela suspensão das importações de biodiesel.**  
(Foto: Tauan Alencar/MME)

O governo publicou, no Diário Oficial desta terça (26/12), resolução do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) que institui o Grupo de Trabalho que avaliará os impactos da liberação da importação de biodiesel.

Até que o relatório final do GT seja aprovado, o CNPE decidiu pela suspensão das importações do biocombustível — revertendo assim uma decisão tomada no governo de Jair Bolsonaro (PL).

Outras três resoluções foram publicadas sobre:

- a antecipação do cronograma para aumento da mistura obrigatória de biodiesel no diesel para 14% em março de 2024; e para 15%, em 2025;
- a formação do GT para estudar a viabilidade técnica da elevação do percentual de etanol na gasolina de 27,5% para 30% (E30);
- e a alteração na composição do GT do Gás para Empregar.

De acordo com a Resolução 9/2023 do CNPE, o Grupo de Trabalho para avaliação dos impactos da importação de biodiesel será coordenado pelo Ministério de Minas e Energia.

Terá representantes também da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP); da Empresa de Pesquisa Energética (EPE); da Casa Civil e dos ministérios da Fazenda; Agricultura e Pecuária (Mapa); Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar (MDA); Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC); e do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA). Os nomes deverão ser indicados em 30 dias.

O grupo terá duração de 180 dias, podendo ser prorrogado por igual período. Caberá ao GT elaborar o Relatório de Análise de Impacto Regulatório, que deverá contemplar os seguintes temas:

- Possíveis impactos da importação de biodiesel para o cumprimento do percentual obrigatório de mistura ao diesel comercializado em todo território nacional.
- Avaliação do Selo Biocombustível Social, bem como do percentual mínimo do volume de biodiesel comercializado proveniente de unidades produtoras detentoras do selo;
- Resultados do novo modelo de comercialização de biodiesel, vigente desde 1º de janeiro de 2022;
- Garantia da oferta regular de biodiesel com menor impacto nas cadeias produtivas regionais, incluindo a agricultura familiar;
- Abastecimento interno de matéria prima para atendimento à demanda nacional por biocombustíveis para o Ciclo-Diesel; e
- Avaliação sobre a alíquota de importação.

### **Grupo de Trabalho sobre E30**

O Grupo de Trabalho sobre o uso da gasolina C com adição de 30% de etanol anidro combustível (E30) será coordenado pelo MME, e composto por representantes da Casa Civil, Ministério da Fazenda, Ministério dos Transportes, Mapa, MCTI (Ciência, Tecnologia e Inovação), MMA, MDIC, MPor (Portos e Aeroportos), ANP e EPE.

De acordo com a resolução 7/2023 do CNPE, caberá ao GT:

- Avaliar estudos nacionais e internacionais sobre utilização de mistura de gasolina A e etanol anidro combustível em teores superiores a 25%;
- Deliberar sobre a necessidade de realização de testes e ensaios para uso do E30 em todo território nacional e, caso necessário, articular com entidades para execução;



- Avaliar impactos da adoção do E30 no Brasil;
- Analisar a conveniência de atualização da especificação do combustível de referência para homologação veicular (E22), especialmente quanto ao teor de etanol;
- Elaborar relatório com os resultados do trabalho e apresentá-lo ao CNPE; e
- caso conclua pela sua viabilidade, propor a redação dos atos normativos necessários para adoção da mistura E30 no Brasil.

O grupo terá 90 dias para submeter relatório final ao CNPE – prazo que pode ser prorrogado por igual período.

### **Gás para Empregar**

O governo também publicou a resolução 10/2023 do CNPE, que inclui outras seis cadeiras no GT do Gás para Empregar: Ministério dos Transportes; Secretaria-Geral da Presidência da República; BNDES, ANP, EPE e PPSA.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 26/12/2023*

### **PETROBRAS REDUZ EM 30 CENTAVOS O PREÇO DO LITRO DO DIESEL**

Preço do combustível vendido pela estatal às distribuidoras passa a valer R\$ 3,48 por litro a partir de quarta (27/12)

*Por eptr 26 de dezembro de 2023 Em Combustíveis*

RIO — A Petrobras anunciou nesta terça (26/12) uma redução de 30 centavos (ou 7,9%) no preço do litro do diesel vendido às distribuidoras, para R\$ 3,48. No ano, segundo a estatal, o combustível acumula uma queda de R\$ 1,01 por litro — o equivalente a um corte de 22,5%.

Não houve ajustes nos preços da gasolina e gás liquefeito de petróleo (GLP).

A decisão de reduzir o preço do diesel, segundo a empresa, “é resultado da análise dos fundamentos dos mercados externo e interno frente à estratégia comercial da Petrobras”.

Considerada a mistura obrigatória de 12% do biodiesel no produto final, a parcela da Petrobras no preço ao consumidor final terá uma redução de 26 centavos por litro; passará a ser, em média, de R\$ 3,06 a cada litro vendido na bomba.

O valor efetivamente cobrado ao consumidor final no posto, contudo, é afetado também por outros fatores como impostos, preço do biodiesel e margens da distribuição e da revenda.

### **Janela para importadores privados estava aberta**

Esta é a segunda redução do preço do diesel anunciada pela Petrobras no mês.

No dia 8 de dezembro, a empresa já havia cortado em 27 centavos (ou 6,66%) o preço do derivado, em meio à desvalorização dos preços internacionais do petróleo.

Desde então, contudo, a commodity vem aumentando no mercado. O Brent, referência global, custava US\$ 75,84 o barril no dia 8, mas se situa nesta terça em US\$ 80.

Apesar da pressão dos preços internacionais e do câmbio, a Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), que representa concorrentes privados da Petrobras na importação, estima que a estatal operava nesta terça em linha ou até 17 centavos acima do preço de paridade de importação (PPI), a depender do polo de suprimento.

### **Ou seja, a janela estava favorável para importadores privados.**

A estratégia comercial da Petrobras, implementada desde maio deste ano, segundo a própria companhia, “incorpora parâmetros que refletem as melhores condições de refino e logística da Petrobras na sua precificação”.

### De acordo com a estratégia da companhia, são usadas duas referências:

- o custo alternativo do cliente. Valor que será “priorizado na precificação” e leva em conta principais as alternativas, “sejam fornecedores dos mesmos produtos ou de produtos substitutos”;
- e valor marginal para a Petrobras, o custo de oportunidade, que são as alternativas de comercialização, “dentre elas, produção, importação e exportação” de gasolina e diesel ou do petróleo.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 26/12/2023

## SHELL RECEBE LICENÇA PARA PRODUZIR GÁS NATURAL NA VENEZUELA

Petroleira vai explorar o campo de Dragon junto com a NGC, estatal de Trinidad e Tobago

Por epbr 26 de dezembro de 2023 Em Internacional, Petróleo e gás



*Da esquerda para a direita: Gary Walker, Deal Lead – Acquisitions, Divestment & NBD, Shell; Adam Lowmass, Senior Vice President and Country Chair, Shell Trinidad and Tobago; Alfredo Urdaneta, President of Shell de Venezuela, S.A.; Pedro Rafael Tellechea, Venezuela’s Minister of Oil; The Honorable Stuart Young, Minister of Energy and Energy Industries, Trinidad and Tobago; Juan Vicente Santana, Venezuela’s Vice Minister of Gas; Gerardo Burgos, Development Lead, Shell Trinidad and Tobago and Mark Loquan, President, NGC.*

O governo da Venezuela emitiu na última semana uma licença de 30 anos para a Shell e a NGC, estatal de Trinidad e Tobago, explorarem o campo de gás de Dragon, na costa do país. O acordo finalizou uma negociação iniciada em janeiro, quando o governo dos EUA deu aval para o andamento do projeto.

A expectativa é o campo comece a produzir em dois anos uma média de 5 milhões de m<sup>3</sup> de gás natural por dia. O gás será processado em Trinidad e Tobago, que é o maior exportador de gás natural liquefeito (GNL) da região.

A Shell vai operar o projeto com uma participação de 70% e a NGC de Trinidad detém os 30% restantes. A PDVSA, que descobriu as reservas e pagou pela infra-estrutura existente, receberá dinheiro ou uma parte da produção de gás como royalties.

“Além dos benefícios imediatos a serem derivados do campo Dragon, ou seja, o potencial para reforçar o fornecimento de gás e, por extensão, o desenvolvimento da indústria de energia no país de duas ilhas, a assinatura fortaleceu e aprofundou as relações energéticas entre Trinidad e Tobago e Venezuela e abriu perspectivas para o desenvolvimento futuro de outras reservas de gás transfronteiriças e interfronteiriças entre os dois países”, afirmou em nota da NGC.

O acordo foi assinado pelo ministro do Poder Popular de Petróleo da Venezuela e presidente da PDVSA, Pedro Tellechea, o ministro de Energía e Industrias Energéticas de Trinidad e Tobago, Stuart Richard Youngy, o presidente da Shell Venezuela, Alfredo Urdaneta, e o da Shell Trinidad e Tobago, Adam Lowmass, entre outros executivos e autoridades.

Este projeto é o passo mais concreto até o momento da reabertura do mercado de óleo e gás da Venezuela para petroleiras privadas após a retirada parcial das sanções ao país pelo governo dos EUA em outubro.

A decisão libera a importação e exportação de petróleo e derivados, além de investimentos em exploração e produção, mas está condicionada à condução das eleições presidenciais de forma livre e democrática.

Fonte: Agência EPBR de Notícias



Data: 26/12/2023

### ENAUTA COMPRA PARTICIPAÇÃO NO PARQUE DAS CONCHAS

Petroleira fechou acordo com a Qatar Energy para aquisição de 23% dos campos de Abalone, Ostra e Argonauta, operados pela Shell na Bacia de Campos  
*Por epbr 26 de dezembro de 2023 Em Empresas, Petróleo e gás*

RIO — A Enauta anunciou nesta segunda-feira (25/12) a compra da participação de 23% da Qatar Energy nos campos de Abalone, Ostra e Argonauta, que formam o Parque das Conchas na Bacia de Campos. A petroleira pagará US\$ 150 milhões (R\$ 733 milhões) pelo ativo.

É a segunda aquisição da companhia em menos de uma semana. Na última quinta-feira (21/12), a Enauta comprou os campos de Uruguá e Tambaú da Petrobras, na Bacia de Santos.

O Parque das Conchas é operado pela Shell, com 50% de participação, e a ONGC detém os 27% remanescentes. A produção atual é da ordem de 35 mil barris de óleo equivalente por dia (boe/dia) de 25 poços conectados à plataforma afretada FPSO Espírito Santo.

No primeiro semestre de 2023, a produção média foi de 28 mil boe/dia. Os contratos de concessão atualmente têm vigência até 2032.

A transação tem data efetiva em 1º de julho de 2023 e valor total de US\$ 150 milhões, sendo US\$ 15 milhões desembolsados na assinatura. O saldo, ajustado ao fluxo de caixa do período, será pago em três parcelas, após a aprovação pelas autoridades.

A Shell chegou a fazer uma concorrência para vender sua participação no projeto. No começo do ano, contudo, desistiu de vender o complexo de campos após receber propostas da Enauta, PRIO e Karoon, optou por manter o ativo no portfólio.

#### Complementar ao Polo de Atlanta

Em comunicado ao mercado, a Enauta afirmou que o Parque das Conchas é complementar ao Polo de Atlanta, da qual é operadora, em qualidade e logística do petróleo, assim como compartilha de tecnologias de produção semelhantes.

“A atividade do campo apresenta potenciais sinergias com a campanha de expansão da Enauta planejada para os próximos anos”, afirmou no comunicado.

“A transação está alinhada à estratégia de portfólio da Enauta, retorno ajustado a riscos, opcionalidades de crescimento e busca de eficiências na alocação de capital.”

A conclusão da transação depende da aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), entre outras condições.

#### Aquisição também na Bacia de Campos

Na última semana, a Petrobras assinou um acordo com a Enauta para a venda dos campos de Uruguá e Tambaú, em águas profundas no pós-sal, localizados na Bacia de Santos. A venda foi fechada por US\$ 35 milhões e inclui 100% das concessões.

O acordo prevê também a extensão do contrato de afretamento do FPSO Cidade de Santos com a Modec, previsto para terminar em janeiro de 2024. A unidade está instalada em lâmina d'água de aproximadamente 1.300 metros e tem capacidade de produção de 25 mil barris de petróleo e 10 milhões de metros cúbicos diários de gás natural.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 26/12/2023



## JORNAL O GLOBO – RJ

### ‘BRASIL TEM INDICADORES EXTERNOS DIGNOS DE GRAU DE INVESTIMENTO’, DIZ ECONOMISTA-CHEFE DO BRADESCO

Fernando Honorato afirma que país precisa reduzir déficit de contas públicas o quanto antes. Mas tem visão otimista para a economia brasileira em 2024

Por Cássia Almeida — Rio



**Fernando Honorato: 'Projeções erraram muito. Nossos modelos ficaram descalibrados', diz economista do Bradesco — Foto: Marcelo Brandt/G1**

O Brasil voltou à normalidade, afirma o economista-chefe do Bradesco, Fernando Honorato. Em entrevista ao GLOBO, ele se mostra mais otimista que o mercado financeiro sobre o desempenho da economia brasileira em 2024. Prevê alta de 2% do Produto Interno Bruto (PIB), acima da média de 1,5% captada pelo Boletim Focus, levantamento de projeções do

Banco Central do Brasil com mais de cem instituições financeiras.

O economista acha possível a taxa básica de juros, a Selic (hoje em 11,75% ao ano), chegar “na casa dos 8%” no fim do ciclo de afrouxamento monetário, o que fará o país voltar a crescer algo entre 80% e 90% da expansão econômica global, como acontecia antes da recessão de 2014-2016.

Nesse pacote, entram inflação e juros caindo, ambiente externo mais favorável, solidez das contas externas com o saldo comercial se aproximando de R\$ 100 bilhões. Mas ele identifica como um vento contrário a questão fiscal. Com uma dívida pública maior que a média dos países emergentes, seria importante reduzir o déficit nas contas públicas o quanto antes, afirma.

#### **A S&P (agência de classificação de risco) elevou a nota de crédito do Brasil na semana passada. Quais os efeitos para a economia brasileira?**

A elevação da nota já era aguardada. O Brasil possui indicadores externos dignos de investment grade (grau de investimento, o selo de bom pagador e de baixo risco que o país teve em 2008 e perdeu em 2015), o que limita estarmos lá são os indicadores fiscais e o baixo crescimento. Mas as reformas dos últimos anos, a aprovação do arcabouço fiscal, a busca por elevação das receitas, a melhor performance da economia e a aprovação da Reforma Tributária justificavam o upgrade.

#### **Na sua avaliação, como vai estar a economia brasileira no ano que vem?**

Há fatores bem importantes: a inflação está caindo, as taxas de juros vêm baixando, há desinflação global com um ambiente menos hostil para os (países) emergentes. Além disso, há a solidez das contas externas com a ajuda das exportações de petróleo, a demanda doméstica que segue forte e o desemprego baixo ajudando a renda a se recompor. Em 2024, ambiente global, demanda doméstica, contas externas e inflação vão empurrar para cima a economia, especialmente pela queda de juros, com efeito de aceleração do crédito. Renda real cresce por conta da inflação baixa e aumenta a massa de renda disponível. Estamos esperando a geração de 1 milhão de vagas formais.

#### **Qual a sua previsão para crescimento do PIB em 2024?**

Como a agropecuária vai crescer menos, o mundo, também. China e Estados Unidos estão desacelerando, por isso nossa previsão é de alta de 2% do PIB, acima do consenso de mercado. Há o legado das reformas, como a da Previdência Social e a trabalhista, o marco do saneamento, a autonomia do Banco Central. O Brasil está voltando ao seu padrão normal. Antes de 2015, o Brasil



crescia 90% do que crescia o mundo. No pré-pandemia, ainda digerindo as consequências da crise de 2015, foi se consolidando uma percepção de que o país só tinha capacidade de crescer 1%. Desde 2021, voltou a registrar crescimento de 80% a 90% da economia global. Como o mundo deve crescer 2,7%, 2% de alta do PIB cabem na projeção.

### **O crédito vai dar impulso, tem como quantificar?**

A inadimplência subiu muito na pandemia, isso tirou renda disponível das famílias e fez com que os bancos freassem a concessão de crédito. A inadimplência já se estabilizou no total e está caindo na pessoa física. O ciclo está se revertendo, e a queda da Selic (taxa básica de juros que caiu de 12,25% ao ano para 11,75% no último dia 13) vai ajudar em 2024.

### **O investimento veio muito ruim no PIB, caindo há vários trimestres. Vai se recuperar?**

Havia um conjunto de incertezas no ano passado sobre qual seria a política econômica adotada, e essa incerteza foi se dissipando. A Selic afetou bastante o investimento. Estava caro investir. Já é possível ver alguns sinais de melhora, ainda incipientes. A queda do IGP-M melhora a rentabilidade, e tudo indica que haverá um movimento mais forte no ano que vem.

Há o investimento dos estados, com muita coisa acontecendo por meio de parcerias público-privadas (PPPs). A construção civil deve ganhar tração no segundo semestre, quando a Selic chegar a um dígito, reforçando o crédito imobiliário e a construção civil residencial. De modo geral, é muito improvável que o investimento não cresça no ano que vem.

### **O mercado de trabalho surpreendeu. Manteremos a ocupação em alta? De onde vem esse dinamismo? E ele vai continuar?**

Os economistas não têm resposta para isso. É um fenômeno global não só brasileiro. A taxa de desemprego caiu no Brasil, nos EUA, na Europa, na Ásia, mesmo com juro subindo. A pandemia destruiu muitas vagas, houve uma realocação que tem a ver com a reabertura dos serviços, com a volta do turismo, apesar da alta de juros no mundo. No Brasil, três coisas explicam esse fenômeno: a expansão de renda vinda de fora com o agro e o petróleo, que foi se espalhando do Centro-Oeste para o Sul do Brasil. As reformas ajudaram, principalmente a trabalhista. Foi a recuperação mais rápida do emprego formal depois de uma crise.

### **Projeções se descolaram do resultado. O que aconteceu? Por que se errou tanto?**

As projeções erraram muito. Houve uma diferença no acumulado nos últimos anos de 5 pontos percentuais do que se projetava antes para o PIB e o resultado. É muita coisa. Nossos modelos ficaram descalibrados. A principal história foi a ruptura na cadeia de suprimentos, uma coisa que acontece a cada cem anos. Subestimamos o efeito das reformas. Passamos quase tudo, alguma hora esses efeitos iam aparecer. O Brasil também ficou mais pessimista, uma inércia de pessimismo. Entre 2014 e 2019, o PIB sofreu muito, o que gerou uma ideia de que não era possível crescer mais que 0,5% e 1%.

### **E a questão fiscal?**

Para 2024, esperamos alta do gasto público de 3,5% acima da inflação, vai ter aumento do salário mínimo, volta dos pisos constitucionais de saúde e educação. A discussão de política fiscal passa pela percepção do país. Seria desejável reduzir o déficit o quanto antes e ter superávit primário. O Brasil tem uma dívida pública alta para o padrão dos países emergentes. Qualquer iniciativa que vise a reduzir esse déficit é bem-vinda. Não estamos falando de situação fiscal crítica, de uma crise iminente, mas é um juro real de 5,5%, custa caro financiar essa dívida.

### **Qual a previsão do Bradesco para a Selic?**

Deve chegar a 9,25% no fim do ciclo de queda, mas não descarto ficar na casa de 8%. O câmbio também deve cair para R\$ 4,80, com a moeda apreciando.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 26/12/2023*



## LOCAÇÕES PARA LOGÍSTICA, TRANSPORTES, INDÚSTRIA E COMÉRCIO VÃO ENCERRAR O ANO EM ALTA

Por João Paulo Sacconi



### Operações de logística — Foto: Divulgação

As locações imobiliárias de alto padrão para empresas, que servem como termômetro econômico, estão em alta no último trimestre do ano, de acordo com dados inéditos da Newmark.

No período de três meses que se encerra no próximo dia 31, cerca de 400 mil m<sup>2</sup> foram negociados em novas transações para ocupações imediatas e futuras, a maior parte delas em São Paulo (75%); Pernambuco (5%) e Rio de Janeiro (4%) — os dados são de absorção bruta, sem considerar as áreas que podem ter sido devolvidas no mesmo período.

A demanda, de acordo com a consultoria, parte prioritariamente do setor de logística e transportes. Em seguida, aparecem os segmentos industrial e comercial.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 26/12/2023

## PETROBRAS REDUZ PREÇO DO DIESEL NA PELA SEGUNDA VEZ NO MÊS

Corte de R\$ 0,30 por litro nas refinarias vale a partir desta quarta-feira. No ano, valor do combustível acumula baixa de 22,5%, segundo a estatal

Por *O GLOBO* — *Rio de Janeiro*

A Petrobras vai baixar o preço do diesel em R\$ 0,30 por litro nas refinarias a partir desta quarta-feira. É uma queda de 7,9%. Com isso, o preço médio passará a ser de R\$ 3,48 por litro. É a segunda vez que a empresa reduz o valor do combustível para as distribuidoras. No ano, o preço do diesel caiu 22,5%, segundo a estatal.

Segundo a Petrobras "o ajuste é resultado da análise dos fundamentos dos mercados externo e interno frente à estratégia comercial da Petrobras, implementada em maio de 2023". A empresa mudou sua política de preços em maio e deixou de considerar apenas a paridade com o preço internacional na sua estratégia. Os preços da gasolina e do gás natural foram mantidos.

Em novembro, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, e o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, entraram em um embate público sobre o reajuste no preço dos combustíveis. Enquanto Silveira pressiona pela baixa nos preços, Prates defendia a manutenção da política da estatal.

Considerando a mistura obrigatória de 88% de diesel A e 12% de biodiesel para a composição do diesel comercializado nos postos, o preço na bomba deve ficar entre R\$ 4,63 e R\$ 8,26 por litro, a depender do local de venda. Os cálculos foram feitos com base no último levantamento da Agência Nacional do Petróleo (ANP).

O preço para o consumidor final é influenciado por outros fatores além do valor do diesel em si, como impostos e margens de lucro das distribuidoras.

Segundo a Bloomberg, o preço do barril de Brent, que avançou 3,3% na semana passada, subiu até 2% nesta terça-feira em Londres, para US\$ 80,63.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 26/12/2023

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### 'A GENTE ESTÁ EMPURRANDO O PROBLEMA FISCAL COM A BARRIGA', DIZ EX-DIRETOR DO BC

Para o economista Luiz Fernando Figueiredo, o País terá de fazer, “em algum momento”, um ajuste nas contas públicas da ordem de 2% a 2,5% do PIB, embora ele considere que a prática do governo na área seja melhor do que a narrativa de Lula

Por José Fuca

#### ENTREVISTA COM

**Luiz Fernando Figueiredo - Economista, ex-diretor do Banco Central e presidente do conselho de administração da Jive Investments**

O economista Luiz Fernando Figueiredo, ex-diretor do Banco Central e presidente do Conselho de Administração da Jive Investments, uma empresa de gestão de recursos, afirma que a prática do governo em relação às contas públicas “é melhor” do que a narrativa do presidente Luiz Inácio Lula da Silva sobre a questão.

Nesta entrevista ao Estadão, Figueiredo diz que, com o novo arcabouço fiscal que substituiu o teto de gastos e a busca do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, por novas receitas, o governo está mostrando que “não vai fazer um estouro fiscal despuadorado”. Está, também, reduzindo o risco de que a dívida pública “cresça de maneira galopante”. Segundo ele, as declarações de Lula, de que tem de haver déficit fiscal para estimular o crescimento da economia, são “só espuma”.

“A gente não está indo para o que é preciso, mas também não está deixando a coisa se deteriorar a ponto de mudar o quadro para um cenário muito ruim”, afirma. “No fim das contas, a gente está empurrando com a barriga uma situação que o País vai ter de enfrentar em algum momento, para tornar o endividamento público sustentável.” Confira a seguir a entrevista completa de Luiz Fernando Figueiredo.



**Figueiredo afirma que, “num concurso internacional de bruxas, o Brasil até que não é a bruxa mais feia” Foto: Werther Santana/Estadão**

#### Como o sr. está vendo a situação fiscal do País?

Nós temos um arcabouço fiscal – como se chamou o novo mecanismo de controle das contas públicas – que é falho. Como ele é baseado no aumento da receita, não serve para muita coisa se a receita esperada não vier, que é bem o que está acontecendo. A receita, como o próprio ministro (Fernando)

Haddad admite, está frustrando as expectativas. Na verdade, o que o arcabouço está nos mostrando é que nós temos um governo que não vai fazer um estouro fiscal despuadorado. Não vai cortar gastos ou dificilmente cortará gastos, mas também não vai explodir a situação fiscal do País. O arcabouço está tirando esse risco de a gente ter um endividamento galopante.

#### Agora, essa percepção representa uma mudança grande em relação à que havia no começo do governo Lula. O que explica isso?

No início do ano, com as falas do (presidente) Lula sobre o assunto, todo mundo ficou com bastante medo de que haveria um crescimento acelerado da dívida pública, de que o governo iria mandar pau nos gastos, com aquela visão de que “déficit é vida”. Só que, na prática, a atitude do governo não tem sido nessa direção. É verdade que a busca do equilíbrio fiscal tem sido via receita, mas o Haddad está tentando, dentro de suas possibilidades, não deixar a situação fiscal se deteriorar muito. Ele tem poucas alternativas à mão, porque o governo não lhe dá os instrumentos de que ele precisa



para garantir uma gestão fiscal mais eficiente, como a possibilidade de cortar gastos. Ele não pode cortar gastos. Ao menos não pôde cortar até agora e dificilmente vai poder daqui para a frente. Então, ele só pode atuar por meio do aumento de receita. E, hoje, há uma enorme rejeição por aumento de receita na sociedade, dada a carga tributária já elevada do País. Não é o jeito que economicamente faz mais sentido, mas é o jeito que é possível no momento. Com isso, a situação fiscal não irá para a sustentabilidade, mas também não vai se deteriorar a ponto de você ter o que os economistas chamam de “dominância fiscal”, que é o medo de que a dívida pública cresça de maneira despuorada.

### **Como esse quadro fiscal é percebido lá fora, pelos investidores estrangeiros?**

Uma coisa que ajuda o Brasil – a gente precisa olhar sempre os dois lados – é que o mundo também não está uma beleza do ponto de vista da política fiscal. Olha o que está acontecendo nos Estados Unidos. A dívida pública subiu barbaramente lá e eles continuam gastando. Não tem o menor cheiro de que vão fazer um ajuste fiscal. Na Europa, está ocorrendo a mesma coisa. Ou seja, num concurso internacional de bruxas, o Brasil até que não é a bruxa mais feia. No fim, em termos qualitativos, o que nós temos é o seguinte: já que a situação não deve se deteriorar muito, estamos ganhando algum tempo até atacar a questão fiscal para valer e torná-la sustentável.

***Já que a situação não deve se deteriorar muito, estamos ganhando algum tempo até atacar a questão fiscal para valer e torná-la sustentável***

### **Como o sr. avalia a perspectiva de o governo não conseguir cumprir a meta de déficit zero em 2024?**

De acordo com as previsões do mercado, o déficit deve ficar entre 0,5% e 1% do PIB em 2024. Só que nós precisamos de um superávit de 1,5% a 2% do PIB para estabilizar a dívida pública. Isso quer dizer que, em algum momento, nós vamos precisar fazer um ajuste de 2% a 2,5% do PIB. Pode ser um ajuste gradual, como o governo está dizendo que vai fazer. O problema é que ele já não está conseguindo entregar muito em função de a receita estar vindo bem abaixo do que se esperava. Para lhe dar uma ideia, se o governo aprovar todas as medidas arrecadatórias, ele espera uma arrecadação adicional de R\$ 235 bilhões, mas na nossa conta o impacto será de R\$ 51 bilhões. Ele vai ter algumas vitórias, mas, mesmo tendo as vitórias, a arrecadação ficará bem aquém da que o governo espera.

### **Em 2023, o Haddad começou falando que haveria um déficit de 0,5% do PIB, que depois passou para 1% do PIB. No fim do ano, já se falava em um déficit de quase 2% do PIB. Também já começaram a surgir questionamentos sobre o uso da chamada “contabilidade criativa”, para maquiagem os resultados das contas públicas. Como o sr. vê essa questão?**

Isso é uma coisa muito transparente. Nós estamos vendo. Não estamos deixando de ver a contabilidade criativa. Dito isso, quando o governo exclui uma despesa que era considerada no resultado primário, a gente pode interpretar que ele está querendo cumprir a meta na carteirada. Em 2024, o governo fala em déficit zero. O mercado espera R\$ 90 bilhões de déficit. Nós esperamos alguma coisa entre R\$ 50 e R\$ 70 bi. Ou seja, é um resultado pior do que a meta, mas não é um desastre. Por que nós consideramos um desempenho um pouco melhor do que o mercado? Porque a nossa projeção de crescimento da economia é maior. O mercado está projetando um crescimento de 1,5% a 1,8% do PIB para este ano, enquanto nós projetamos de 2,3% a 2,5% do PIB. Isso gera mais receitas, reduzindo o rombo fiscal. A gente também está um pouco mais otimista em relação ao comportamento das receitas. Mesmo levando em conta que as medidas de aumento de arrecadação não vão render tanto quanto o Haddad calcula, ele conseguiu aprovar várias propostas no Congresso que terão um efeito positivo nas receitas.

***Temos de reconhecer que o Haddad está na batalha por mais receita. Isso é o melhor para o País? Não. Mas também não é uma agenda megapopulista, de crescimento desenfreado do endividamento***

### **Quer dizer que, na sua opinião, não dá para dizer ainda que o Lula “dilmou”?**

Sem dúvida. Não é comparável. E acredito que isso não vai mudar. A narrativa é muito ruim, mas o esforço real é melhor do que a narrativa. A gente não está indo para o que é preciso, mas também



não está deixando a coisa se deteriorar a ponto de mudar o quadro para um cenário muito ruim. Na verdade, no fim das contas, a gente está empurrando com a barriga uma situação que o País vai ter de enfrentar em algum momento, para tornar o endividamento público sustentável.

### **Agora, isso não deixa de ser negativo também, certo?**

É negativo, mas já está no preço. Os ativos brasileiros deram uma recuperada em 2023. Eles começaram o ano muito mal, porque, se você lembrar, entre o final de 2022 e o início de 2023, as únicas notícias que a gente tinha no mercado eram aquela PEC (Proposta de Emenda Constitucional) maluca de R\$ 200 bilhões e as falas do Lula em que ele dizia que não iria fazer nenhum ajuste fiscal. Daí, no início do ano, o que aconteceu? Já em janeiro, eles reduziram a estimativa de déficit fiscal. No fim, o déficit acabou sendo maior que o previsto, mas temos de reconhecer que o Haddad está na batalha por mais receita. Do ponto de vista econômico, é o que seria melhor para o País? Não é. Mas também não é uma agenda megapopulista, de crescimento desenfreado do endividamento. Está mais comedido.

Por que o Brasil está relativamente bem? De novo, o mundo ainda está numa ganância desenfreada. Depois que passou a pandemia, os países não reduziram o déficit como deveriam, até por causa da inflação e também de baixo crescimento. Na política fiscal, está todo mundo com nota muito ruim e o Brasil não está tão feio. Isso é um ponto. Em segundo lugar, o Brasil está crescendo bem mais do que se imaginava. Vamos lembrar de que, no início do ano, a expectativa era de que o País iria crescer o equivalente a 0,5% do PIB em 2023, mas deve ter crescido em torno de 3% do PIB. É um crescimento concentrado no setor agrícola, mas outras áreas também estão crescendo. O terceiro ponto é que o Haddad está na batalha para trazer mais receita e o Lula tem deixado o ministro seguir nesse caminho, para não o caldo não entornar do ponto de vista fiscal. Essas coisas, somadas, fizeram com que o ano passado, que teve um início horroroso, melhorasse bem.

### **Nesse contexto, como o sr. analisa as novas declarações do Lula, de que tem de fazer déficit mesmo para estimular o crescimento da economia? O sr. acredita que isso é só “espuma”?**

É, pelo que tem acontecido até agora, dá para dizer que é só “espuma”. Recentemente, o Lula voltou a falar sobre isso, mas eles continuaram na batalha para aumentar as receitas. Então, como eu falei há pouco, a prática tem sido diferente da narrativa, da retórica.

### **O sr. está dizendo, então, que, mesmo com o déficit fiscal ficando em cerca de 2% do PIB em 2023 e sendo estimado entre 0,5% e 1% do PIB em 2024 pelo pessoal do mercado, a situação não está tão ruim quanto se imaginava?**

Exatamente. E tem outras coisas que são importantes de a gente colocar. No início, se você lembrar, o Lula foi muito duro com o Banco Central. E o que aconteceu? Esse conflito acabou. O Lula indicou para a diretoria de Política Monetária o (Gabriel) Galípolo, que está com uma postura cada vez mais de Banco Central. Os novos indicados, o Paulo Picchetti, para a diretoria de Assuntos Internacionais e de Gestão de Riscos Corporativos, e o Rodrigo Alves Teixeira, para a diretoria de Relacionamento, Cidadania e Supervisão de Conduta, também são candidatos que estão na linha correta. O medo que havia nessa questão também acabou não se confirmando.

### **O sr. acredita então que, após a saída do Roberto Campos Neto da presidência do Banco Central em 2025, pode não haver uma politização da gestão da instituição?**

Com as pessoas que estão sendo “contratadas”, como esses dois novos candidatos, o governo não está indo nessa linha da politização. De jeito nenhum. Na minha visão, parece que essa questão já está bem pacificada. O Lula recebeu o Roberto Campos duas vezes. Então, esse lado também está ok. Tem ainda outro ingrediente importante. No lado mais micro, no qual havia uma agenda horrorosa, como a revisão no novo marco do saneamento e na Lei das Estatais, que ainda está pendurada lá no Supremo, o Congresso barrou as mudanças. As contratações na Petrobras, é verdade, não são lá muito ortodoxas. Mas eles queriam acabar com a reforma trabalhista e com a reforma da Previdência. Queriam acabar também com a independência do Banco Central. Aí o Congresso falou “ô, não vem pra cá que não tem” – e barrou tudo isso. E, do lado macro, a coisa está indo melhor do que se esperava. Não é que a gente está indo superbem, mas está indo melhor do que se esperava, neste mundo em que todos quase todos os países estão sendo irresponsáveis



do ponto de vista fiscal. E, do lado micro, que seria a agenda negativa, ela foi, em boa medida, barrada pelo Congresso.

***O que eu procuro fazer é não colocar na minha avaliação se gosto ou não do governo. Eu poderia só olhar para o lado negativo, mas seria um erro de análise***

**Alguns economistas estão bem mais pessimistas em relação ao cenário econômico. O sr. acha que o pessoal do mercado está exagerando?**

Você pode ver o copo meio cheio e meio vazio. A verdade é que o Brasil tem performado melhor do que se esperava, apesar de terem acontecido várias coisas negativas, que acabaram sendo menos relevantes do que os aspectos mais positivos. Nós, desde o início de 2023, imaginávamos um crescimento maior. A gente achava que o conflito do Banco Central provavelmente iria ficar ok e que o governo não iria explodir o fiscal, e isso acabou acontecendo. Mas, quando você olha a projeção do mercado, a projeção fiscal, não é tão pior do que a nossa, por exemplo, para 2024. Agora, em geral, o que eu procuro fazer é não colocar na minha avaliação se eu gosto ou não gosto do governo. Todo mundo acaba colocando um viés na sua análise. Eu procuro colocar o menos possível. Eu poderia só olhar para o lado negativo, mas seria um erro de análise. A própria curva dos juros longos “fechou” quase dois pontos percentuais nos últimos meses. Os preços dos ativos nos mostra que o nosso País tem um monte de problemas, sem dúvida, mas, do lado econômico, não está num processo gigante de deterioração.

**De qualquer forma, hoje, o piso estimado para os juros com o fim do atual ciclo de baixa, está um pouco mais alto do que estava antes das eleições de 2022.**

Eu acho que está, sim, um pouco mais alto do que poderia estar, mas eu não acho que esteja tão mais alto. O mercado projeta hoje, uma Selic (taxa básica) de 9,25% ao ano no fim do ciclo de baixa dos juros. A nossa projeção é 9% ao ano. Poderia ser 8,5%? Poderia. Mas tem outro aspecto que a gente tem de levar em conta, que é o comportamento dos juros nos Estados Unidos, que estão uns seis meses, talvez um ano, atrasados em relação ao Brasil. Aqui, nós começamos a reduzir a taxa de juros em agosto. Os Estados Unidos vão começar a reduzir os juros em maio, no cenário mais benigno. Ou seja, quase um ano depois. Isso atrapalha um pouco o Banco Central a reduzir a taxa básica no Brasil até uns 8,5% ao ano.

**Uma última pergunta para a gente concluir: em 2023, as estatais, que haviam voltado a dar lucro, devem ter fechar de novo, somando tudo, com prejuízo. Isso não é também um indicador que acaba contribuindo para deteriorar um pouco as expectativas?**

Sem dúvida. Eu acho que isso já está na conta de todo mundo, mas é um lado muito ruim. Nesse lado mais micro, como eu disse, o Congresso barrou aquilo que dependeu dele. Agora, no que não depende do Congresso, eles realmente não estão indo bem.

**Nesse aspecto, eles estão retomando o mesmo modus operandi do governo Dilma e do Lula 2. Isso não mudou.**

É, parece que eles não aprendem, né?

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/12/2023

## MERCADO PROJETA PIORA DO CENÁRIO FISCAL PARA 2024, DIZ BOLETIM DO BC

Relação entre a dívida líquida do setor público e o PIB sobe para 61,20% este ano e para 64,50% o ano que vem; há um mês os indicadores estavam em 61% e 63,90%, respectivamente

Por Eduardo Rodrigues

O Boletim Focus do Banco Central trouxe piora nas projeções fiscais do mercado para 2023 e 2024. A estimativa para o indicador que mede a relação entre a dívida líquida do setor público e o Produto Interno Bruto (PIB) em 2023 passou de 61,00% para 61,20%, ante 61,00% de um mês atrás. Para o próximo ano, o indicador passou de 64,20% para 64,50% do PIB, ante 63,90% de quatro semanas antes.

Para este ano, a mediana do déficit primário em relação ao PIB passou de 1,30% para 1,40%, contra 1,10% de um mês antes. O Ministério da Fazenda buscava entregar um resultado deficitário de 1,0% do PIB em 2023, mas o secretário do Tesouro Nacional, Rogério Ceron, admitiu em novembro que o déficit primário “provável” de 2023 deve ficar em torno de 1,32% do PIB. Segundo ele, pela metodologia do Banco Central, o déficit deve ficar entre 1,6% e 1,7% do PIB.

Com a autorização do Supremo Tribunal Federal (STF) para o governo quitar um estoque de cerca de R\$ 93 bilhões em precatórios ainda neste ano, a estimativa do Focus para o déficit nominal este ano também piorou, de 7,90% para 8,30% do PIB, ante 7,60% de um mês atrás.



**Mercado prevê piora das contas públicas, segundo Boletim Focus do Banco Central** Foto: Dida Sampaio/Estadão

O resultado primário reflete o saldo entre receitas e despesas do governo, antes do pagamento dos juros da dívida pública. Já o resultado nominal reflete o saldo após o gasto com juros e outras despesas financeiras.

### **Dificuldade para zerar o déficit**

Para o próximo ano, a estimativa para a dívida líquida passou de 64,20% para 64,50% do PIB, ante 63,90% de quatro semanas antes. Já o déficit primário esperado para 2024 seguiu em 0,80% do PIB. O déficit nominal projetado na Focus também se manteve em 6,80% do PIB. Há um mês, os percentuais já eram os mesmos.

No fim de agosto, o governo apresentou o projeto de lei orçamentária de 2024 ao Congresso. A peça prevê superávit de R\$ 2,8 bilhões em 2024 (0% do PIB), mas depende da arrecadação de R\$ 168,5 bilhões em medidas extras, entregues ao Parlamento junto com o Orçamento. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva já avisou que o governo “dificilmente chegará à meta zero”, até porque o chefe do Executivo “não quer fazer cortes em investimentos e obras”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/12/2023

## **DESONERAÇÃO DA FOLHA: HADDAD DIZ QUE PRECISA DESPACHAR COM ALCKMIN ANTES DE ANUNCIAR MEDIDAS**

Na semana passada, ministro da Fazenda havia dito que as medidas seriam conhecidas hoje; Haddad ainda não tem agenda com Alckmin, que assumirá a presidência durante o recesso de Ano Novo do presidente Lula

Por **Fernanda Trisotto**

BRASÍLIA- O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta terça-feira, 26, que ainda está trabalhando no conjunto de medidas que vão compensar a desoneração da folha de pagamento e que precisa despachar o assunto com o vice-presidente Geraldo Alckmin antes de anunciá-las.

Questionado sobre a natureza das medidas, Haddad não adiantou nenhuma, apenas afirmou que ainda há muitos problemas no nosso sistema tributário a serem resolvidos.



**Ministro da Fazenda, Fernando Haddad, adia anúncio de medidas para compensar a desoneração da folha de pagamentos** Foto: Wilton Junior/Estadão

Haddad ainda não tem agenda com Alckmin, que assumirá a presidência durante o recesso de Luiz Inácio Lula da Silva. O único compromisso na agenda do ministro nesta terça-feira, 26, até o momento é um despacho com o secretário de Política Econômica, Guilherme Mello.

### Promessa

Na semana passada, Haddad disse a jornalistas que apresentaria novas medidas para compensar a desoneração da folha de pagamento nesta semana, sem judicialização, o que vai garantir a meta fiscal zero em 2024.

Na época, o ministro disse que a proposta não teria relação com a Cide e que não seriam criados novos impostos ou elevadas as alíquotas. Haddad acrescentou também não haveria nenhum anúncio sobre Imposto de Renda.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/12/2023

# Valor

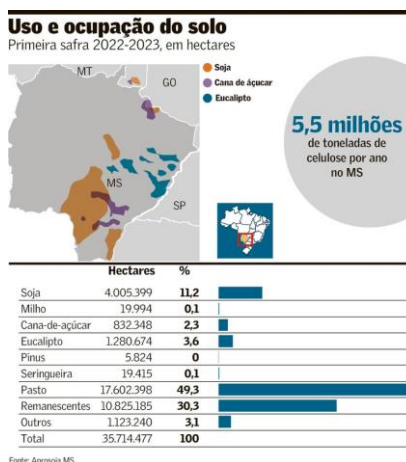
Informação que vira dinheiro.

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### NOVA FÁBRICA PODE SER ANUNCIADA ATÉ O FIM DE 2024 NO MATO GROSSO DO SUL

Estado vai se consolidar como maior exportador de celulose e principal polo da indústria no país nos próximos anos

Por Stella Fontes — De Campo Grande (MS)



Responsável por quase 25% da produção nacional de celulose, com 5,5 milhões de toneladas por ano, Mato Grosso do Sul vai se consolidar, com folga, como maior exportador da matéria-prima e principal polo da indústria no país nos próximos anos.

Além do Projeto Cerrado da Suzano, a chilena Arauco escolheu o município de Inocência para investir R\$ 15 bilhões em sua primeira fábrica de celulose no Brasil e a Eldorado, que está instalada em Três Lagoas há mais de uma década, segue com planos de expansão. Outros produtores têm buscado madeira na região e o mercado aposta que a Bracell, do grupo asiático RGE, pode anunciar uma fábrica no Estado já no próximo ano. Procurada, a Bracell não se manifestou.

“Há espaço para mais uma fábrica”, disse ao Valor o secretário Jaime Verruck, que está à frente da pasta que reúne Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação (Semadesc). A corrida por terras e eucalipto nos últimos anos fez os preços dispararem e a principal matéria-prima da celulose, que leva sete anos para estar pronta para uso, se tornou escassa. Por isso, a própria indústria questiona o potencial de novos investimentos no país antes de 2028.

Segundo Verruck, grandes áreas de pasto, que vêm sendo convertidas sobretudo para o plantio de eucalipto, seguem disponíveis no Estado, além das terras remanescentes que podem ser cultivadas

sem colocar em risco áreas protegidas ou de conservação, como o Pantanal. Dos 21,8 milhões de hectares de pastagens existentes em 2010, restam 17,6 milhões de hectares.

Hoje com mais de 1,2 milhão de hectares de eucalipto, concentrados na costa leste, Mato Grosso do Sul caminha para tomar de Minas Gerais a liderança em área plantada desse tipo de árvore nos próximos dois anos. Grãos e cana-de-açúcar também cresceram em área na última década, mas a vantagem da cadeia produtiva florestal, conforme Verruck, é que junto vêm os investimentos bilionários em indústria e a geração de empregos. “Além disso, a celulose é mais regular na exportação do que outros grãos, como a soja, que é sazonal”, afirmou.

Não foi à toa que o Estado se tornou destino preferencial de megaempreendimentos de celulose de eucalipto e papel nos últimos anos. A vocação começou a ser construída entre os anos 70 e 80, quando o governo federal concedeu incentivos fiscais para essa cultura na região, e a área plantada chegou a 500 mil hectares, mas não foi acompanhada dos investimentos industriais.

No início dos anos 2000, o ciclo de bonança foi retomado, após a antiga Votorantim Celulose e Papel (VCP) assumir o projeto embrionário de fábrica da International Paper (IP) em Três Lagoas. A unidade saiu do papel, foi duplicada e hoje é operada pela Suzano. Vieram, então, a Eldorado, o novo projeto da Suzano e o projeto Sucuriú da Arauco, que já prevê duas fábricas.

Para atrair esses investidores, o governo do Estado deu agilidade aos processos de licenciamento pelo Imasul, órgão ambiental estadual, e passou a trabalhar em esquema de parceria com a iniciativa privada, desde a concepção dos projetos até sua execução. “Essa integração com o empreendedor é importante”, afirmou o secretário.

Infraestrutura logística ainda é desafio, apesar de o Estado dispor de rede ferroviária relativamente robusta, sobretudo com a Malha Norte, operada pela Rumo, que chega até o Porto de Santos (SP).

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 26/12/2023*

## ARMAZENAMENTO DE ENERGIA PODE ATRAIR US\$ 12,5 BILHÕES AO ANO PARA BRASIL, DIZ CONSULTORIA

No entanto, o avanço do mercado de baterias a serem incorporadas na infraestrutura de geração, transmissão e distribuição no país depende de incentivos, regulamentações e metas estabelecidas

*Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo*



***Mercado de sistemas de armazenamento energético no Brasil deve ter crescimento de 12,8% ao ano até 2040 — Foto: Banco de imagens***

Um estudo feito pela consultoria Clean Energy Latin America (Cela) apontou que o mercado de sistemas de armazenamento energético no Brasil deve atingir crescimento de 12,8% ao ano até 2040, com incremento de até 7,2 gigawatts (GW) de capacidade instalada no período. Isso representa movimentação financeira anual de cerca de US\$ 12,5 bilhões –

aproximadamente R\$ 60 bilhões.

No entanto, o avanço do mercado de baterias a serem incorporadas na infraestrutura de geração, transmissão e distribuição de energia elétrica no país depende de incentivos adequados, regulamentações e metas estabelecidas.

CEO da Cela, Camila Ramos explica que os incentivos adequados se referem a uma regulação robusta que inclua a possibilidade de sistemas de armazenamento proverem serviços para o sistema elétrico brasileiro, a inclusão da tecnologia em leilões de reserva de capacidade e a possibilidade que





esses sistemas “empilhem receitas”, tendo em vista seus diversos atributos benéficos ao setor elétrico brasileiro.

“No momento atual, não há regulação específica para sistemas de armazenamento e isso traz insegurança regulatória e de remuneração desses projetos para que os investimentos sejam realizados em maior volume”, afirma.

Nesse sentido, ela acredita que é importante dar celeridade à Consulta Pública no. 39/2023 da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), que trata da inserção de sistemas de armazenamento no setor elétrico, como também a inserção dessa tecnologia no Leilão de Reserva de Capacidade por Potência.

“Quando falamos de ajustes fiscais, estamos nos referindo especificamente a carga tributária para bens importados. Devido aos impostos incidentes sobre a importação dos equipamentos, que podem chegar a impressionantes 106,46% para sistemas desprovidos dos benefícios do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi), ao compararmos esses números com os impostos relacionados a outras fontes de energia e infraestrutura de rede, fica evidente a discrepância, uma vez que chegam a representar apenas 11% no caso de usinas eólicas e 34% no caso de usinas solares, por exemplo”, afirma Ramos.

O que deve puxar essa demanda são as políticas de descarbonização e a necessidade de maior estabilização das fontes renováveis intermitentes, como as fontes eólica e solar, que hoje ditam o ritmo de expansão do sistema elétrico brasileiro.

Além dos mercados de sistemas isolados, geração distribuída e até o Programa de Descarbonização da Amazônia, ela afirma que geradores no mercado livre, consumidores, transmissores e distribuidores podem também se beneficiar de um mercado de armazenamento desenvolvido no Brasil.

Hoje, as células que compõem os sistemas de baterias são importadas, com grande parte da capacidade de produção global sendo detida por players asiáticos integrados. A executiva afirma que já existe uma cadeia nacional de equipamentos, mas que ainda é pequena, tendo em vista o desenvolvimento do mercado no Brasil, mas é possível que ela se desenvolva uma cadeia produtiva mais robusta nos próximos anos, a depender de como a regulação e incentivos fiscais serão definidos para esse tipo de projeto.

Este mercado já encontra ritmo de expansão nos EUA e Europa, mas ainda engatinha em países da América Latina. No Brasil, o caso da transmissora colombiana Isa Cteep é o único em larga escala no país hoje. O sistema de baterias está instalado na subestação em Registro (SP) e tem 30 megawatts (MW) de potência, com capacidade de entregar 60 megawatts-hora (MWh) de energia por duas horas para uma região de até 2 milhões de pessoas. Outros projetos no Brasil não superam 2 MW de capacidade de descarga.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 26/12/2023**

## IMPACTOS DAS DECISÕES DA COP28 NO SETOR PRIVADO BRASILEIRO

Neste artigo, Maria Christina Motta Gueorguiev e Juliana Coelho Marcussi, do Veirano Advogados, falam sobre a transição energética de combustíveis fósseis para sistemas de energia limpa  
**Por Maria Christina Motta Gueorguiev e Juliana Coelho Marcussi, Para o Prática ESG (\*) — São Paulo**

A mais esperada decisão da COP28 consistiu nos resultados do chamado Balanço Global (ou Global Stocktake), cuja versão final foi publicada no dia 13 de dezembro de 2023. Trata-se da primeira publicação das avaliações sobre o progresso coletivo dos países-membros na implementação do Acordo de Paris para cumprimento das metas estabelecidas.



Enquanto alguns veem a decisão como um avanço histórico no escopo da ação climática, outros consideram o seu conteúdo generalista e singelo, pecando pela ausência de conclusões e recomendações mais assertivas. De toda forma, independente da visão adotada, o Balanço Global consiste no primeiro documento formal emitido sob a UNFCCC em que o tema combustíveis fósseis é expressamente tratado.

No documento, os países reconhecem os avanços na implementação do Acordo de Paris, porém indicam que o ritmo da execução das medidas para o cumprimento das metas assumidas está aquém do estimado. Frente a isso, as partes também reconhecem que, para que se limite o aquecimento global a 1.5°C, são necessárias reduções profundas, rápidas e sustentadas das emissões globais em 43% até 2030 e 60% até 2035 em relação aos níveis de 2019, alcançando emissões líquidas zero de dióxido de carbono até 2050.

Para essa consecução, destaca-se, dentre as conclusões da decisão, o pacote de transição energética acordado, que inclui, dentre outras medidas, a triplicação da capacidade global de energia renovável e duplicação da média anual global de eficiência energética até 2030, a diminuição (phase down) do uso de carvão cujas emissões resultantes da produção não chegaram a ser mitigadas (unabated), e a transição oposta (transitioning away) ao uso de combustíveis fósseis em sistemas de energia, visando a atingir a neutralidade de emissões até 2050, de forma justa, ordenada e equitativa.

Diante das deliberações alcançadas, vale ponderar que, por mais que o texto acordado seja genérico, sem metas mais específicas a curto prazo, a decisão foi publicada em um contexto de preparação das novas NDCs dos países, que deverão ser apresentadas pelas partes em 2025, ano da COP30 a ser realizada no Brasil. Ao assumir tais compromissos, os países deverão fazer as devidas adequações às suas políticas públicas e sistemas de governança climáticos, caso ainda não estejam desenhados de forma a viabilizar o alcance das metas assumidas.

No que diz respeito às expectativas sobre o Brasil, as decisões do Balanço Global poderão induzir a criação de novas obrigações legais de descarbonização ao setor privado como, por exemplo, a criação do Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa. Além disso, os setores intensivos em carbono serão direcionados a providenciar os aprimoramentos em suas operações, visando ao caminho da descarbonização.

Por outro lado, considerando a vantagem competitiva do país a partir da sua matriz energética baseada em fontes renováveis, são promissoras ao setor privado as oportunidades de investimento em projetos de energia limpa. A esse respeito, não somente o governo brasileiro se posicionou nesse sentido, o que tem sido constatado em iniciativas já em execução, como também instituições financeiras que têm trabalho no mapeamento das oportunidades de financiamento de produção, infraestrutura e disponibilidade da matriz energética limpa. Durante a COP28, foi reconhecida e enfatizada a importância do conteúdo local e da flexibilidade das soluções, como, por exemplo, o uso dos biocombustíveis no Brasil, e combustíveis de transição por países altamente dependentes de carvão.

Inclusive, maior atenção também tem sido dada – e certamente receberá um incentivo ainda maior a partir das decisões da COP28 – ao desenvolvimento de tecnologias aplicadas à agropecuária e atividades de uso do solo no Brasil, com vistas à mensuração das mitigações de emissões, bem como gerar oportunidades com a implementação de novas metodologias e alternativas de descarbonização do setor, focado não somente na produção de alimentos como também de insumos para biocombustíveis.

A COP 28 teve um dia dedicado à agricultura e segurança alimentar, com destaque pelo Brasil, às práticas regenerativas agropecuárias e agroflorestais. Discussões sobre escala dos projetos, redesenho de critérios e indicadores de risco-retorno, assim como a precificação dos custos dos projetos foram temas tratados em Dubai, com forte participação do governo, desenvolvedores e investidores.

Espera-se uma crescente no desenvolvimento de tecnologias e metodologias para mensuração de redução de emissões, bem como para o mapeamento de oportunidade e alocação de riscos em investimentos sustentáveis e de baixo carbono. Instituições financeiras adotarão um novo padrão específico para tais fins, de forma a trazer mais segurança aos investimentos e, por consequência, maiores chances de viabilização para a descarbonização da economia real.

Quanto a isso, o governo brasileiro já manifestou que os resultados da COP28 direcionarão os trabalhos do Plano Clima, atualmente em elaboração. Por fim, importante ressaltar o protagonismo do Brasil na promoção da ação climática, dado que, como próximos passos, as partes decidiram lançar, sob a orientação das Presidências das COPs 28, 29 e 30, Emirados Árabes Unidos, Azerbaijão e Brasil, respectivamente, um conjunto de atividades para aprimorar significativamente a cooperação internacional e o ambiente internacional propício, buscando estimular ambição na próxima rodada de NDCs, com o objetivo de fortalecer ação climática para manter o aumento da temperatura global a 1.5 °C, com base na Missão 1.5 apresentada pelo Brasil durante a COP28.

### Sobre as autoras

Maria Christina Motta Gueorguiev é sócia coordenadora da área ambiental, mudanças climáticas e ESG de Veirano Advogados. Bolsista Chevening, com LL.M. pela University College London e Pós-Graduação em Gestão Ambiental pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). É bacharel em Direito pela Universidade de São Paulo (USP).

Juliana Coelho Marcussi é associada sênior da área de Direito Ambiental, Mudanças Climáticas e Práticas ESG do Veirano Advogados. Juliana é Doutora em Direito Ambiental pela Pace University e Mestre em Direito Internacional dos Negócios pela Utrecht University.

(\*) Este artigo reflete a opinião do autor, e não do jornal Valor Econômico. O jornal não se responsabiliza e nem pode ser responsabilizado pelas informações acima ou por prejuízos de qualquer natureza em decorrência do uso destas informações.



**Maria Christina Gueorguiev, sócia e associada da área ambiental do Veirano Advogados — Foto: Veirano Advogados/ Divulgação**

**Juliana Coelho Marcussi, do Veirano Advogados — Foto: Veirano Advogados / Divulgação**

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/12/2023

## GRUPO SUGERE CRIAÇÃO DE NOVO FUNDO GARANTIDOR PARA CONSTRUÇÃO NAVAL

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 23/12/2023 - 00:51



### Arquivo/Divulgação

Uma das propostas que consta em relatório da frente parlamentar da indústria naval propõe destinação de até 10% do saldo do FMM para fins de garantia e para evitar associação de estaleiros nacionais a grupos estrangeiros

No relatório final das atividades de 2023, a Frente Parlamentar Mista em Defesa da Indústria Naval Brasileira indicou a possibilidade de destinar até 10% do saldo existente no Fundo da Marinha Mercante (FMM) como fundo garantidor, para servir de garantia, juntamente com o próprio bem financiado, a financiamentos tomados em nome de estaleiros. A proposta, listada no documento apresentado ao governo, é voltada para projetos de investimentos em modernização e aumento de capacidade, junto aos agentes financeiros.

A justificativa é adequar o parque industrial naval brasileiro às novas tendências de mercado e às melhores práticas internacionais, passando a atender navios de maior porte e projetos de descomissionamento de forma mais competitiva, não sendo este impacto financeiro relevante para o orçamento do FMM. “Entendemos que a indústria da construção naval brasileira se beneficiaria muito com a criação de um novo fundo garantidor para o setor, nos moldes do antigo Fundo Garantidor da Construção Naval (FGCN) instituído pela Lei 11.786/2008”, destacou o grupo no relatório.

Os representantes da frente parlamentar apontaram que os estaleiros brasileiros, impactados pela crise da construção naval nos últimos 10 anos, podem enfrentar dificuldades em apresentar as garantias necessárias (seguros e fianças bancárias). E que, mesmo aqueles que forem capazes de contratar essas garantias no mercado, somente as obterão mediante o pagamento de altos valores a bancos e seguradoras, o que impactará diretamente no preço das obras. O argumento é que, nesse cenário, os estaleiros nacionais acabam se associando a grupos estrangeiros que, para emprestar suas garantias, exigem uma participação no escopo do trabalho em sua quase totalidade, o que praticamente exclui a participação da indústria nacional no contexto global do objeto.

A Frente defendeu que sejam criadas condições para acesso dos estaleiros às linhas de financiamento do fundo setorial, como forma de superar a dificuldade atual de atendimento às garantias exigidas pelos bancos repassadores se torna fundamental para retomada da indústria naval brasileira. “Se faz necessário para acesso dos estaleiros às linhas de financiamento que possam ser criadas por bancos e até mesmo através do FMM. Esta seria uma forma de superar a dificuldade atual para atender as exigências de garantia dos possíveis bancos financiadores”, propôs.

O aperfeiçoamento do FGCN ou a criação de um instrumento similar ao antigo fundo garantidor para a construção naval e offshore já foram defendidas pelo Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) em eventos e chegou a constar em propostas dos estaleiros consolidadas na publicação encaminhada a candidatos à presidência da República antes das eleições.

Em outubro, durante reunião extraordinária do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), o diretor de navegação e hidrovias do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Dino Antunes Dias Batista, destacou a importância de o FMM buscar instrumentos que viabilizem maior participação dos stakeholders, como por exemplo, a criação de um fundo garantidor.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/12/2023



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 209/2023  
Página 53 de 53  
Data: 26/12/2023  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)



### MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPPING.COM](http://MERCOSHIPPING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM)

Este conteúdo também está disponível na [www.mercoshipping.com](http://www.mercoshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

Fonte : InforMS  
Data: 26/12/2023