

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 032/2021
Data: 01/03/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA MAIS DE 1,1 BILHÃO DE TONELADAS EM 2020	4
SETOR PORTUÁRIO GANHA PLANO CONTRA CRISES	5
GOVERNO QUER OUVIR COMUNIDADE SOBRE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS.....	6
DEPUTADA FEDERAL SOLICITA VACINAÇÃO CONTRA COVID-19 PARA TRABALHADORES PORTUÁRIOS.....	7
FREDERICO BUSSINGER: LOGÍSTICA PARA UM NOVO SUPERCICLO DE COMMODITIES	8
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	9
MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA CRESCE 4,2% EM 2020.....	9
PORTAL PORTO GENTE	11
VEREADORES CONHECEM PROJETO DO TÚNEL E DEFENDEM ALTERNATIVA PARA LIGAÇÃO ENTRE SANTOS E GUARUJÁ.....	11
EMPRESA BRASILEIRA DA LOGÍSTICA NA ERA DA TECNOLOGIA E INOVAÇÃO.....	13
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	14
PAULO SOUSA, PRESIDENTE DA CARGILL BRASIL, ANALISA OS DESAFIOS DO AGRO BRASILEIRO	14
PORTO DE RECIFE – UM PORTO DE INOVAÇÃO.....	15
TRIBUNAL MARÍTIMO PARTICIPA DE 1º CONGRESSO INTERNACIONAL DE DIREITO MARÍTIMO, PORTUÁRIO E ADUANEIRO, EM ANGOLA	15
ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS	16
PORTOS DA BAHIA SERÃO CEDIDOS À INICIATIVA PRIVADA	16
ISTOÉ - DINHEIRO	16
LIRA GARANTE PRIMEIRA PARCELA DO AUXÍLIO AINDA NESTE MÊS	16
BRASIL EXPORTA EM FEVEREIRO 142% MAIS MILHO EM RELAÇÃO A FEVEREIRO DE 2020	17
FIRJAN SUGERE NORMAS DE PROTEÇÃO DE DADOS PARA PEQUENAS EMPRESAS	17
ENERGIA SOLAR FOTOVOLTAICA SUPERA 8 GW E TRAZ R\$ 40 BI DE INVESTIMENTOS AO BRASIL.....	18
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	20
NOVO PROJETO QUE CRIA A CIDE-CARBONO É PROTOCOLADO NA CÂMARA.....	20
PETRÓLEO CAI À ESPERA DA OPEP	21
JORNAL O GLOBO – RJ	23
PARA DESTRAVAR PEC DO AUXÍLIO EMERGENCIAL, GOVERNO DEVE LIBERAR R\$ 10 BI EM AJUDA A ESTADOS E MUNICÍPIOS	23
GOVERNO VAI AUMENTAR IMPOSTO SOBRE BANCOS PARA ZERAR R\$ 3,6 BI EM TRIBUTOS SOBRE DIESEL E GÁS DE COZINHA	25
'PARIDADE' É A ORDEM DE CASTELLO BRANCO PARA OS ÚLTIMOS DIAS DE SUA GESTÃO NA PETROBRAS	26
PETROBRAS REAJUSTA PREÇO DA GASOLINA PELA QUINTA VEZ NO ANO, EM MEIO A TROCA DE COMANDO	27
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	29
USINA TÉRMICA DE R\$ 570 MILHÕES DA PETROBRÁS NA BAHIA VIRA 'ELEFANTE BRANCO'.....	29
NA CONTRAMÃO, PETROBRÁS PERDE VALOR DE MERCADO.....	30
BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,152 BILHÃO EM FEVEREIRO.....	31
UNIÃO DE VEREADORES MANIFESTA APOIO A PROJETO DE TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ	32
'PRESTÍGIO' DE TARCÍSIO DE FREITAS NÃO LEVA VERBA À INFRAESTRUTURA	33
MP MUDA REGRAS PARA EMPRESA VENCER CRISE	36
VALOR ECONÔMICO (SP)	37
SANTOS BRASIL VAI DISPUTAR TERMINAL DE COMBUSTÍVEL	37
CHINA ZERA FINANCIAMENTO À AMÉRICA LATINA EM 2020	38
CNI: INVESTIMENTO FEDERAL NA ÁREA DE TRANSPORTES CAI 4% EM 2020.....	40
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	41
NAVIO COM CASO DE COVID-19 ENTRA EM QUARENTENA NO PORTO DE SANTOS, SP.....	41
AGÊNCIA BRASIL - DF	41
SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTOU 1,152 BILHÃO DE TONELADAS EM 2020.....	41
PORTAL PORTOS E NAVIOS	43
SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTOU 4,2% A MAIS EM 2020	43
SETE EM CADA 10 GRANELEIROS NÃO ESTÃO PRONTOS PARA EEXI.....	44



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 032/2021
Página 3 de 46
Data: 12/02/2021
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

A MITSUBISHI POWER INICIA O DESENVOLVIMENTO DE TURBINA A GÁS CLASSE 40MW ALIMENTADO POR AMÔNIA	45
PORTONAVE ESPERA BATER 1 MILHÃO DE TEÚS MOVIMENTADOS EM 2021	45
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	46
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	46



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA MAIS DE 1,1 BILHÃO DE TONELADAS EM 2020

Dados fazem parte de levantamento da Antaq e incluem as operações realizadas em portos públicos e privados

Por *Fernanda Balbino*



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.73935:1590523555/Navio-Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=15dec06&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.73935:1590523555/Navio-Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&pf=15dec06&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Mesmo com a pandemia, setor ampliou em 4,2% o volume de mercadorias no complexo portuário (Foto: Arquivo/Carlos Nogueira/AT)

Os portos brasileiros movimentaram mais de 1,15 bilhão de toneladas de cargas durante todo o ano passado. Mesmo durante a pandemia da Covid-19, o setor ampliou em

4,2% o volume de mercadorias que entraram ou saíram do país pelos complexos portuários.

Os números fazem parte do anuário estatístico produzido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e divulgado na manhã desta segunda-feira (1º). Eles incluem a movimentação de cargas realizadas em portos públicos, como o de Santos, e também em Terminais de Uso Privado (TUPs).

Entre os complexos portuários públicos, o Porto de Santos segue na liderança, com a movimentação de 114 milhões de toneladas de mercadorias, um aumento de 7,7% em relação ao movimentado em 2019.

Os números apresentados pela Antaq não são os mesmos, de 146,6 milhões de toneladas, apontados pela Autoridade Portuária de Santos (APS), a estatal que administra o cais santista. Isto porque a agência reguladora não considera a movimentação de terminais privados, como o da Usiminas, em Cubatão, a DP World Santos, na Área Continental, e o Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam).

Em segundo lugar, o porto de Paranaguá (PR) movimentou 52,1 milhões de toneladas no ano passado. O volume é 7,5% maior do que o movimentado em 2019. Em seguida, o porto de Itaguaí (RJ) registrou a movimentação de 45,7 milhões de toneladas em 2020, 5,9% a mais do que no ano anterior.

Já entre os TUPs, a Antaq aponta como líder o Terminal Marítimo da Ponta da Madeira (MA), com 191 milhões de toneladas movimentadas. O número mostra a força do Arco Norte na movimentação de cargas. Já na segunda posição, aparece o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ), com a movimentação de 60 milhões de toneladas em 2020.

Perfil das cargas

Do total de cargas movimentadas nos portos brasileiros, 60% correspondem a graneis sólidos. O número representa 688,9 milhões de toneladas operadas no ano passado, o que representa um discreto aumento de 1,2% em relação à movimentação de cargas em 2019.

Já os graneis líquidos representam 25% das operações, com 289,5 milhões de toneladas movimentadas em 2020. Neste caso, o incremento foi de 14,5%.

Já a movimentação de contêiner, uma das mais afetadas pela pandemia de Covid-19, corresponde a 10% da movimentação de cargas no País. No total, 118,2 milhões de toneladas foram operadas no ano passado, um aumento de 1,1% em relação ao ano anterior.

A Antaq aponta que houve queda na movimentação de carga geral solta, que corresponde a 5% das operações portuárias brasileiras. Foram 54,2 milhões de toneladas, menos 0,3% em relação a 2019.

Importância

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, destacou as dificuldades enfrentadas durante todo o ano passado, principalmente as relacionadas à pandemia de Covid-19. “Foi necessário manter portos funcionando, esse foi um dos grandes desafios de 2020”.

Para o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, os números finais da movimentação de cargas em 2020 comprovam resiliência e capacidade de entrega dos portos brasileiros. “O setor portuário permitiu que importados continuassem a abastecer mercado interno, rede hospitalar, indústria farmacêutica”.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 01/03/2021

SETOR PORTUÁRIO GANHA PLANO CONTRA CRISES

O material tem como foco complexos marítimos da América Latina e do Caribe

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.56423:1614446390/Porto-de-Santos.PNG?f=2x1&\\$p\\$f=023165e&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.56423:1614446390/Porto-de-Santos.PNG?f=2x1&pf=023165e&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Setor portuário ganha plano contra crises (Foto: Carlos Nogueira/ AT)

entidade criou um plano de resiliência com ações que podem ser implantadas em situações de contingência. O material tem como foco complexos marítimos da América Latina e do Caribe.

Orientar portos e terminais portuários a agir em momentos de crise, como a pandemia de covid-19, está entre os objetivos da Associação Internacional de Portos (IAPH). A

A informação é da vice-presidente do IAPH, Tessa Major, que também é diretora de Negócios Internacionais e Inovação do Porto do Açu, no Rio de Janeiro. Segundo a executiva, diversos especialistas membros da entidade forneceram conselhos e orientações com base em suas próprias experiências de lidar com a crise.

Tudo começou após um acidente com derramamento de óleo de origem desconhecida na costa do Brasil em 2019. A partir daí, um projeto de preparação para emergências foi criado e a comunidade portuária se reuniu para combater futuras crises como esta. Como resultado, foi criado um documento de orientação para todos os portos.

“Nosso próximo passo foi converter a força-tarefa covid-19 com seus membros no Comitê Técnico de Risco e Resiliência da IAPH, a fim de acelerar o processo de estabelecimento de uma orientação sólida para portos, pequenos e grandes, em termos de uma estratégia de continuidade de negócios. Esperamos uma série de resultados e documentos de orientação a esse respeito, em consulta com a comunidade de membros do porto da IAPH”, afirmou a executiva durante recente webinar da entidade

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 28/02/2021

GOVERNO QUER OUVIR COMUNIDADE SOBRE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Estudos seguem a mesma linha já executada no processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa)

Por *Fernanda Balbino Da Redação*



[https://www.tribuna.com.br/image/content/id/policy:1.85211:1579809795/Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=77b77cf&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/content/id/policy:1.85211:1579809795/Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&pf=77b77cf&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Governo quer ouvir comunidade sobre desestatização do Porto (Carlos Nogueira)

As regras para a concessão da administração do Porto de Santos e seu futuro modelo de negócios, sob gestão privada, serão definidos a partir dos já iniciados estudos sobre essa

desestatização e, principalmente, de consultas à comunidade santista. A garantia de que empresários e trabalhadores locais serão ouvidos nesse processo foi dada pelo diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias, da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Fábio Lavor.

O executivo, que também é presidente do Conselho de Administração (Consad) da Autoridade Portuária de Santos (APS), esteve em Santos no início desta semana. Ele acompanhou equipes do Ministério da Infraestrutura e do Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES), que realizaram visitas técnicas ao Porto, ações que integram o processo de desestatização. Os participantes estiveram em terminais e na sede da estatal para discutir questões referentes ao processo.

“Vamos conversar com toda a comunidade santista para que, aí sim, a gente consiga ter uma modelagem específica para o Porto de Santos”, afirmou Lavor.

“A gente está na fase de estudos, fazendo uma série de diagnósticos, de levantamentos de informações dentro da Autoridade Portuária e junto aos terminais também para, com base nesse diagnóstico, a gente traçar a modelagem de desestatização de Santos”, destacou o diretor.

Nesta agenda, ao menos quatro terminais foram visitados. Entre eles, estão os da Santos Brasil e o Termag, ambos em Guarujá, na Margem Esquerda, além do TES, na Ponta da Praia, em Santos (Margem Direita), e da Ageo, na Ilha Barnabé, também em Santos.

Essa fase de diagnóstico deve ser concluída em abril. Os trabalhos são executados por um consórcio contratado pelo BNDES para o serviço. Trata-se do Dagnl, que conta com a DTA Engenharia como líder e com as empresas Alvarez e Marçal Consultoria em Engenharia, pela Garín Infraestrutura Assessoria e Participações Ltda e com os escritórios de advocacia Lobo & De Rizzo e Navarro Prado.

Entrevistas

Segundo Fábio Lavor, desde dezembro, diversos atores do setor têm sido entrevistados pelo grupo. Isto inclui armadores, operadores, arrendatários e ainda outras autoridades públicas que fazem parte da atividade portuária.

“Eu tenho sentido uma expectativa muito grande e positiva desse processo. Está todo mundo enxergando que realmente a desestatização é um movimento importante para dar mais agilidade na gestão portuária. Então, a gente tem sentido muito apoio nessas discussões. E nos compete ter o cuidado de fazer a melhor modelagem para ter o desenho adequado para o tamanho do desafio do Porto de Santos”, afirmou o diretor do Ministério da Infraestrutura.

Segundo o diretor, os estudos seguem a mesma linha já executada no processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Lá, o processo de consulta pública já está em andamento e uma audiência já foi realizada com o objetivo de debater a proposta de modelagem já apresentada.

“Não necessariamente a de Santos vai ser igual porque são portos diferentes, com características diferentes e preocupações diferentes. A gente vai analisar o que está sendo construído na Codesa e buscar aproveitar em Santos”, explicou Lavor.

Conforme já divulgado por A Tribuna, apesar de o Governo Federal considerar, no início, desestatizar as administrações dos portos de Santos e São Sebastião, no Litoral Norte, de modo unificado, como um único complexo marítimo, agora a decisão é de tratá-los como ativos independentes. Inclusive os leilões vão ocorrer separadamente. Esta já é uma decisão do Governo Federal.

“Há sinergia, há potencialidade. Mas a gente consegue trabalhar com os dois de forma separada e a gente vai dar duas opções distintas para o mercado, sem a necessidade de ter um único gestor para as duas unidades portuárias”.

Cronograma

Após a fase de diagnósticos, os dados serão encaminhados ao BNDES e ao Ministério da Infraestrutura.

A partir desta etapa devem surgir as primeiras conclusões sobre o modelo de desestatização – especialmente o modelo de concessão – a ser adotado para o cais santista. Porém, os dados preliminares serão colocados em consulta pública para que a sociedade possa encaminhar dúvidas, sugestões ou críticas ao processo.

Passada esta fase, está prevista para dezembro a definição do modelo de concessão. Mas, ele deve ser submetido ao Tribunal de Contas da União (TCU). De acordo com o BNDES, a publicação do edital deve ocorrer no segundo trimestre do ano que vem.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 28/02/2021

DEPUTADA FEDERAL SOLICITA VACINAÇÃO CONTRA COVID-19 PARA TRABALHADORES PORTUÁRIOS

Rosana Valle (PSB/SP) enviou pedido ao Ministério da Saúde. Segundo a parlamentar, categoria integra atividade essencial por força de lei

Por ATribuna.com.br



[https://www.atribuna.com.br/image/content/policy:1.145338:1614366154/Reuni-o-sindicatos-portuarios-Rosana-Valle.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=eafa65f&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/content/policy:1.145338:1614366154/Reuni-o-sindicatos-portuarios-Rosana-Valle.jpg?f=2x1&pf=eafa65f&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Rosana destacou que são perto de 20 mil pessoas que integram a comunidade portuária (Divulgação)

A deputada federal Rosana Valle (PSB/SP) pediu ao Ministério da Saúde que promova a vacinação contra a covid-19 aos trabalhadores

portuários de Santos. De acordo com a parlamentar, a categoria não parou durante a pandemia por ser considerada atividade essencial por força de lei.

Rosana destacou que são perto de 20 mil pessoas, que atuam tanto a bordo como nos terminais, e que mantêm contato diário com tripulações de dezenas de países.

Representantes dos sindicatos dos trabalhadores portuários foram recebidos pela deputada e manifestaram preocupação com o aumento de risco de contaminação, sobretudo por lidarem com tripulações que já foram afetadas pela covid-19, como do navio Seven Sun. Os sindicalistas explicaram que, por conta da Lei 14.047/2020, devem ser vacinados pela condição de serem trabalhadores em serviço essencial.

“Estamos em contato diário com pessoas e mercadorias provenientes de diversos países, o que aumenta o risco de contaminação, não apenas para nós, como também para a população das cidades da região, já que temos portuários residindo em todas as cidades da Baixada e Litoral”, disse Claudiomiro Machado, presidente do Sindicato dos Operários e Trabalhadores Portuários (Sintraport).

No requerimento encaminhado ao Ministério da Saúde, Rosana lembrou que os 111 mil portuários do País estão na linha de frente do comércio exterior, ajudando a economia do País e a manter empregos no campo e na cidade. “Por isso eles merecem que seja marcada uma data para o início da vacinação da categoria, principalmente no maior porto da América do Sul”, disse a deputada.

Assinaram o manifesto pedindo a interferência junto ao Governo Federal e demais autoridades, os seguintes presidentes dos sindicatos: Bruno José dos Santos, dos Estivadores; Claudiomiro Machado, do Sintraport; Everandy Cirino dos Santos, do Sindaport; José Cavalcanti Pessoa, dos Vigias Portuários; Paulo Rocha, do Sindogeesp; Adilson de Souza, dos Consertadores de Carga; Wilk Santa Cruz, dos Conferentes e Wilson Lima, do Sindbloco.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 26/02/2021*

FREDERICO BUSSINGER: LOGÍSTICA PARA UM NOVO SUPERCICLO DE COMMODITIES

Cresce o número de analistas que entendem estarmos adentrando a um novo superciclo de commodities, como ocorrido no início deste século

Por Frederico Bussinger

"A carga vai aonde a demanda está"

- parodiando Milton Nascimento: “Nos bailes da vida”.

A economia mundial encolheu em 2020: Espanha retraiu 11%; Inglaterra, 9,9%; França, 8,3%; Alemanha, 5%. A Europa ficou 6,8% mais pobre; o Japão, 4,8%; e os USA, 3,5%. Dos países da OCDE, Coreia do Sul teve o menor percentual (1,3%) e a China o único positivo, 2,2%. Para o Brasil, estima-se queda de 5 %.

Era, pois, de se esperar um fluxo de comércio internacional declinante, particularmente de commodities, matérias-primas imprescindíveis para quase tudo que é produzido e consumido. Mas entre os principais exportadores não foi o observado, Brasil à frente. Ao contrário, recordes sucessivos em quase todos os portos do País: os dados até OUT/20 indicaram crescimento agregado de 3,64%.

Como explicar esse aparente paradoxo? É possível que a competência dos gestores das autoridades-administradoras tenha contribuído. Mas o certo é que: i) exportou-se mais porque havia o que ser exportado - é curial!; ii) porque produziu-se mais; iii) porque havia margem na capacidade portuária e logística disponível; e, tudo, iv) estimulado pela elevação acelerada do preço das commodities, em dólar: ao longo da pandemia, p.ex., minério de ferro, 90%; aço, 118%; petróleo, 55%; milho, 60%; e soja, 54%.

Há controvérsias! Mas cresce o número de analistas que entendem estarmos adentrando a um novo superciclo de commodities, como ocorrido no início deste século: haveria novos investimentos (fortemente demandantes de commodities) decorrentes da combinação de oferta contida, demanda reprimida ao longo da pandemia, mudanças de padrão de consumo e produção e gigantesca liquidez no mercado financeiro mundial. Poder-se-ia acrescentar a ampliação de estoques estratégicos que alguns países estariam fazendo, preocupados com as tensões geopolíticas internacionais.

Daí uma pergunta inevitável: estaria a logística brasileira preparada para esse novo superciclo de commodities, caso ele efetivamente ocorra?

Filas de caminhões e carretas, de até 8 km, em Miritituba (PA), talvez ajudem a explicar o aumento de 70% no frete rodoviário da soja de Sorriso-MT. E ambas as notícias não são bons presságios.

Tampouco os 45% de aumento do frete marítimo da soja entre Santos-China, ou dos contêineres, que saltou de U\$ 2 para US\$ 10.000/TEU, na raiz das preocupações da CNI, que identifica na concentração a principal causa.

Há preocupações na China, maior cliente de minério, com o cumprimento das entregas, seja por limitações portuárias, seja ferroviárias. Essas também com implicações domésticas: como a EFC disponibilizará "janela" de 20-25 Mt/ano para cargas outras, de terceiros; o desenvolvimento da FNS, VLI, FICO e FIOL, para as quais a EFC é hoje a única ligação ferroviária aos portos do Arco Norte, que podem estar comprometidos.

O imbróglio das malhas ferroviárias, entre a Serra e o Complexo Portuário da Baixada Santista, caso não equacionado com celeridade, pode também limitar os planos de expansão das concessões ferroviárias e do próprio Complexo Portuário; ambos no caminho crítico logístico das commodities.

A logística brasileira tem se mostrada resiliente, capaz de encarar desafios e gerar soluções sempre que se apresentam. Portanto, ainda que não esteja preparada, seu histórico indica que soluções serão encontradas. A questão, pois, precisaria ser reformulada: com que logística esse eventual superciclo de commodities seria recebido? O que precisaria ser feito para o Brasil tirar dele o maior proveito para sua economia, seu desenvolvimento e para sua população?

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 27/02/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA CRESCE 4,2% EM 2020

Portos organizados e terminais privados movimentaram juntos 1,151 bilhão de toneladas

O setor portuário nacional (portos organizados + terminais autorizados e arrendados) movimentaram no ano passado 1,151 bilhão de toneladas, um crescimento de 4,2% em relação a 2019. Os dados são da Gerência de Estatística e Avaliação de Desempenho da ANTAQ e foram divulgados nesta segunda-feira (1º). Conforme os números, os TUPs movimentaram 760 milhões de toneladas. Já os portos organizados ficaram com 391 milhões de toneladas. De acordo com os dados, de 2010 a 2020, os TUPs cresceram sua movimentação em 40%. No mesmo período, os portos organizados melhoraram sua movimentação em 31,7%. Para acessar a apresentação dos dados, clique aqui.

As informações trazem que, em relação aos graneis sólidos, 688,9 milhões de toneladas foram movimentadas em 2020, um crescimento de 1,2%. Sobre os graneis líquidos, foram movimentados 289,5 milhões de toneladas, com crescimento de 14,8%. A movimentação de contêineres registrou 118,2 milhões de toneladas (+ 1,1%). Em relação à carga geral solta, 54,2 milhões de toneladas movimentadas em 2020, um decréscimo de 0,3%, comparando-se com 2019.



<https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/noticias/FotoApresentaoEstatistica.jpg/@images/c691794c-186e-4277-a319-d41d9b55a7c9.jpeg>

Autoridades durante a apresentação dos dados: crescimento portuário, apesar da pandemia

Ranking dos Portos Organizados e dos TUPs

Santos foi, mais uma vez, o porto organizado que mais movimentou cargas no ano passado: 114,4 milhões de toneladas. Em segundo lugar, o Porto de Paranaguá (PR), com 52,1 milhões de toneladas. Na terceira posição, Itaguaí (RJ): 45,7 milhões de toneladas. Acrescentando-se os terminais autorizados, que formam o complexo portuário, ao Porto Organizado de Santos, tem-se a movimentação total de 141,7 milhões de toneladas, com crescimento equivalente a 9,4%.

Em relação aos TUPs, o líder em movimentação foi o Terminal Marítimo da Ponta da Madeira (MA), com 191 milhões de toneladas de minério de ferro, o que representa 16,6% de toda carga movimentada no Brasil. Em segundo, o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ): 60 milhões de toneladas em óleos brutos de petróleo. Na terceira posição, o Terminal de Tubarão (SC): 56 milhões de toneladas, divididos em minério de ferro (87%), Soja (7,4%) e Milho (2,1%).

Mercadorias

O minério de ferro foi a carga mais movimentada pelo setor portuário em 2020. No total, foram 356 milhões de toneladas. Em segundo, petróleo e derivados: 262 milhões de toneladas. Na terceira posição ficaram os contêineres, totalizando 118,2 milhões de toneladas (ou 10,5 milhões de TEUs). Na quarta posição, soja: 104,2 milhões de toneladas.

O maior destaque, sob o aspecto do perfil de cargas, foi o dos granéis líquidos, com um crescimento de 14,8% em relação ao ano de 2019, demonstrando o vigor do pré-sal. Destaque também para as movimentações de exportação de óleos brutos de petróleo, que atingiram o crescimento de 18,8%.

Saiba mais

O Porto de Santos movimentou 114,4 milhões de toneladas em 2020, um recorde histórico. O número corresponde a um crescimento de 7,7% em comparação com 2019. Em Santos, a movimentação de açúcar cresceu 82,7% no ano passado. Destaque também para movimentação de soja, que aumentou 28,6%.

Para mais informações, acesse o Painel Estatístico Aquaviário da ANTAQ: <http://web.antag.gov.br/anuario/>.

Para o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, “esses números representam a resiliência e a capacidade de entrega do setor aquaviário”. Nery destacou que há uma tendência de crescimento para os próximos anos. Uma das razões é o programa de arrendamentos portuários do governo federal. “Em 2021, estão previstos leilões de 18 áreas, que irão gerar mais de R\$ 4 bilhões de investimentos.”

De acordo com o diretor da Agência, Adalberto Tokarski, a ANTAQ tem sido fundamental para que o número da movimentação portuária continue crescendo, visto que a autarquia tem papel relevante na realização dos leilões portuários e na autorização de estações de transbordo de cargas e de terminais privados.

Conforme a diretora da ANTAQ, Gabriela Costa, o resultado do trabalho da Agência está refletido nos números que foram apresentados. “O modal aquaviário é importante para o comércio exterior brasileiro e, conseqüentemente, para os resultados de sua balança comercial, ou seja, os números



alcançados em um ano absolutamente atípico refletem resultados positivos, registrando crescimento no setor.”

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, comemorou a resposta positiva que o setor aquaviário deu, apesar de um ano de pandemia. “Conseguimos enfrentar a pandemia com a logística funcionando”, afirmou o ministro, destacando que esses dados são fundamentais para o redesenho de políticas públicas elaboradas pelo governo federal.

Três perguntas para o gerente de Estatística e Avaliação de Desempenho da ANTAQ, Fernando Serra

1 – Como se explica esse crescimento na movimentação portuária mesmo em ano de pandemia?

As commodities formam as mercadorias que mais afetaram a movimentação portuária brasileira. Minério de ferro, soja e milho, bem como os insumos para o plantio das safras. Essas cargas possuem grande peso no resultado do crescimento na movimentação. Elas não sofreram com a Covid-19, pois os contratos de exportação são feitos no longo prazo, fazendo com que os embarques dessas mercadorias sejam contínuos, mesmo com a situação da pandemia. Por outro lado, os graneis líquidos – petróleo e derivados – foram os que mais cresceram na movimentação total brasileira. Com 14,8% de crescimento, puxaram o valor de 4,2%, observado no crescimento geral da movimentação de cargas no Brasil. Houve aumento nas exportações de petróleo e na cabotagem do pré-sal. Todos esses movimentos não se sujeitaram aos problemas causados pela Covid-19.

2 – Que número o senhor gostaria de destacar neste Estatístico Aquaviário 2020?

Inicialmente, a grande capacidade dos portos brasileiros, sejam eles no regime de outorga de arrendamento ou concessão, cuja resposta às necessidades de escoamento das cargas para movimentos internos e de exportação e importação foi excepcional, mesmo em um ano de grande crise provocada pela pandemia da Covid-19. Falar de um número dentre tantos importantes é uma tarefa muito difícil, mas destacaria o grande crescimento dos portos localizados no chamado Arco Norte, cuja movimentação cada vez mais cresce, fazendo com que nossos fretes internos possam diminuir, e, conseqüentemente, tornar nossa competitividade no mercado internacional mais adequada ao volume da produção brasileira. Destaca-se também o crescimento importante observado nos terminais de graneis líquidos, principalmente naqueles que movimentam petróleo, a exemplo do excepcional crescimento do Terminal T-Oil, localizado no Porto do Açu, que alcançou em cinco anos a marca de 29,6 milhões de toneladas movimentadas em suas instalações. Grande resultado também obteve o Porto de Santos, com recorde em sua movimentação anual, que, apesar de ter queda no desembarque de contêineres da ordem de 10,9%, soube diversificar as mercadorias que lá são movimentadas, atingindo desempenhos elevados com a soja e açúcar, respectivamente, com aumento de 28,6% e 82,7%.

3 – A que se deve o crescimento na movimentação de granel líquido?

O crescimento se deve a movimentos das plataformas para portos marítimos (pré-sal) e aumento nas exportações do petróleo.

*Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ*

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 01/03/2021



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

VEREADORES CONHECEM PROJETO DO TÚNEL E DEFENDEM ALTERNATIVA PARA LIGAÇÃO ENTRE SANTOS E GUARUJÁ

Assessoria de Comunicação

União de Vereadores da Baixada Santista visita estuário do Porto de Santos e tem acesso a detalhes do projeto que visa sanar gargalo de mobilidade urbana e promover o desenvolvimento da operação portuária

O presidente da União de Vereadores da Baixada Santista (Uvebs), Betinho Andrade, afirmou, no dia 26 de fevereiro último, que o projeto de túnel imerso é a melhor alternativa para resolver um entrave centenário da região - a ligação seca entre Santos e Guarujá. O vereador de Praia Grande liderou a comitiva que visitou um terminal de contêineres no estuário do Porto de Santos e teve acesso a informações detalhadas do projeto do túnel imerso.



https://portogente.com.br/images/T%C3%BAnel_Dad.jpg

"Diante do apresentado nesta visita, sob o aspecto técnico e de obra de engenharia fica comprovado que a melhor opção para a ligação seca é o projeto do túnel, principalmente, em relação ao desenvolvimento do porto nos próximos anos, pois não cria barreiras físicas no canal de navegação. Não podemos ignorar a

expansão portuária, pois o desenvolvimento do Porto de Santos impacta diretamente a economia do país", ponderou.

Andrade destacou que a definição pelo melhor projeto deve ser técnica e não política e garantiu que a UVEBS irá apresentar aos demais vereadores da Baixada Santista os detalhes do projeto do túnel imerso. "A classe política precisa ter o conhecimento da questão principal que é o desenvolvimento portuário. A UVEBS tem o compromisso de construir isso junto aos vereadores, especialmente, os eleitos nessa nova legislatura que não conhecem com profundidade os projetos", garantiu.

Representantes da Campanha Vou de Túnel, mobilização de mais de 30 empresas e associações de diferentes segmentos que defendem a alternativa, apresentaram o projeto e a situação atual para a obra do túnel imerso aos parlamentares.

O porta-voz da campanha, engenheiro naval e ex-presidente da SPA, Casemiro Tércio Carvalho afirmou que a visita técnica foi produtiva, pois contou com representantes das Câmaras dos nove municípios da Baixada Santista. "A visita técnica foi importante para apresentar e esclarecer as atualizações do projeto do túnel e as novas informações com relação à contraposição ao projeto da ponte. Uma oportunidade de mostrar aos vereadores a importância da geração de emprego e as melhorias para a qualidade de vida dos moradores da Baixada, disse".

O presidente da Câmara de Santos, vereador Adilson Júnior, também considera o túnel a melhor alternativa para ligação seca e lembrou que não existe no mundo uma indicação de ponte em área portuária. "Uma ponte na região apresenta questões como uma desapropriação maior, uma interferência urbanística mais agressiva e impede mais um eixo de desenvolvimento econômico para a região por inviabilizar um novo aeroporto no Guarujá", disse.

Segundo ele, a visita técnica foi esclarecedora sobre a questão da viabilidade econômica do projeto do túnel. "Tivemos novas informações de que o túnel é viável economicamente, com a possível aliança entre a iniciativa privada e a SPA para a obra sair do papel definitivamente. Este é o anseio da comunidade da Baixada Santista", acrescentou.

Foco na comunidade

Outro porta-voz da campanha, o consultor portuário Eduardo Lustoza, destacou os impactos positivos do projeto do túnel para as comunidades dos municípios da Baixada Santista, como a segurança nas manobras dos navios no porto, a redução de 95% de desapropriações com a

atualização do projeto do túnel e os benefícios para a mobilidade urbana no trajeto entre Santos e Guarujá.

"O túnel imerso atenderá mais de 40 mil pessoas por dia e reduzirá em 25 minutos o tempo de travessia. O trajeto entre as cidades passará a ser feito em menos de cinco minutos e desafoga as filas na balsa. Com a distância de apenas 1,7 km e localização estratégica, o túnel é também uma opção mais econômica e tem menor custo do que o projeto da ponte (R \$ 2,5 bilhões do túnel, contra R \$ 3,9 bilhões da ponte)", completa Lustoza.

A vereadora de Santos, Audrey Kleys considerou a visita ao estuário positiva, pois "ampliou ainda mais a visão sobre o Porto de Santos e sua dimensão, tanto geográfica quanto de importância para as nove cidades da região".

Para ela, a ligação seca via túnel imerso é mais moderna, democrática e benéfica para a operação portuária. "Já ficou claro que o túnel é a melhor opção para a ligação seca entre Santos e Guarujá. Permite abraçar mais modais de transporte, é uma solução moderna e, ainda mais importante, não vai impedir o crescimento e a ampliação do Porto de Santos," define.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 01/03/2021

EMPRESA BRASILEIRA DA LOGÍSTICA NA ERA DA TECNOLOGIA E INOVAÇÃO

Editor Portogente

A distribuição de uma empresa é o suprimento da outra (Anônimo)

Em nenhuma outra época da história do Brasil – na realidade, da longa história da humanidade – foi tão importante como é hoje a empresa da logística ter foco na produtividade dos trabalhadores de conhecimento. A globalização incrementou a concorrência e faz mais turbulentas as relações entre empresas. Nesse contexto importa recorrer ao imortal Peter Drucker: “a força de trabalho de conhecimento não é mão-de-obra, mas sim capital.”



https://portogente.com.br/images/Dad_01MAR21.jpg

Moldando o futuro do Porto de Singapura.

Entretanto, a defasagem da empresa brasileira com a modernidade, salvas raras exceções, principia no seu próprio setor de Recursos Humanos (RH), quando tem visão anacrônica do papel do trabalhador, por seu distanciamento dos conceitos de tecnologia e inovação. Isto expõe a empresa com seus pontos fracos, muito visíveis para o público consumidor, para parceiros e concorrentes, assim como para a sociedade em geral.

É inexplicável, no âmbito da gestão dos portos brasileiros, há décadas vir se arrastando a implantação da rede EDI (sigla inglesa de Intercâmbio Eletrônico de Dados), que é operada há mais de 30 anos na Europa. Bate à porta dessa rede logística ineficaz, as tecnologias mundiais da inteligência artificial (IA) e a revolução da blockchain, modelos de operação mais avançados e exigentes de competências nos níveis: estratégico, tático e operacional. Tal ameaça à competitividade desafia a liderança do setor privado.

Esse novo momento transformador e inovador produz uma necessidade irreversível das empresas de mercado atuarem, de forma pró-ativa e abrangente, para serem competitivas. Exige, portanto, RH com habilidades específicas e programas permanentes de treinamento virtual. Como fruto, desenvolver um bom ambiente de trabalho, ampliando os fatores de motivação e das competências emocionais integradores da equipe.

Ocorre desse nível de programas de treinamento exigir estrutura distinta do negócio da empresa. Parcerias como a Escola Virtual Portogente - EVP , na área de logística e conectada com universidades referenciais, aumentam a produtividade do RH, com baixo custo, e estimulam novos padrões culturais do aprendizado on-line. Ao passar do aprendizado estático passivo, para o dinâmico e crítico.

É a emergência de novas instituições e novos paradigmas.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 01/03/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PAULO SOUSA, PRESIDENTE DA CARGILL BRASIL, ANALISA OS DESAFIOS DO AGRO BRASILEIRO

Informação: FORBES (1 de março de 2021)

O fluxo de informação e contrainformação sem embasamento é a maior ameaça ao setor, de acordo com o executivo

Ele começou como trainee na Cargill em 1990 e lá está até hoje – agora acumula os cargos de presidente da companhia no Brasil (desde janeiro de 2020) e de líder da divisão de commodities agrícolas para a América do Sul (desde 2016). Por cinco anos, foi o trader global de soja da empresa em Genebra, na Suíça.

Fiel a seu primeiro e único emprego, Paulo Sousa, zootecnista e filho de uma família de pecuaristas de Goiás, analisa os desafios do agro brasileiro neste ano particularmente desafiador – mas ainda assim de excelentes resultados. Com faturamento de R\$ 49 bilhões em 2019 (7% maior que o ano anterior) e 11 mil funcionários, a Cargill é uma das maiores indústrias de alimentos do país (onde está desde 1965), tendo seu principal foco na produção de soja e milho para exportação (75% do total). O volume total originado, processado e comercializado superou 36 milhões de toneladas em 2019 (12% de crescimento).

Esses números justificam os comentários em tom de crítica que, de tempos em tempos, dizem que o Brasil é escravo do modelo de eterno fornecedor de commodities? “Os Estados Unidos também são. Historicamente, o agronegócio é uma grande fonte de superávit na balança comercial americana, principalmente agora que a China vem como grande produtora de manufaturados”, avalia Sousa. “Nós só estamos dando vazão à nossa vocação natural, por termos muitas terras e muitos empreendedores rurais. A revolução no campo permitiu nossa inserção no mercado global de maneira hipercompetitiva. O problema de não estarmos agregando mais valor às nossas exportações não é do agro, é dos outros setores que não acompanham nossa evolução”, afirma o executivo. Sobre os pilares dessa revolução, ele relembra a criação de novas técnicas, como o plantio direto, e os avanços ligados à melhoria genética das sementes. Destaca também o caráter empreendedor do produtor rural brasileiro.

Sobre o bombardeio de notícias nem sempre positivas, Sousa diz: “Existe muito desconhecimento por parte de quem está distante do campo. Outro dia viralizou um vídeo com supostos maus tratos numa criação de porcos. Eu vi e não encontrei nada que não fosse o que qualquer produtor de suínos pratica”. E as queimadas? “Eu nasci no Cerrado. Vejo queimadas desde criança. O Brasil Central é tão seco que qualquer coisa pode iniciar um incêndio. Além disso, a mudança climática é um fato. Quem planta soja e milho, por exemplo, não vai pôr fogo por nada neste mundo, seria um enorme prejuízo.” Há por trás de tudo isso um jogo de interesses geopolíticos: “Só não podemos ser ingênuos de acreditar que tudo é conspiração. Um pouco de culpa o agro tem”.

Esse fluxo de informação e contrainformação é para Sousa a maior ameaça ao agro brasileiro. “O risco é a percepção do mercado de não sustentabilidade em relação a nossas florestas. E aí não adianta um engravatado dizer que aquilo é mentira. Temos que fazer nossa parte e mostrar como trabalhamos, avançar, dar o exemplo.”

Por fim, falando em tecnologia, qual seria o sonho de consumo do presidente da Cargill? “Algo que pudesse rastrear um grão de soja do Porto de Santos até chegar à propriedade onde foi produzido. Sabendo quem produziu e como, poderíamos premiar os que fazem a coisa certa e eliminar os que agem na ilegalidade. E acabaríamos com nossos problemas ambientais.”

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data : 01/03/2021

PORTO DE RECIFE – UM PORTO DE INOVAÇÃO



https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/whatsapp_image_2021_02_26_at_10.25.50-768x575.jpeg

Foto: Coordenadoria de Imprensa do Porto do Recife

O tradicional ancoradouro recifense está a um passo de se transformar em um Porto de Inovação. O presidente Marconi Muzzio reuniu-se ontem (26/02), com o secretário de Ciência e Tecnologia do Estado, Lucas Ramos. O encontro foi para selar uma parceria entre as duas instituições, através de um Acordo de Cooperação Técnica.

A ideia do acordo é transformar o Porto do Recife em um hub de inovação, soluções e tecnologia, embarcando alunos e professores no dia a dia da atividade portuária. “É uma excelente oportunidade de aproximar a academia do mercado, através do ecossistema do Porto, transformando o ancoradouro em um laboratório vivo”, ressaltou Muzzio que estava acompanhado dos diretores Artur Gusmão e Rodrigo Chagas.

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data : 01/03/2021

TRIBUNAL MARÍTIMO PARTICIPA DE 1º CONGRESSO INTERNACIONAL DE DIREITO MARÍTIMO, PORTUÁRIO E ADUANEIRO, EM ANGOLA

Fonte: Marinha do Brasil (1 de março de 2021)



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/hjgijij.jpg>

Presidente do Tribunal Marítimo palestrou sobre – “O Tribunal Marítimo Brasileiro e o seu Papel na Segurança da Navegação”

O Tribunal Marítimo (TM) participou, nos dias 25 e 26 de fevereiro, do 1º Congresso Internacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro. O evento foi realizado por videoconferência e foi organizado pela Associação Angolana especializada de Direito Marítimo (AAEDM), com a participação de diversos países da CPLP, entre eles Angola, Brasil, Cabo Verde e Portugal. Assuntos como a Convenção de Honk Kong, a Convenção de

Basiléia e a de Nairobi foram temas de discussão. O Congresso foi concorrido e a atuação, estrutura organizacional e atribuições do TM brasileiro despertaram o interesse dos participantes.

O Presidente do Tribunal Marítimo, Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho, palestrou no dia 25 sobre “O Tribunal Marítimo Brasileiro e o seu Papel na Segurança da Navegação”. Já no dia 26, o Vice-Presidente do TM, Juiz Nelson C. S. Filho ministrou sobre o tema “Procedimentos de Arresto de

navios no Brasil”. O advogado maritimista Doutor Bernardo Mendes Vianna também apresentou no evento sobre “Atualidades no Cenário Marítimo /Offshore Brasileiro”.

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data : 01/03/2021



ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS PORTOS DA BAHIA SERÃO CEDIDOS À INICIATIVA PRIVADA



<https://abolbrasil.org.br/new-uploads/portos-da-bahia-serao-cedidos-a-iniciativa-privada.jpg>

Os três portos da Bahia – Salvador, Aratu/Candeias, Ilhéus – que atualmente são geridos pela Companhia das Docas do Estado (Codeba), serão cedidos à iniciativa privada. Os equipamentos estão em um conjunto de concessões que o Governo Federal quer fazer dentro do Programa Nacional de Desestatização (PND) que envolvem, além dos portos, rodovias e aeroportos espalhados por todo o Brasil.

A medida consta em decreto assinado pelo presidente Jair Bolsonaro e foi publicada no Diário Oficial da União (DOU), da última segunda-feira. Além dos três portos, entram nessa concessão, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), a própria Codeba e o “serviço público portuário relacionado aos empreendimentos” localizados na capital baiana e na Região Metropolitana de Salvador (RMS) “para fins de estudos de desestatização”.

Fonte : ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos

Data : 01/03/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

LIRA GARANTE PRIMEIRA PARCELA DO AUXÍLIO AINDA NESTE MÊS

Da redação

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), confirmou na manhã desta segunda-feira (1) que o auxílio emergencial será pago até junho, com parcelas de R\$ 250, e que a primeira parcela seria paga ainda em março.

A confirmação do político foi feita no perfil pessoal do Twitter. Segundo Lira, o próprio presidente Jair Bolsonaro debateu o tema em um jantar na noite de ontem (28).

Agora na TV Record, anunciei que o governo vai entregar 140 milhões de vacinas para os meses de março, abril e maio. O assunto foi tratado ontem na reunião com o presidente Bolsonaro. Também ficou acertado o auxílio emergencial, que deve ser de R\$ 250 até junho.

A proposta que discute o retorno do auxílio emergencial deve entrar em votação nos próximos dias na Câmara e, depois, no Senado.

Além disso, Lira também comentou que o governo vai entregar 140 milhões de vacinas para os meses de março, abril e maio.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 01/03/2021

BRASIL EXPORTA EM FEVEREIRO 142% MAIS MILHO EM RELAÇÃO A FEVEREIRO DE 2020

São Paulo, 1 – O Brasil exportou 822,9 mil toneladas de milho em fevereiro, 142% acima do registrado em igual mês do ano passado, quando foram embarcadas 340,3 mil toneladas. A receita com as vendas ao exterior verificadas no mês passado aumentou na comparação anual em proporção semelhante, 155%, chegando a US\$ 178,6 milhões. Há um ano, o País havia faturado US\$ 69,9 milhões.

Os dados foram divulgados nesta segunda-feira pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia e consideram milho não moído, exceto milho doce.

Apesar do maior volume embarcado em fevereiro em relação a um ano atrás, a quantidade é bem inferior à registrada em janeiro, de 2,548 milhões de toneladas. Os embarques atuais se referem, majoritariamente, a negócios realizados meses atrás prevendo entrega futura do grão.

No acumulado do ano, o Brasil já enviou ao exterior cerca de 3,371 milhões de toneladas de milho, 37,7% acima dos 2,447 milhões de toneladas de milho exportadas nos dois primeiros meses de 2020. A receita acumulada entre janeiro e fevereiro deste ano, de US\$ 683,4 milhões, supera em 59% a apurada em igual intervalo de 2020, de US\$ 429,7 milhões.

Em fevereiro, o preço médio pago por tonelada de cereal exportada foi de US\$ 217, 5,6% acima dos US\$ 205,4/t verificados em fevereiro de 2020. O valor também é maior do que o apurado em janeiro deste ano, de US\$ 198.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 01/03/2021

FIRJAN SUGERE NORMAS DE PROTEÇÃO DE DADOS PARA PEQUENAS EMPRESAS

A Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan) entregou hoje (1º) à Autoridade Nacional de Proteção de Dados (ANPD) proposta para regulamentar a aplicação da Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD) facilitando sua adequação para startups e para micro, pequenas e médias empresas (MPMEs). O documento foi elaborado por um grupo de trabalho especial, criado pela federação em novembro passado, com o objetivo de auxiliar as empresas fluminenses na adequação e adoção de uma cultura da privacidade dentro das suas organizações, como estabelece a nova lei.

Hoje foi o último dia para recebimento de contribuições da sociedade civil na consulta pública aberta pela ANPD, voltada para as pequenas e médias empresas, e que integra a agenda regulatória 2021/2022, divulgada no dia 28 de janeiro passado. As decisões sobre as pequenas e médias empresas deverão ser conhecidas até julho próximo. O documento apresentado pela Firjan tem 12 artigos, propondo à ANPD um tratamento simplificado para as MPMEs e startups, de acordo com o porte, o objeto social da empresa, o volume e natureza de dados pessoais tratados. A proposta visa a ampliação de prazo para adequação e cumprimento das obrigações exigidas pela LGPD.

Experiência

O coordenador do grupo de trabalho e presidente do Conselho Empresarial de Economia da Firjan, Rodrigo Santiago, informou à Agência Brasil que a proposta apresentada à ANPD se baseou na experiência de grandes empresas e multinacionais em relação à cultura de privacidade e proteção de dados, já adotadas em leis internacionais. “Com a experiência das grandes empresas e multinacionais, ficou claro que a sensibilização para o tema não era do mesmo nível para as pequenas e médias empresas da federação e que eram igualmente afetadas pela aplicação dessa

lei". O conselho diretor da Firjan decidiu então que a experiência ia ser aproveitada para ajudar as MPMEs que faziam parte da entidade.

Foram organizados encontros setoriais e transmissão ao vivo pela internet, sempre com uma empresa grande âncora, além de oficinas de treinamento para funcionários de pequenas empresas. "E, principalmente, mapeamos pontos hoje cinzentos que vão demandar interpretação da ANPD, como questão de prazos e o que fazer, por exemplo, quando tiver uma transferência internacional de dados. Ficou claro que algumas dessas obrigações eram muito pesadas para o universo das pequenas e médias empresas", disse Rodrigo Santiago.

A proposta apresentada pela Firjan deixa claro que não deve haver obrigatoriedade para as MPMEs de terem uma pessoa encarregada de negócios de proteção de dados. Isso deve ser feito obedecendo a critérios, como o faturamento da empresa, que determina qual é o seu tamanho. O segundo critério é a razão social. "Ou seja, se a finalidade do negócio em si é o tratamento de dados, aí não há por que ela se enquadrar na simplificação". O terceiro critério seria o uso automatizado e contínuo de dados, mesmo que isso não seja parte do modelo de negócios.

Rodrigo Santiago citou o caso de fintechs (empresas que desenvolvem produtos financeiros digitais). "O negócio em si delas não é tratamento de dados, mas elas dependem tanto de forma contínua e automatizada do tratamento que não podem se enquadrar nessa simplificação. A gente não pode comparar uma fintech com uma padaria", ressaltou Santiago. Lembrou que as MPEs podem tornar seus custos ainda mais onerosos, caso tenham que contratar um funcionário 100% dedicado a tratar só da LGPD dentro da empresa.

Prazos

Uma segunda questão importante destacada na proposta da Firjan é a questão dos prazos. A entidade sugere que o prazo para resposta às solicitações da ANPD e dos titulares dos dados seja ampliado para o segmento de MPMEs e startups. Isso significa dar maior flexibilidade na relação das pequenas empresas com a Autoridade, esclareceu o presidente do Conselho de Economia da Firjan. A proposta objetiva também fomentar uma relação de cultura educativa. "Ou seja, antes de punir, chamar as pequenas empresas, trabalhar na prevenção". As multas devem ocorrer somente após a aplicação de advertências, defende a Firjan.

Em paralelo à proposta entregue, a Firjan está trabalhando na sugestão de um termo de cooperação com a ANPD para promoção dessa cultura de proteção de dados, educando e formando as pequenas e também as grandes empresas, e se colocando ainda como um intermediador da Autoridade nessa cultura e na aplicação da lei.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 01/03/2021

ENERGIA SOLAR FOTOVOLTAICA SUPERA 8 GW E TRAZ R\$ 40 BI DE INVESTIMENTOS AO BRASIL

O Brasil ultrapassou a marca histórica de 8 gigawatts (GW) de potência operacional da fonte solar fotovoltaica, segundo levantamento da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar). A entidade destaca que, desde 2012, a fonte já trouxe mais de R\$ 40 bilhões em investimentos ao País e gerou mais de 240 mil empregos acumulados.

Os cálculos consideram tanto as usinas de grande porte, também classificadas de geração centralizada, como os sistemas de pequenos e médios instalados em telhados, fachadas e terrenos, a chamada geração distribuída. Considerando as capacidades instaladas dos dois segmentos, a associação cita que a fonte solar fotovoltaica corresponde à sexta principal fonte de geração no País, atrás da hidrelétrica, eólica, biomassa, termelétricas a gás natural e termelétricas a diesel e óleo combustível.

Somente segmento de geração centralizada, a Absolar contabiliza 3,1 gigawatts (GW) de potência instalada em usinas solares fotovoltaicas, localizadas em nove estados brasileiros, nas regiões



Nordeste (Bahia, Ceará, Paraíba, Pernambuco, Piauí e Rio Grande do Norte), Sudeste (Minas Gerais e São Paulo) e Centro-Oeste (Tocantins). Os investimentos acumulados deste segmento ultrapassam os R\$ 16 bilhões.

A capacidade instalada em grandes usinas solares equivale a 1,7% da matriz elétrica do País. Por esse critério, utilizado pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), a fonte solar cai uma posição e é a sétima maior fonte de geração do Brasil, atrás também do carvão mineral.

Vale destacar que os dados apresentados pela Absolar para a geração centralizada diferem um pouco daqueles compilados pela Aneel. A agência reguladora informa uma capacidade de geração centralizada de 3,292 GW, correspondente a 1,97% da matriz, à frente do carvão mineral. Por outro lado, a Aneel separa as origens dos combustíveis diesel e óleo combustível, o que faz com que, no ranking da reguladora, a fonte solar apareça uma colocação abaixo na matriz elétrica.

A associação explicou que retirou de seus cálculos 6 usinas fotovoltaicas do estado do Piauí, totalizando 186,05 MW de potência instalada, que foram suspensas e optou por reintegrá-las apenas quando voltarem a estar em operação, o que é previsto para até abril.

Microusinas

No segmento de geração distribuída, a Absolar contabiliza 4,9 GW de potência instalada da fonte solar fotovoltaica, que representam mais de R\$ 24 bilhões em investimentos acumulados desde 2012, espalhados pelas cinco regiões do Brasil.

De acordo com a entidade, o Brasil possui mais de 411 mil sistemas solares fotovoltaicos conectados à rede, que favorecem 514 mil unidades consumidoras. Essas mini e microusinas fotovoltaicas estão presentes em todos os Estados brasileiros, com destaque para Minas Gerais, São Paulo, Rio Grande do Sul, Mato Grosso e Paraná, que concentram os maiores volumes instalados.

“Embora tenha avançado nos últimos anos, o Brasil – detentor de um dos melhores recursos solares do planeta – continua com um mercado solar ainda muito pequeno, sobretudo na geração distribuída. Há mais de 86 milhões de consumidores de energia elétrica no País, porém atualmente apenas 0,6% faz uso do sol para produzir eletricidade”, afirma o presidente do Conselho de Administração da Absolar, Ronaldo Koloszuk.

Segundo ele, assim como em momentos anteriores de crise, em que a atividade econômica brasileira desacelerou, mas o setor solar cresceu, contribuindo para a recuperação do País, a expectativa é de que mais uma vez os investimentos em empreendimentos em geração fotovoltaica possam colaborar para estimular a economia.

“Nas crises de 2015 e 2016, o PIB do Brasil foi inferior a -3,5% ao ano, mas o setor solar fotovoltaico cresceu mais de 100% ao ano. Com isso, ajudamos na recuperação do País. Agora, passada a fase mais aguda desta pandemia, a energia solar fotovoltaica irá novamente alavancar a recuperação do Brasil”, acrescentou Koloszuk.

De acordo com dados anteriormente divulgados pela Absolar, os novos investimentos privados no segmento poderão ultrapassar os R\$ 22,6 bilhões neste ano. A entidade prevê que ao longo de 2021 serão adicionados mais de 4,9 GW de potência instalada, somando as usinas de grande porte e os sistemas distribuídos.

Para a geração distribuída solar fotovoltaica, a associação projeta um crescimento de 90% frente ao total instalado até 2020, passando de 4,4 GW para 8,3 GW. Já no segmento de geração centralizada, a expansão será de 37%, de 3,1 GW para 4,2 GW.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 01/03/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

NOVO PROJETO QUE CRIA A CIDE-CARBONO É PROTOCOLADO NA CÂMARA

Por *Felipe Maciel* - 1 de março de 2021 - Em *Clima*

A deputada Rosana Valle (PSB/SP) protocolou na última sexta-feira (26/2) projeto de lei que cria a Política Nacional de Incentivo às Fontes Limpas e Renováveis de Geração de Energia Elétrica (PFREE) e prevê a transição da CIDE-Combustíveis para CIDE-Carbono. A ideia é usar o imposto regulatório do setor de combustíveis como ferramenta de desestímulo ao consumo de derivados de petróleo.

O projeto prevê que o Brasil, para alcançar os objetivos da Política Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC), vai reduzir em 40 % suas emissões projetadas até 2030 e 50% de suas emissões projetadas até 2040.

O imposto valerá para todas as atividades econômicas e será cobrado pela emissão ou geração de gases de efeito estufa em qualquer estágio ou fase do ciclo produtivo.

A receita seria aplicada exclusivamente no financiamento público de projetos de inovação tecnológica em energia renovável e para sequestro de gases de efeito estufa em empresas públicas de ensino e pesquisa, nos estados e municípios onde a emissão foi gerada.

Os recursos, pela proposta, não podem ser contingenciados.

O projeto prevê ainda mudança na Política Nacional de Mobilidade Urbana, prevendo a redução gradativa de veículos movidos a combustível fóssil no sistema de transporte público coletivo em circulação no país, que deverá ser zerada até 2050.

- 80% a partir de 1º de janeiro de 2025;
- 50% a partir de 1º de janeiro de 2030;
- 25% a partir de 1º de janeiro de 2040
- 0% a partir de 1º de janeiro de 2050

A proposta de criação da Cide-Carbono, que entra e sai da pauta de discussões de ambientalistas desde 2014, voltou à pauta legislativa em agosto do ano passado quando a Frente Parlamentar Ambientalista apresentou contribuições para as discussões sobre a reforma tributária na Câmara dos Deputados. Rosana Valle faz parte da frente, que é presidida por Alexandre Molon (PSB/RJ).

Agora é defendida também pela Convergência Brasil, grupo de ex-ministros da Fazenda e ex-presidentes do Banco Central que defendem a retomada verde da economia brasileira. Foi defendida por Gustavo Krause, Paulo Haddad e Rubens Ricupero como forma de melhorar amplitude, incidência e efetividade da contribuição.

14 anos de discussão

A discussão sobre a transição da Cide-Combustíveis para a Cide-Carbono está na Câmara dos Deputados desde 2007, quando o então deputado Antonio Carlos Mendes Thame (PSDB/SP) propôs a medida para garantir sustentabilidade ambiental e a mitigação da mudança climática global.

O projeto, contudo, está parado na Comissão de Finanças e Tributação (CFT) desde abril de 2019, quando o deputado Lucas Redecker (PSDB/RS) assumiu a relatoria.

Em janeiro 2019, o deputado Arnaldo Jardim (PPS/SP) protocolou o projeto de lei complementar 599/18 que cria a taxaço sobre o carbono na forma de Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico.

O projeto de Arnaldo Jardim acabou sendo apensado ao do ex-deputado Mendes Thame.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 01/03/2021

PETRÓLEO CAI À ESPERA DA OPEP

Por epbr - 1 de março de 2021 - Em Combustíveis, Newsletter Comece seu Dia

Quem faz Editada por Gustavo Gaudarde

gustavo.gaudarde@epbr.com.br

em jogo

Atualização: Combustíveis vão subir 5% na terça (2) após reajuste da Petrobras

A valorização do Brent em fevereiro poderia ter sido maior não fosse o desempenho negativo dos preços do petróleo na sexta (26/2), quando recuaram com força, pressionados pela valorização do dólar, em momento em que o mercado espera que a oferta da commodity aumente em resposta à volta das cotações aos níveis pré-pandemia.

— Os contratos futuros do Brent para abril, que expiraram na sexta, fecharam a sessão em queda de US\$ 0,75 (-1,12%), a US\$ 66,13 o barril. Já os futuros do WTI recuaram US\$ 2,03 (-3,2%), para US\$ 61,50 o barril.

— A queda de sexta refletiu uma realização de lucros depois que tanto Brent quanto WTI subiram quase 20% no mês, impulsionados por interrupções de oferta nos EUA e pelo otimismo com a recuperação de demanda graças aos programas de vacinação contra a covid-19.

— Os investidores também estão apostando que a reunião do OPEP+, marcada para esta semana, resultará no retorno de mais oferta ao mercado. Investing.com, com Reuters

— A reabertura das negociações com o Irã, pelo acordo de controle do desenvolvimento de armas e tecnologia nuclear, pode impactar a oferta de óleo. Sob fortes embargos impostos durante o governo Trump, a volta do Irã ao mercado oficial de óleo pode resultar em um aumento de oferta de 500 mil barris/dia. Bloomberg

Vale a leitura: A diplomacia multilateral do petróleo: gerenciando pelo lado da oferta, por Fernanda Delgado e Najad Khouri

— Semana passada, a Índia – grande consumidor de óleo – fez um pedido público pelo aumento da produção do OPEP+ para conter a escalada dos preços (Reuters). A Agência Internacional de Energia espera que o reequilíbrio do acordo de produção levará a uma rápida redução de estoques no segundo semestre (Estadão)

Petrobras perde 19% na B3. Responsável por parte importante da queda de 4% do Ibovespa em fevereiro, a Petrobras foi o grande destaque negativo do mercado de capitais nacional ao longo do mês. A empresa teve o maior derretimento entre 81 ações da carteira que forma o índice.

— Os papéis ordinários da estatal ficaram na lanterna do mês, com perdas acumuladas de 18,95%. Os preferenciais caíram 16,67% no mesmo período.

— Na contramão do desempenho da Petrobras na B3, houve um rali de 18% dos contratos do Brent no mês, à altura de US\$ 66 por barril. Já o dólar registrou alta de 2,45% em fevereiro, aos R\$ 5,6047.

— As ações da petroleira privada PetroRio seguiram a tendência do Brent e fecharam fevereiro com valorização acumulada de 18,61%. Valor Investe

Hedge para estabilizar os preços dos combustíveis Em sua coluna no Valor Investe, o pesquisador do Coppead/UFRJ e PhD em Finanças Carlos Heitor Campani, sugere um mecanismo financeiro bastante conhecido para acabar com o impasse causado pela atual política de preços dos combustíveis da Petrobras: o hedge.

— “A solução seria a Petrobras ter uma política de hedge para o preço do barril de petróleo praticado internacionalmente e que impactaria o preço do volume de combustíveis vendidos no mercado nacional.

Com tal política, a Petrobras seria capaz de garantir preços muito mais estáveis para a sociedade brasileira, pelo menos pelo espaço de tempo de 6 meses a um ano.

E o mais interessante é que tal política seria capaz de garantir receitas para a companhia alinhadas com a flutuação de preços do mercado internacional”, diz Campani.

— O especialista conclui seu texto com uma indagação: “A ideia não representa nenhuma revolução e a estratégia de hedge de preços é uma prática bastante comum no mercado. A grande questão é: por que a Petrobras não faz a fim de se evitar a política atual de preços e toda a polêmica envolvida?”

Biocombustíveis salvam vidas em SP A adição obrigatória de biodiesel ao diesel e etanol anidro à gasolina evita centenas de mortes por ano na região metropolitana de São Paulo, com a redução da emissão de particulados.

— Estudo da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), que indicou que as políticas de biocombustíveis possuem impacto positivo “significativo” na saúde humana.

— No caso do biodiesel, com base em variações alternativas de dados captados em 2018 na região, o estudo concluiu que a mistura de 12% de biodiesel no diesel B (B12) evita 277 mortes anualmente e faz com que a população deixe de perder dez dias de vida desde o nascimento.

— Com as demandas de etanol e gasolina observadas em 2018 na região, o consumo do biocombustível causou a redução de 371 óbitos por ano e aumentou a expectativa de vida em 13 dias na comparação com um cenário em que não há qualquer demanda por etanol, apenas por gasolina. Money Times, com Reuters

Lava Jato. Petrobras recebeu R\$ 360 milhões (US\$ 65 milhões) em decorrência de acordo de leniência celebrado pela Samsung Heavy Industries, referentes à primeira parcela do acordo de ressarcimento de R\$ 705,9 milhões

— Com esses valores, a Petrobras ultrapassa a expressiva marca de R\$ 5,3 bilhões em recursos recuperados por meio de acordos de colaboração, leniência e repatriações. Somente no ano passado, por exemplo, a companhia recebeu R\$ 797 milhões em ressarcimento de valores referentes à Operação Lava Jato, informou a empresa.

Mangue Seco 2 vendido A Petrobras assinou na sexta (26) com o Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia Pirineus (FIP Pirineus), contrato para a venda de sua participação de 51% na Eólica Mangue Seco 2. A transação decorre do exercício do direito de preferência pelo FIP Pirineus, detentor dos outros 49% da sociedade.

— O valor da venda é de R\$ 32,97 milhões, a ser pago em uma única parcela no fechamento da transação, sujeito aos ajustes previstos no contrato.

— A conclusão do negócio também depende de aprovação do Banco do Nordeste do Brasil, financiador do desenvolvimento do parque eólico, e do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

— A Eólica Mangue Seco 2, de 26 MW, integra um complexo de quatro parques eólicos instalado em Guamaré (RN), totalizando 104 MW de potência instalada. Com a operação, a Petrobras conclui sua saída do complexo de Mangue Seco.

— No início de janeiro, a petroleira assinou com Vinci Infraestrutura Gestora de Recursos, gestora da V2I Transmissão de Energia, contrato para a venda de seus 49% em Mangue Seco 1. No mesmo dia, a Vinci também fechou com a Petrobras e a Wobben Windpower a compra de 100% de Mangue Seco 3 e 4.

PDE 2030 O Ministério de Minas e Energia (MME) aprovou, na sexta (26/2), o Plano Decenal de Energia 2030, elaborado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE). Versão preliminar do PDE havia sido divulgada em janeiro.

— Prevê investimentos de R\$ 2,7 trilhões nos próximos dez anos, R\$ 2,3 trilhões em petróleo, gás natural e biocombustíveis, e R\$ 365 bilhões na geração e transmissão de energia elétrica. Poder360

Bandeira amarela em março A Aneel manteve para março a bandeira tarifária amarela nas contas de luz de todo o país. Representa uma taxa extra de R\$ 1,343 a cada 100 quilowatts-hora (kWh) consumidos no mês. É o terceiro mês consecutivo de adoção dessa bandeira.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 01/03/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

PARA DESTRAVAR PEC DO AUXÍLIO EMERGENCIAL, GOVERNO DEVE LIBERAR R\$ 10 BI EM AJUDA A ESTADOS E MUNICÍPIOS

Medida foi acertada em reunião com Bolsonaro, Guedes e cúpula do Congresso. Estados pedem prorrogação de benefício de R\$ 600

Por Geralda Doca e Fernanda Trisotto

BRASÍLIA – Além de liberar até R\$ 30 bilhões para a nova rodada do auxílio emergencial, o governo vai autorizar R\$ 10 bilhões em recursos adicionais para ajudar estados e municípios no enfrentamento da pandemia, como compra de seringas para vacinação, por exemplo.

A medida foi acertada na reunião ocorrida no domingo à noite com o presidente Jair Bolsonaro e os presidentes da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL) e o Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG) e o ministro da Economia, Paulo Guedes.

Segundo interlocutores, também ficou definido no encontro que o auxílio emergencial será renovado no valor de R\$ 250 a serem pagos em quatro parcelas, como Bolsonaro e Guedes já vinham sinalizando. A medida custará de R\$ 28 bilhões a R\$ 30 bilhões.

Desde dezembro, o pagamento do auxílio emergencial foi suspenso. Segundo estimativas do pesquisador Daniel Duque, da Fundação Getulio Vargas, mais 22 milhões de brasileiros que não eram pobres antes da pandemia, em 2019, entraram na pobreza neste início de 2021, como reflexo do fim do auxílio e do aumento do desemprego. A ONG Ação da Cidadania estima que 10,3 milhões de brasileiros sofrem de insegurança alimentar, com um número crescente tendo a fome como rotina.

Tanto Lira quanto Pacheco teriam dado a palavra que vão se empenhar na aprovação da proposta de emenda à Constituição (PEC) Emergencial, que permitirá a prorrogação do benefício, com a manutenção do ajuste fiscal defendido com Guedes.

Ficou combinado que o repasse desses recursos aos governos locais terá as digitais dos presidentes da Câmara e do Senado. A liberação do dinheiro só ocorreria após a aprovação da PEC, disse um interlocutor.

A expectativa é que a PEC seja aprovada pelo plenário do Senado nesta semana em dois turnos e encaminhada à Câmara.

Relator desiste de acabar com repasses ao BNDES

Um dos pontos mais polêmicos do relatório do senador Márcio Bittar (MDB-AC), o fim dos pisos constitucionais de gastos em educação e saúde será retirado do texto, como o parlamentar antecipou ao GLOBO.

O mesmo deverá acontecer com o trecho que acaba com os repasses do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT) para o BNDES. Bittar fará o complemento de voto ainda nesta segunda-feira.

Por outro lado, estão mantidos no texto os gatilhos que poderão ser acionados toda vez em que a despesa superar 95% das receitas nos estados e municípios. Na União, as medidas de controle serão ativadas quando as despesas obrigatórias chegarem a 95% do total de gastos.

Nessas condições, serão proibidos aumentos de salários para servidores públicos, promoções na carreira e concursos públicos.

O assunto será tratado na reunião de líderes que deverá ocorrer nesta terça-feira. A estratégia é fechar acordo para que a PEC vá direto ao plenário, sem precisar passar por comissões, a fim de acelerar o rito regular de tramitação.

Bittar deverá ler o relatório com os ajustes nessa terça-feira, a fim de que a proposta seja aprovada pelo Senado na quarta-feira em primeiro turno e na quinta, em segundo.

Estados pedem prorrogação de auxílio de R\$ 600

O acordo por mais recursos para estados ocorre em um momento de pressão dos governadores por auxílio federal.

O presidente do Comitê Nacional dos Secretários de Fazenda dos Estados e DF (Comsefaz), Rafael Fonteles, avalia que há duas medidas urgentes a serem tomadas: prorrogação do auxílio emergencial e dos repasses de verbas de saúde.

A avaliação é de que a nova rodada do auxílio emergencial trará impactos positivos na arrecadação dos estados. Mas depende do valor e duração do novo benefício.

— Com relação ao auxílio emergencial, a prorrogação que nós pedimos foi por seis meses no valor de R\$ 600 — disse ao GLOBO.

Para a saúde, o secretário explica que os estados estão tendo despesas extras com a abertura de novos leitos. Por isso, pedem para que seja mantida a mesma regra de 2020 para a habilitação de leitos de UTI para Covid e ao incremento do teto dos repasses para média e alta complexidade.

Fonteles lembra que esses pleitos vinham sendo feitos pelo Comsefaz desde janeiro. Para ele, o agravamento da situação acabou se refletindo em mais apoio da sociedade para esses pleitos:

— Se antes achava-se que não ia chegar nesse ponto, agora é fato concretizado. É um pico maior do que o anterior, maior número de mortes, recorde da média móvel de mortes, uma situação de colapso em mais regiões simultaneamente. É uma situação em que está óbvio que está mais grave

do que no ano passado. Portanto, no mínimo tem que se usar das mesmas medidas que se usou no ano passado. No mínimo. Na verdade, devia ter era mais — afirma.

Nas última semanas, o governo federal tem alegado que governos locais encerraram 2020 com folga no caixa, por causa da rodada de auxílio aos entes aprovada no ano passado. Fonteles pondera, no entanto, que este é um retrato transitório.

Em 2020, além do pacote de socorro da União para os estados, houve a suspensão do pagamento das dívidas, recomposição do Fundo de Participação dos Estados e o auxílio emergencial, que impactou na arrecadação.

— Nada disso você tem agora: não tem suspensão de dívida, não tem auxílio da lei complementar 173, não tem auxílio emergencial, e se tiver vai ser num patamar muito menor que no ano passado. Esse retrato de caixa maior dos estados é transitório, porque a pandemia continua e vai continuar por mais alguns meses. Essa melhora conjuntural é transitória e a situação estrutural dos estados continua com muita dificuldade — diz.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 01/03/2021

GOVERNO VAI AUMENTAR IMPOSTO SOBRE BANCOS PARA ZERAR R\$ 3,6 BI EM TRIBUTOS SOBRE DIESEL E GÁS DE COZINHA

Benefício também será compensado com regras mais duras para isenção na compra de veículos para pessoas com deficiência

Por Manoel Ventura

BRASÍLIA — O governo decidiu aumentar o imposto cobrado sobre os bancos, limitar a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de carros para pessoas com deficiência, e acabar com renúncias tributárias para o setor petroquímico com o objetivo de zerar o PIS/Cofins sobre o diesel. Também será zerado imposto federal sobre o gás de cozinha (GLP).

No total, as reduções de impostos sobre o diesel e o GLP custarão R\$ 3,6 bilhões em 2021, de acordo com cálculos da equipe econômica.

O presidente Jair Bolsonaro prometeu para esta segunda-feira zerar a compra do PIS/Cofins sobre o diesel, como forma de atenuar efeitos do aumento no preço do combustível, principalmente no bolso dos caminhoneiros.

Como se trata de uma redução de impostos, a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) exige uma compensação com corte de gastos ou aumento de receitas. O decreto que irá zerar as alíquotas está pronto e será acompanhando de uma medida provisória (MP) com as ações para aumentar a receita.

O valor zerado do PIS/Cofins sobre o diesel valerá por dois meses: março e abril. A medida terá um custo de R\$ 3 bilhões nesse período. Hoje, o governo federal cobra R\$ 0,35 por litro de óleo diesel.

Já a alíquota zero sobre o GLP valerá permanentemente. O custo previsto pela equipe econômica é de R\$ 674 milhões em 2021, 922 milhões em 2022 e 945 milhões em 2023. O governo cobra hoje R\$ 2,18 por boião de 13 kg de GLP.

Para compensar a redução dos gastos, o governo irá editar uma MP aumentando a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) devida pelo setor financeiro. Hoje, a alíquota é de 20%. A nova alíquota ainda deve ficar em torno de 23%.

Além disso, a MP irá estipular um limite para o valor do carro para que uma pessoa com deficiência possa comprá-lo com isenção do IPI, igual ao que ocorre com o ICMS. Para o tributo estadual, a isenção só vale para veículos de até R\$ 70 mil. Para o IPI, não há limite de valor.

Na soma dos incentivos, um carro para pessoa com deficiência pode ter desconto de 20% a 30% no preço de tabela, dependendo do modelo e da categoria. Cerca de 8% do total de veículos vendidos são destinados para pessoas com deficiência.

Outra medida é acabar com o Regime Especial da Indústria Química (Reiq), que garante incentivos para a indústria petroquímica. Esse regime reduz alíquota do PIS/Cofins incidentes nas operações com nafta e outros produtos destinados a centrais petroquímicas.

Febraban diz desconhecer iniciativa do governo

Em nota, a Federação Brasileira dos Bancos (Febraban), informou que desconhece qualquer iniciativa de majoração da Contribuição Social Sobre o Lucro Líquido (CSLL) para algum setor da economia. A entidade afirmou que defende as reformas estruturais na economia, especialmente, a reforma tributária, que é necessária para "colocar ordem e simplificar um sistema com muitas distorções".

A entidade lembra que o Brasil é um dos poucos países que tributa a intermediação financeira. O setor paga 4,65% (PIS/COFINS) e a participação da carga de tributos no spread bancário é de 19,33%.

Além disso, os bancos já pagam uma alíquota maior de CSLL em relação aos demais setores. As instituições são tributadas em 20%, enquanto as demais instituições financeiras em 15% e todos os outros setores da economia pagam 9%.

"A alíquota sobre a renda dos bancos é a maior do mundo (45%), considerando os chamados tributos corporativos, quando se soma a alíquota de 20% da CSLL aos 25% de Imposto de Renda (IRPJ), o que afeta diretamente a competitividade do setor e leva a concentração, pois afasta possíveis entrantes no setor", diz a Febraban.

Além disso, continua a entidade, o setor bancário ainda paga um adicional de 2,5% de contribuição sobre a folha de salários em relação a todos os demais setores.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 01/03/2021

'PARIDADE' É A ORDEM DE CASTELLO BRANCO PARA OS ÚLTIMOS DIAS DE SUA GESTÃO NA PETROBRAS

Diretoria da estatal testa mudança no período em que faz a aferição da aderência entre o preço realizado no país e o preço internacional

Por Bruno Rosa

RIO - A necessidade de um novo reajuste da Petrobras já havia sido informado pela diretoria da companhia aos membros do Conselho de Administração e ao governo na semana passada, com o aumento do preço do petróleo e do dólar. "Paridade" foi a palavra de ordem dada por Roberto Castello Branco para seus diretores e corroborada pelos conselheiros da estatal. O executivo fica na empresa até o dia 20 de março.

Já na última quinta-feira, a defasagem dos combustíveis estava em 9%, aumentando os rumores entre os especialistas do mercado de que uma alta era inevitável. O avanço seria anunciado na sexta-feira, após a divulgação do lucro recorde no quarto trimestre de 2020. Mas se optou por anunciar nesta segunda-feira. No ano, o preço do barril do petróleo no mercado internacional já subiu 26,5%, segundo dados da Bloomberg.

Segundo fontes, a diretoria da estatal vem trabalhando em uma mudança no período usado para a aferição da aderência entre o preço realizado no país e o preço internacional. No dia sete de fevereiro, a estatal havia dito que, diante da volatilidade dos preços internacionais, a companhia decidiu, em junho de 2020, alterar de trimestral para anual esse período de aferição da aderência entre o valor no país e no exterior.

-Está sendo testando um novo período para aferir essa diferença entre os preços. A estratégia é que essa periodicidade seja quase que semanal de forma a manter a paridade de importação. A formação de preços é uma política comercial e decidida pela diretoria da companhia.



<https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/2489005-2-91a-799/FT1086A/652/xRoberto-Castello-BrancoAFP.jpg.pagespeed.ic.wybSDyYoA0.jpg>

O presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco, deve deixar o cargo, após desagradar a Bolsonaro com reajustes de combustíveis. Ele foi indicado por Guedes
Foto: AFP

Ao comentar os resultados financeiros da empresa com analistas do mercado na semana passada, Castello Branco mandou um recado a Bolsonaro, usando uma camisa com os dizeres "Mind the gap" (em tradução livre, "atenção à defasagem").

Fonte : O Globo - RJ
Data : 01/03/2021

PETROBRAS REAJUSTA PREÇO DA GASOLINA PELA QUINTA VEZ NO ANO, EM MEIO A TROCA DE COMANDO

Desde janeiro, combustível acumula alta de 41,3%. Diesel e gás de cozinha também terão novo aumento

Por Bruno Rosa

RIO — A Petrobras vai reajustar os preços da gasolina novamente nesta terça-feira. Será o quinto aumento no ano, levando a uma alta acumulada desde janeiro de 41,3%. O reajuste segue a ordem de Roberto Castello Branco nos seus últimos dias à frente da empresa para manter paridade. O executivo fica na empresa até o dia 20 de março.

O preço médio de venda da gasolina da Petrobras para as distribuidoras passará a ser de R\$ 2,60 por litro, refletindo um aumento de R\$ 0,12 por litro, ou 4,8% a partir de amanhã.

Por sua vez, o preço médio de venda de diesel para as distribuidoras passará a ser de R\$ 2,71 por litro, refletindo um aumento médio de R\$ 0,13 por litro. É uma alta de 5,03%. No caso do diesel, é o quarto aumento no ano. Com isso, o combustível acumula variação de 34,1%.

Como é a composição do preço

Percentual no valor final cobrado do consumidor:



Fonte: Petrobras. *A Cide está zerada para o diesel desde 2016.
** A composição dos preços se refere ao período entre 14 e 20 de fevereiro de 2021.

© GLOBO

O anúncio dos reajustes ocorre alguns dias após o presidente Jair Bolsonaro informar que vai destituir Roberto Castello Branco do comando da Petrobras. Bolsonaro anunciou a decisão em 19 de fevereiro.

<https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24904327-13a-a9b/FT1086A/652/xinfo-preco-diesel-1.jpg.pagespeed.ic.5P4Bo8hRKF.jpg>

A gota d'água teria sido a alta dos combustíveis, sobretudo do diesel, que afeta os caminhoneiros, base de apoio do presidente. Antes do reajuste divulgado nesta segunda-feira, o anúncio anterior de alta de preços pela Petrobras fora justamente no dia 19 de fevereiro.

Castello Branco porém ficará no cargo até os acionistas da empresa aprovarem, em Assembleia Geral Extraordinária, o nome do general Joaquim Silva e Luna, indicado por Bolsonaro para substituir Castello Branco. A assembleia ainda não tem data marcada.

Foto: Arte O Globo

Gás de cozinha

Além do diesel e da gasolina, a Petrobras também vai reajustar nesta terça-feira o preço médio de venda de GLP (gás de botijão) para as distribuidoras, que passará a ser de R\$ 3,05 por kg (equivalente a R\$ 39,69 por 13 kg), refletindo um aumento médio de R\$ 0,15 por kg (equivalente a R\$1,90 por 13 kg).

Rumores de que a estatal iria aumentar os preços começaram na última quinta-feira, após a estatal divulgar o seu balanço financeiro, quando registrou lucro recorde no quarto trimestre.

Ao comentar os resultados financeiros da empresa com analistas do mercado, Castello Branco mandou um recado a Bolsonaro, usando uma camisa com os dizeres "Mind the gap" (em tradução livre, "atenção à defasagem").

O presidente Bolsonaro tem se queixado publicamente sobre a política de preços da Petrobras e chegou a dizer que iria reduzir os impostos federais sobre o diesel e a gasolina.

Depois do anúncio da saída de Castello Branco, na última sexta-feira, o presidente do Banco do Brasil, André Brandão, colocou o cargo à disposição do presidente Jair Bolsonaro. No início da semana, Brandão teve uma reunião com o ministro da Economia, Paulo Guedes, quando manifestou o desconforto em permanecer no cargo, depois dos rumores de que Bolsonaro queria substituí-lo.

A situação de Brandão está delicada desde janeiro, quando ele anunciou um plano de reestruturação do banco, com o fechamento de 361 agências em vários municípios e programa de demissão voluntária. A medida desagradou Bolsonaro, que pediu a cabeça do executivo.

Espaço para mais altas

Apesar do aumento dos combustíveis anunciado pela Petrobras, especialistas dizem que ainda há espaço para mais altas, já que os preços no Brasil estão menores que os cobrados no exterior.

Segundo Sergio Araújo, presidente da Abicom, associação que reúne os importadores de combustíveis, os preços vendidos pela estatal ainda estão abaixo da paridade. Segundo suas contas, a defasagem média na gasolina é de 7% e de 3% no diesel.

- Os reajustes eram necessários, devido aos preços no mercado internacional e ao câmbio. Nós esperávamos o anúncio de reajustes maiores, pois ainda temos defasagens - disse Araújo.

No caso do gás de botijão (GLP), a defasagem, segundo empresas do setor, há uma defasagem de 15%. Há espaço, destacou "para repasse de mais R\$ 7,30 por cada botijão de 13kg", destacou essa fonte.

- A empresa segurou os preços por muito tempo. E quando o mercado começou a pressionar e os custos começaram a aumentar, a companhia decidiu reajustar de uma forma elevada em um curto período, gerando toda essa crise pública - disse uma fonte do setor.

Na opinião do presidente do Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo (Sindicás), Sérgio Bandeira de Mello, o reajuste é natural. No ano, o GLP acumula alta de 3% para o consumidor final:

- Os preços do GLP importado seguem subindo no mercado internacional. O GLP, mesmo com estas altas segue, para uso doméstico mais barato que o gás natural e a energia elétrica - afirmou Mello, lembrando que a alta entre os produtores chegou a 15,5%.

Rodrigo Leão, consultor do Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo (Inep) criticou o aumento feito pela estatal. Mas ressaltou que o preço deve continuar subindo no curto prazo.

- Vamos ter meses ainda de tensão. Precisamos ver como o inverno nos EUA vai se comportar e o que a Opep (cartel que reúne os maiores produtores do mundo) vai fazer, com o corte ou não de produção. Haverá meses de pressão nos preços e será um teste para a política de preços da paridade de importação.

Segundo a FUP, o novo reajuste vai pressionar ainda mais a inflação, provocando reajustes em cadeia em vários itens, inclusive nos alimentos.

- A política de preços da Petrobras olha somente para as cotações do petróleo e do dólar sem considerar os custos nacionais de produção dos combustíveis. É mais um elemento da total incompetência do governo - analisa Deyvid Bacelar, coordenador geral da FUP.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 01/03/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

USINA TÉRMICA DE R\$ 570 MILHÕES DA PETROBRÁS NA BAHIA VIRA 'ELEFANTE BRANCO'

Petroleira já pediu o encerramento formal das operações da termoelétrica, uma vez que não consegue vender a energia produzida na planta, devido ao alto custo de manutenção do maquinário

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A usina termoelétrica de Camaçari, um dos principais investimentos da Petrobrás na Bahia, e que seria um marco na história da estatal em projetos de energia para o setor industrial, tornou-se um elefante branco, com operações paralisadas, custos milionários e um destino completamente incerto. Só para a construção e compra total da usina, a estatal desembolsou mais de R\$ 500 milhões, em valores corrigidos.

O Estadão apurou que a Petrobrás já pediu o encerramento formal das operações da usina, simplesmente porque não consegue vender a energia ao preço necessário para cobrir os custos de manutenção e a tecnologia usada na montagem da planta. À reportagem, a Petrobrás admitiu que ainda não sabe o que vai fazer com o maquinário da térmica. Esse é mais um dos desafios do general Joaquim Silva e Luna, que deve assumir a petroleira em março.

Erguida em 2001 ao custo de US\$ 60 milhões, cerca de R\$ 330 milhões na cotação atual, a usina, que tem capacidade de gerar 120 megawatts (MW) de energia, era resultado de uma parceria que a

Petrobrás assinou com a portuguesa EDP. Três anos depois, a estatal brasileira decidiu, porém, que teria o controle total da usina, e desembolsou mais R\$ 240 milhões, em valores corrigidos pela inflação, para ficar com 100% do negócio. Seguiram-se alguns anos de suprimento de energia. Já em 2017, porém, a usina movida a geração por gás estava completamente inviabilizada.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/2/1614335320620.jpg>

A usina térmica da Petrobrás em Camaçari, que desde 2017 não tem nenhum contrato de fornecimento de energia. Foto: Valter Pontes/Estadão

Depois de entregar a energia que assumiu em leilão, em janeiro de 2015 e dezembro de 2017, a térmica não conseguiu mais parar de pé. Ao pedir a revogação de concessão da usina, a Petrobrás justificou para a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) que a “Termocamaçari já não se mostra economicamente viável no mercado de energia”, por causa da “ausência de condições operativas”.

A Petrobrás alegou ainda que o restabelecimento das máquinas demandaria revisão geral dos equipamentos para troca dos componentes internos e outros serviços de reparo, “o que exigiria vultosos investimentos, sem garantia de remuneração”.

Hoje, a planta que seria a principal geradora de energia para o Polo Petroquímico de Camaçari está inviabilizada, gerando prejuízos mensais. A reportagem questionou a Petrobrás sobre os demais investimentos feitos na planta, seus gastos com manutenção e serviço, mas a empresa não se manifestou sobre esses questionamentos.

Em documento de caráter confidencial enviado à Aneel no dia 4 de fevereiro, a Petrobrás confirmou à agência que a planta já não tem nenhum contrato de fornecimento de energia em andamento e que a Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia (Coelba), responsável pela ligação da usina com a rede de transmissão, já foi informada sobre o pedido de revogação.

Na semana passada, a área técnica deu sinal verde para que o fim da contratação da usina seja concluído. A decisão ainda precisa ser oficializada pela diretoria da agência.

Turbinas desligadas

Desde 2019, a usina está com as três turbinas desligadas. Segundo laudos técnicos da Aneel, foram encontrados problemas no projeto da turbina, e há dificuldades de manutenção, já que o modelo usado na planta conta com menos de dez unidades em funcionamento em todo o mundo.

Em nota, a Petrobrás informou que, desde 2017, “a unidade está sem contrato de comercialização de energia, apesar dos esforços na busca de novos contratos que viabilizassem a continuidade”. Questionada sobre a planta e os equipamentos, a petroleira declarou que “serão conservados de modo a manterem a integridade operacional, enquanto se concluem os estudos que definirão a destinação da UTE (usina termoeletrica)”.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 01/03/2021

NA CONTRAMÃO, PETROBRÁS PERDE VALOR DE MERCADO

Marcada pelo receio de ingerência política, petroleira perdeu 25% de seu valor no ano; rivais viram ação subir

Por Fernanda Nunes, O Estado de S.Paulo

RIO - A recuperação do preço do petróleo nos últimos meses levou as petroleiras ao redor do mundo a ganharem mais tanto na operação, vendendo petróleo e derivados, quanto com a valorização das suas ações no mercado financeiro. Nessa última ponta, no entanto, a Petrobrás ficou para trás.

Abalada pelo receio de interferências do governo na empresa, que culminou com a demissão do presidente da companhia, Roberto Castello Branco, a petroleira brasileira perdeu 25% de valor de mercado desde janeiro – o montante caiu de R\$ 381,5 bilhões no primeiro pregão do ano para R\$ 286 bilhões última sexta-feira. Em trajetória oposta, alguns dos seus pares – BP, Equinor, Exxon e Shell – passaram a valer 10% mais, segundo a consultoria Stonex. A Petrobrás foi a que teve o pior desempenho no mercado financeiro no período.

Para analistas, o que mudou foi a percepção entre os investidores de que o governo está se valendo da posição de controlador da estatal para contrariar a decisão do atual comando da empresa de manter o valor dos seus combustíveis alinhados aos de importação.

A Política de Paridade Internacional (PPI) foi adotada em 2016 e vem sendo mantida até hoje. Ela foi pensada para viabilizar a abertura do mercado de combustíveis à concorrência, com atração de importadores e novos investidores em refinarias, onde o petróleo é transformado em derivados.

Desde então, o diesel e a gasolina encarece na bomba à medida que o petróleo sobe na Bolsa de Londres.

“Basicamente, as ações da Petrobrás caíram por causa da interferência política, porque o petróleo segue em recuperação”, disse o analista de Petróleo e Gás Natural da Stonex, Thiago Silva. O barril, tipo Brent, registra alta de quase 25% no ano.

CEO da consultoria JGlobal Energy, Cristiano Costa diz que o mercado está muito descrente de que o PPI será mantido. “Prova disso foi a troca do presidente da empresa, após o último reajuste. A minha percepção é de que ela está indo para um rumo não muito interessante para os acionistas”, afirmou.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 01/03/2021

BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,152 BILHÃO EM FEVEREIRO

Resultado é metade do valor registrado no mesmo mês de 2020 e é o menor saldo para fevereiro desde 2015

Por Lorena Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Com a importação de insumos para a produção nacional em alta e exportações crescendo mais devagar por causa da entressafra agrícola, a balança comercial brasileira fechou o mês de fevereiro com superávit de US\$ 1,152 bilhão, o menor saldo para o mês em sete anos. O valor é metade do registrado em fevereiro de 2020, quando havia sido positivo em US\$ 2,325 bilhões.

De acordo com os dados da Secretaria de Comércio Exterior, do Ministério da Economia, a corrente de comércio (soma das exportações e importações) avançou 8,2%. As exportações foram de US\$ 16,183 bilhões, uma alta de 3,9% ante fevereiro de 2020. Já as importações chegaram a US\$ 15,030 bilhões, um avanço de 13,4% na mesma comparação.

Depois de segurar as vendas ao exterior em 2020, o setor agropecuário teve queda de US\$ 15,38 milhões (-10,8%) em fevereiro. Houve crescimento de US\$ 31,77 milhões (13,8%) nas vendas da indústria extrativa e de US\$ 17,31 milhões (3,5%) em produtos da indústria de transformação.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/1/2/1543891043921.jpg>

Em fevereiro as exportações somaram US\$ 16,183 bilhões, alta de 3,9% ante o mesmo mês de 2020. Foto: Tiago Queiroz/Estadão - 20/7/2018

Já nas importações, houve aumento de US\$ 2,76 milhões (14,9%) em agropecuária e de US\$ 83,7 milhões (12,4%) em produtos da indústria de transformação e queda de US\$ 570 milhões (-1,4%) em Indústria Extrativa.

“O aumento de importações vem em um contexto de melhora da atividade econômica observado

desde o segundo semestre do ano passado. Há incertezas em relação à economia, mas o comércio mundial está em patamar superior ao que estava no pré-covid. Mas ainda é difícil saber se esse aumento de importações vai se manter”, explicou o subsecretário de Inteligência e Estatísticas de Comércio Exterior do Ministério da Economia, Herlon Brandão.

Houve aumento na compra de insumos para a indústria de eletroeletrônicos e de adubos e fertilizantes. Além disso, houve a nacionalização de plataformas de petróleo em fevereiro, que somaram US\$ 1,4 bilhão. A nacionalização se dá por questões tributárias, para aproveitar benefícios da legislação brasileira.

Pelo lado das exportações, a queda nas exportações agrícolas em fevereiro se deu, principalmente, pela safra tardia de soja registrada em 2021. Já o aumento na venda de produtos da indústria extrativa foi puxado principalmente pelo aumento do preço do minério de ferro no mês.

Segundo Brandão, a expectativa é de crescimento em 2021 tanto em exportações, quanto em importações, e de um saldo comercial “robusto”. “A exportação depende da demanda mundial e, a importação, da economia interna. Esperamos crescimento nas duas”, completou.

Para o ex-secretário de Comércio Exterior do Ministério da Economia, Welber Barral, o crescimento maior das importações deverá se estender ao longo do ano porque, com a retomada da economia e com os estoques baixos, a indústria está comprando insumos no exterior para aumentar a produção e recompor os estoques. “Fevereiro foi bom, apesar de o saldo da balança ter ficado 50% abaixo do saldo de fevereiro do ano passado”, disse, ressaltando que o resultado mostra a retomada da economia.

No primeiro bimestre, houve queda de 8,6% nas exportações para a União Europeia, principalmente por conta da entressafra agrícola e da redução de embarques de óleo bruto. Houve aumento de 11,2% para a Ásia, 16,5% para a América do Sul e 4,8% para a América do Norte.

Já pelo lado das importações, houve redução de 22,6% dos produtos vindos dos Estados Unidos. Isso se deve, principalmente, porque a base de 2020 estava inflada pela nacionalização de plataformas de petróleos. Houve crescimento de 25,4% da América do Sul, com aumento de cereais, farinhas, trigo e partes de veículos automotivos. /COLABOROU FRANCISCO CARLOS DE ASSIS

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 01/03/2021

UNIÃO DE VEREADORES MANIFESTA APOIO A PROJETO DE TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ

Por José Tomazela

A União de Vereadores da Baixada Santista (Uvebs) manifestou apoio ao projeto de um túnel sob o canal do porto ligando as cidades de Santos e Guarujá. Conforme o presidente da entidade, Betinho Andrade (PSDB), vereador em Praia Grande, a comitiva visitou o terminal de contêineres no estuário do Porto de Santos e conheceu detalhes do projeto.

Segundo ele, o projeto parece vantajoso em relação à proposta de interligar as duas margens do porto através de uma ponte. “Sob o aspecto técnico e de obra de engenharia fica comprovado que a melhor opção para a ligação seca é o projeto do túnel, principalmente para o desenvolvimento do porto nos próximos anos, pois não cria barreiras físicas no canal de navegação”, ponderou.

Pela proposta do governo estadual, apresentada em novembro de 2020 ao governo federal, a ponte terá um vão principal de 750 m – que se tornará o maior da América Latina – e com altura de 85 m a partir do nível do mar. Conforme a Secretaria de Logística e Transportes, as medidas eliminam qualquer interferência operacional no presente e no futuro, com as ampliações previstas no porto. O projeto será executado pela concessionária Ecovias, que já administra o Sistema Anchieta-Imigrantes.

As duas propostas se contrapõem e dividem opiniões. Andrade destacou que a definição pelo melhor projeto deve ser técnica e não política e disse que a Uvebs irá apresentar aos demais vereadores da Baixada Santista os detalhes do túnel imerso. “A classe política precisa ter o conhecimento da questão principal que é o desenvolvimento portuário”, garantiu.

Representantes da campanha 'Vou de Túnel', mobilização de mais de 30 empresas e associações de diferentes segmentos que defendem a alternativa, apresentaram o projeto e a situação atual para a obra do túnel imerso aos parlamentares.

Porta-voz da campanha, o consultor portuário Eduardo Lustoza destacou os impactos positivos do projeto do túnel para as comunidades dos municípios da Baixada Santista, como a segurança nas manobras dos navios no porto, a redução de 95% de desapropriações e os benefícios para a mobilidade urbana no trajeto entre Santos e Guarujá.

“O túnel imerso atenderá mais de 40 mil pessoas por dia e reduzirá em 25 minutos o tempo de travessia em relação à ponte. O trajeto entre as cidades passará a ser feito em menos de cinco minutos e desafogará as filas na balsa. Com distância de apenas 1,7 km e localização estratégica, o túnel é também uma opção mais econômica e tem menor custo do que o projeto da ponte (R\$ 2,5 bilhões do túnel, contra R\$ 3,9 bilhões da ponte)”, completou Lustoza.

Outro porta-voz, o engenheiro naval Casemiro Tércio Carvalho afirmou que a visita contou com representantes das Câmaras dos nove municípios da Baixada Santista. “A visita técnica foi importante para apresentar e esclarecer as atualizações do projeto do túnel e as novas informações em contraposição ao projeto da ponte. Uma oportunidade de mostrar aos vereadores a importância da geração de emprego e as melhorias para a qualidade de vida dos moradores da Baixada, disse”.

O presidente da Câmara de Santos, vereador Adilson Júnior (PP), também considera o túnel a melhor alternativa para ligação seca e lembrou que não existe no mundo uma indicação de ponte em área portuária. “Uma ponte na região apresenta questões como desapropriação maior, interferência urbanística mais agressiva e impede mais um eixo de desenvolvimento econômico para a região por inviabilizar um novo aeroporto no Guarujá”, disse.



https://sao-paulo.estadao.com.br/blogs/pelo-interior/wp-content/uploads/sites/139/2021/02/tunelinterligarasduasmargensdoportodesantos_280220215945.jpeg

Túnel ou ponte interligará as duas margens do Porto de Santos. Foto VoudeTúnel/Divulgação.

PONTE – Já a pasta estadual de Logística e Transportes afirma que a interligação das margens por ponte é adequada a qualquer possível ampliação do porto, além de ser compatível com a linha férrea e melhorar o acesso ao aeroporto de Guarujá. Segundo a secretária, a ponte reduzirá o percurso entre Santos e Guarujá dos atuais 45 km para menos de 20 e otimizará em 50% o serviço de balsas, além de reduzir de uma hora para 20 minutos o tempo de viagem das cargas.

A obra, que vai gerar 4 mil empregos diretos e indiretos, terá o custo bancado pela concessionária. Hoje, 10 mil caminhões passam pela rodovia Cônego Domênico Rangoni diariamente. Cerca de 60% desse movimento serão absorvidos pela nova estrutura, que terá 7,5 km de extensão, sendo 1,1 km de travessia em ponte pênsil e o restante em viadutos.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 01/03/2021

‘PRESTÍGIO’ DE TARCÍSIO DE FREITAS NÃO LEVA VERBA À INFRAESTRUTURA

Ministro costuma ciceronear o presidente Jair Bolsonaro em agendas de obras de rodovias, mas montante para investimentos da pasta segue estagnado

Por André Shalders, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, é figura frequente ao lado do presidente Jair Bolsonaro em eventos presenciais e lives nas redes sociais. Com a fama de “rei do asfalto”, costuma ciceronear o chefe em inaugurações de obras de rodovias. Em janeiro, no interior da Bahia, Bolsonaro disse que Tarcísio era “a figura mais importante” da administração. As contas da pasta, no entanto, mostram que a Infraestrutura não é a prioridade na hora de liberar verbas do Orçamento e o ministro se sobressai na equipe de governo pelas obras de pavimentação de estradas.

O montante disponível para investimentos no Ministério da Infraestrutura segue estagnado desde o começo da gestão Bolsonaro. Tanto em comparação com o disponível para a área no governo anterior, de Michel Temer (MDB), quanto em proporção do total investido pelo Executivo. Enquanto

bilhões de reais de fundos ligados ao ministério são retidos (contingenciados) para diminuir o déficit da União, áreas como o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), autarquia ligada ao ministério, reclamam de falta de verbas para pagar fornecedores.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/8/2/1614468394128.jpg>

Tarcísio de Freitas, da Infraestrutura; a 'figura mais importante' da administração, segundo

Bolsonaro Foto: Ricardo Botelho/MInfra

Desde que Tarcísio de Freitas assumiu a Infraestrutura, a pasta nunca recuperou completamente o volume de recursos que teve durante as gestões de seus antecessores, Maurício Quintella Lessa (2016-2018) e Valter Casimiro Silveira (2018-2019), quando o órgão se chamava Ministério dos Transportes.

Em 2020, a pasta empenhou R\$ 8,1 bilhões em investimentos. A despeito da pandemia do novo coronavírus, é um valor maior que o empenhado em 2019 (R\$ 7,8 bilhões). É menos, porém, do que os valores empenhados antes da chegada de Jair Bolsonaro ao poder: em 2018, foram R\$ 10,6 bilhões em investimentos; e R\$ 13,1 bilhões em 2017. Em 2016, ano marcado pelo impeachment de Dilma Rousseff (PT) e pela troca de comando no governo, o montante fechou em R\$ 9,9 bilhões.

Os valores foram levantados pela reportagem usando a ferramenta Siga Brasil, do Senado, e corrigidos pela inflação. Esses índices e valores foram apresentados ao ministério para comentários. A pasta não questionou os dados e destacou que tem buscado “otimizar” o uso dos recursos públicos.

Assim como no Ministério da Infraestrutura, o total destinado aos investimentos no Executivo como um todo vem caindo desde 2016 em valores reais. Mesmo assim, sob Bolsonaro, a pasta foi responsável por uma fatia menor desse dinheiro. Em 2017 e 2018, o orçamento autorizado para investimentos no antigo Ministério dos Transportes correspondeu a 19% do total do Poder Executivo. Já na gestão atual, em 2019 e 2020, o percentual ficou em 17,5% e 18,1%, respectivamente.

O Ministério da Infraestrutura só assumiu este nome em 2019 – antes, era chamado de Ministério dos Transportes. A configuração atual da pasta surgiu em 2016, já sob Temer, quando ela absorveu as antigas secretarias de Portos e de Aviação Civil (a reportagem analisou números a partir daquele ano, quando estava consolidada a estrutura atual da pasta). No governo Dilma, as duas secretarias tinham status de ministério.

Na hora de usar os recursos disponíveis, Tarcísio de Freitas se sai bem: em 2020, a pasta empenhou 96,5% da verba disponível para investimentos. No ano anterior, foi de 96%. A marca, entretanto, não difere tanto daquela dos antecessores, que poderiam reivindicar o título de “rei do asfalto”. Em 2018, foram empenhados 96% do total disponível. Em 2017 e 2016, o percentual ficou em 91,9% e 83,5%, respectivamente.

O índice que o ministério costuma apresentar é de 99,8% de execução em 2020. A diferença de números se deve ao fato de a pasta considerar todas as verbas discricionárias, enquanto a reportagem levou em conta apenas as verbas discricionárias de investimentos, que são identificadas com o código GND 4.

Pavimentação

Em tom de brincadeira e elogio, Bolsonaro disse, em lives, que, se deixar, Tarcísio asfalta até o gramado do Palácio da Alvorada. A capacidade de “tocador de obras” e a fama de “entregar muito” se limitam a obras de pavimentação. Além da estagnação nas verbas, a pasta da Infraestrutura viu fundos públicos ligados ao órgão sofrerem uma grande redução nos recursos aplicados em 2020 – caso do Fundo Nacional de Aviação Civil e do Fundo da Marinha Mercante. A redução ocorreu por causa da decisão da equipe comandada pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, de reter o dinheiro para a chamada “reserva de contingência”, isto é, para amenizar o rombo nas contas públicas.

Em 2020, o Fundo Nacional da Aviação Civil teve uma queda de 93% no volume empenhado, em relação a 2019. O valor caiu de R\$ 1,85 bilhão para R\$ 126 milhões, 93% a menos. O mesmo aconteceu com o Fundo da Marinha Mercante, que financia projetos da indústria naval. No FMM, a redução foi de 71% em relação a 2019. No Fundo da Aviação Civil, ficaram “guardados” R\$ 5,24 bilhões em 2020, ante R\$ 1,9 bilhão em 2019. Ainda no FMM, R\$ 1,3 bilhão foi para a reserva de contingência em 2020. O dinheiro ajudou a amenizar o déficit de R\$ 702 bilhões do governo do ano passado (esses recursos dos fundos não estão nos percentuais acima).

O Fundo da Aviação Civil, especialmente, é alvo de reclamações constantes de Guedes, que o considera “engessado”. A reportagem do Estadão apurou que o próprio Tarcísio se queixa de não poder usar os recursos do fundo para outras áreas, como reparos em estradas. A limitação é determinada em lei.

Recursos

Ao mesmo tempo em que há dinheiro represado nos fundos, outras áreas do ministério reclamam de falta de recursos. No dia 3 de fevereiro, a diretora substituta de administração de finanças do Dnit, Fernanda Gimenez Machado Faé, enviou ofício ao ministério alertando sobre a “situação constrangedora de inadimplência” da autarquia.

Naquele momento, a dívida acumulada pelo órgão com empresas somava R\$ 499 milhões, segundo um ofício publicado pela agência Infra cuja autenticidade foi confirmada pelo Estadão. Embora esta parcela tenha sido paga, o risco de paralisação nas obras não foi afastado totalmente: no documento, a diretora do Dnit estima que precisará de R\$ 1,5 bilhão até março “para que se evitem paralisações de obras e futuras ações judiciais”.

Cenário é de restrição orçamentária, diz pasta

O Ministério da Infraestrutura afirmou em nota que o País vive um “cenário de restrições orçamentárias” e, por isso, tem tentado otimizar o uso do dinheiro público. Segundo a pasta, isto é feito priorizando obras consideradas estratégicas, a conclusão de projetos inacabados e aquelas que precisam de manutenção para que o patrimônio público seja preservado.

A pasta ressaltou que o ministro Tarcísio de Freitas tem se reunido com congressistas para direcionar emendas às obras tocadas pelo ministério – o que significou R\$ 2,3 bilhões no ano passado, e o dinheiro, segundo a pasta, ajudou a viabilizar “a entrega de 92 obras, incluindo 1.430 km de rodovias recuperadas nas cinco regiões do País”.

O ministério afirmou ainda que o objetivo do governo é “transferir o máximo de ativos para a iniciativa privada, para que os investimentos aconteçam de forma mais rápida”. “De 2019 até aqui, foram concedidos 40 ativos, que estão resultando em R\$ 44,33 bilhões em investimentos privados para

qualificar os aeroportos, ferrovias, portos e rodovias brasileiros.” Segundo a pasta, a meta é fechar mais de R\$ 250 bilhões em contratos para investimentos privados até 2022.

Sobre o Dnit, o ministério destacou a liberação de R\$ 538 milhões para a autarquia em fevereiro, o que evitou a paralisação de obras e serviços. “Com a aprovação da LOA (Lei Orçamentária Anual, em discussão no Congresso), o Dnit poderá realizar novos empenhos. Cabe ressaltar que a Infraestrutura mantém diálogo permanente com o Ministério da Economia para a liberação de recursos para garantir a execução dos cronogramas planejados.”

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 01/03/2021

MP MUDA REGRAS PARA EMPRESA VENCER CRISE

Por Idiana Tomazelli - Brasília

Com a explosão de casos e internações por covid-19 em vários Estados e a decisão de governadores de endurecer as medidas restritivas à circulação de pessoas, o governo federal deve reeditar a Medida Provisória (MP) que dá às empresas instrumentos para enfrentar a crise, segundo apurou o Estadão/Broadcast.

O texto deve ser feito nos mesmos moldes da MP 927, que no ano passado permitiu às companhias antecipar férias e feriados, conceder férias coletivas e adotar o teletrabalho.

A nova MP já está engatilhada e terá vigência imediata. Sua edição é considerada importante porque estados como o Rio Grande do Sul e o Distrito Federal já anunciaram que apenas serviços essenciais continuarão abertos.

No Rio Grande do Sul, estabelecimentos como academias, teatros e cinemas serão fechados, e restaurantes poderão funcionar apenas por meio de tele-entrega ou retirada, com 25% da capacidade e do número de trabalhadores. O DF deve seguir esquema semelhante.

Para evitar um desfalque grande no caixa das empresas ou uma avalanche de demissões, o governo vai lançar mão da MP com as medidas trabalhistas. O texto deve permitir antecipar férias de forma individual (com pagamento postergado do terço de férias como medida de alívio às companhias), conceder férias coletivas, antecipar feriados, constituir regime especial de banco de horas entre outras iniciativas.

A MP 927 de 2020 previa ainda a possibilidade de os empregadores adiarem os depósitos do FGTS sobre o salário dos trabalhadores, mediante reembolso posterior. Segundo apurou o Estadão/Broadcast essa medida está em estudo e pode ser incluída na MP, mas ainda depende de cálculos sobre as condições de liquidez do fundo de garantia, isto é, se esse diferimento não compromete sua capacidade de honrar todos os desembolsos e saques previstos para o período.

Fluxo do FGTS

Segundo uma fonte, a suspensão temporária do pagamento traz um problema momentâneo de fluxo de receitas ao FGTS, mas isso poderia ser recuperado no segundo semestre. Caso haja disponibilidade para amortecer o impacto, o adiamento pode ser adotado.

Dentro da equipe econômica, também é esperada uma maior pressão pela recriação do programa que permite a redução de jornada e salário dos trabalhadores, ou suspensão de contratos. Essa medida continua em estudo, mas deve ficar para uma segunda etapa pois depende de uma decisão final sobre o desenho do programa.

No ano passado, o governo pagou um benefício emergencial (BEm) equivalente a parte do seguro-desemprego a que o trabalhador teria direito se demitido, como forma de compensação pela perda de remuneração. Agora, porém, a equipe econômica dispõe de menos espaço no Orçamento para acomodar um desenho semelhante.

Por isso, os técnicos têm estudado maneiras diferentes de financiar o BEm, fazendo dele uma antecipação do próprio seguro-desemprego ou utilizando recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT), que paga o abono e o seguro. Segundo apurou a reportagem, a avaliação hoje é que o BEm pode ser reeditado sem necessidade de aprovação da PEC emergencial ou de um novo decreto de calamidade, e a tendência é que ele seja sozinho equilibrado, sem necessidade de recursos adicionais.

A PEC emergencial, porém, é essencial para destravar a nova rodada de auxílio emergencial a vulneráveis. O presidente Jair Bolsonaro já informou que o governo vai pagar mais quatro parcelas de R\$ 250, como já havia mostrado o Estadão/Broadcast. As informações são do jornal O Estado de S. Paulo.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 01/03/2021



Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

SANTOS BRASIL VAI DISPUTAR TERMINAL DE COMBUSTÍVEL

Grupo deve participar da concorrência por quatro terminais de granéis líquidos no porto de Itaqui (MA), em abril

Por Taís Hirata — De São Paulo

A operadora portuária Santos Brasil planeja intensificar sua diversificação de cargas neste ano e tem buscado parceiros para operar terminais de combustíveis no Maranhão, segundo o presidente da companhia, Antonio Carlos Sepúlveda. A empresa se prepara para o leilão de quatro terminais de granéis líquidos no Porto de Itaqui (MA), que serão licitados no início de abril.

“Estamos estudando profundamente, buscando parceiros para levar ao menos um desses terminais”, afirmou o executivo. Na concorrência, que será realizada na sede da B3, vencerá o grupo que oferecer o maior valor de outorga por cada um dos ativos.

No fim deste ano, também está previsto o leilão de dois grandes terminais de granéis líquidos no Porto de Santos. Em relação a essa concorrência, ele afirma que ainda é cedo. “Vamos olhar, mas depois [da licitação de abril].”

A Santos Brasil opera cinco terminais portuários no país, em Santos, Imbituba (SC) e Vila do Conde (PA). O mais relevante deles é o terminal de contêineres em Santos. A empresa, porém, tem se preparado para entrar em novos segmentos. Com esse objetivo, em setembro de 2020, o grupo levantou R\$ 790 milhões em uma oferta subsequente de ações.

“Somos um dos maiores grupos de contêineres do país, mas identificamos outros negócios que crescem em um ritmo mais acelerado, como as cargas ligadas ao agronegócio. Além disso, vivemos um ciclo de muitos contratos vencendo e um governo pró ativo. É uma grande janela de oportunidades que se abre”, diz.

Recentemente, a empresa conquistou dois contratos temporários no Porto de Santos, na região do Saboó. O primeiro foi firmado em maio de 2020 e, o segundo, foi arrematado em janeiro. O objetivo é movimentar carga geral, principalmente as chamadas cargas de projeto – equipamentos, peças e maquinário em geral.

A operação acaba de ser inaugurada, com a chegada de um transformador de 217 toneladas ao primeiro terminal, cujo início dos trabalhos sofreu um atraso. Também há planos de movimentar sucata ferrosa e fertilizantes no local, segundo o diretor comercial, Ricardo Buteri.

No segundo terminal no Saboó, também temporário, o grupo deve operar cargas de projeto, veículos e contêineres vazios. As duas operações são provisórias, e devem durar até que a área seja licitada definitivamente. Essa modalidade de contrato foi criada para evitar ociosidade no porto.

O governo ainda faz estudos para decidir o destino final do Saboó, que fica na margem direita do porto. O projeto está em aberto, mas no mercado já há expectativas de um leilão grande e disputado. Uma possibilidade é transformar o local em um novo terminal de contêineres.

Para Sepúlveda, seria mais interessante destinar a área à movimentação de carga geral. “A região do Saboó é a última generalista do porto de Santos”, diz. Além disso, o executivo defende que o local é ideal para a movimentação de cargas de projetos, devido a seus acessos, sua localização e pela demanda forte no Estado de São Paulo pelo produto.

Outro forte objetivo da companhia é entrar na operação de grãos. Até o momento, não houve uma oportunidade concreta de leilão de grãos sólidos, mas é um segmento que está no radar, afirma o presidente.

Além disso, a empresa planeja investir em sua operação logística, para criar um serviço “de porta a porta” aos clientes – uma tendência que tem crescido no setor. A Santos Brasil já tem uma frota de 140 caminhões e dois centros de distribuição em São Bernardo do Campo – um deles foi inaugurado em outubro.

Fonte: *Valor Econômico - SP*
Data : 01/03/2021

CHINA ZERA FINANCIAMENTO À AMÉRICA LATINA EM 2020

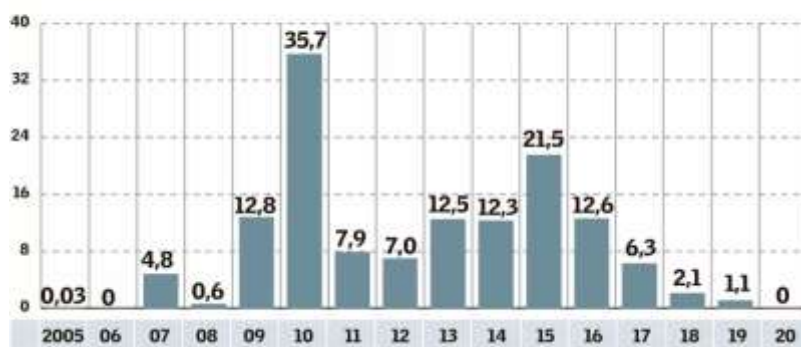
Foi o primeiro ano desde 2006 em que Pequim não emprestou dinheiro para governos da região por meio de seus bancos

Por *Marsílea Gombata, Valor — São Paulo*

Em 2020 a China não fez nenhum empréstimo para a América Latina e Caribe. Foi o primeiro ano desde 2006 em que Pequim não emprestou dinheiro para governos da região por meio de seus bancos. Segundo analistas, a pandemia e a deterioração das condições financeiras dos países contribuíram para isso, o que fez a China ficar mais cautelosa e menos disposta a financiar governos e projetos arriscados.

Empréstimos da China para a AL secam

Em US\$ bilhões*



Fonte: China-Latin America Finance Database/ Inter-American Dialogue
*Do Banco de Desenvolvimento da China e do Banco de Exportação e Importação da China

[https://s2.glbimg.com/BPGT9-dkE3_jwtPbZ91-WDPevXk=/0x0:756x470/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/L/L/YLWkDqSA2TelPczLaRIA/arte01int-101-china-a11.jpg](https://s2.glbimg.com/BPGT9-dkE3_jwtPbZ91-WDPevXk=/0x0:756x470/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/L/L/YLWkDqSA2TelPczLaRIA/arte01int-101-china-a11.jpg)

China zera financiamento à América Latina em 2020 — Foto: valor

Ao analisar empréstimos do Banco de Desenvolvimento da China (CDB) e do Banco de Exportação e Importação (Eximbank) – bancos estatais que mais emprestam à

América Latina – relatório do centro de estudos Inter-American Dialogue, de Washington, e da Universidade de Boston mostra que não foram emitidos novos financiamentos para governos nem

empresas da região em 2020. O estudo diz que “a capacidade da China de oferecer financiamento de Estado para Estado “foi afetada pela pandemia, que também dificultou a execução de grandes projetos de infraestrutura” na região.

A pandemia acelerou um processo que vinha ocorrendo nos últimos cinco anos. Desde 2016, o total de empréstimos chineses para a região vêm caindo de forma acelerada. Segundo o China-Latin America Finance Database, do Inter-American Dialogue, os empréstimos chineses para a América Latina foram de US\$ 21,5 bilhões em 2015 para US\$ 1,1 bilhão em 2019.

“Também por causa da pandemia governos latino-americanos não estavam particularmente interessados em promover grandes projetos de infraestrutura”, afirma Margaret Myers, diretora do programa de Ásia e América Latina no Inter-American Dialogue e uma das autoras do relatório.

Por outro lado, argumenta Myers, bancos chineses estão mais voltados para a Iniciativa do Cinturão e da Rota (Belt and Road Initiative, BRI) em setores como tecnologia e saúde, que ganharam força no ano passado com temas como 5G e vacina contra a covid-19.

Nos últimos anos, esse tipo de financiamento pela China encontrou dificuldades, como atraso de obras, projetos de baixo retorno e deterioração das condições financeiras de países que não conseguem pagar a dívida com Pequim.

A Venezuela é o principal exemplo. O país foi destino de 45% do total de US\$ 136 bilhões de empréstimos de bancos chineses desde 2005, mas não recebe nada de Pequim desde 2017, segundo dados do Inter-American Dialogue.

Pepe Zhang, do Centro para América Latina Adrienne Arsht, do Atlantic Council, afirma que desde 2015 houve uma curva de aprendizagem da China, que agora está mais cautelosa.

“Certamente, a piora econômica desses países tem um peso importante nas decisões do governo chinês. Além de menos empréstimos para esses governos, Pequim passou a exigir projetos de maior qualidade, que sejam sustentáveis e deem retorno”, diz. “Essa aprendizagem vem antes mesmo da pandemia. A China quer colocar seu dinheiro onde for economicamente mais interessante.”

Em fevereiro de 2020, o Ministério do Comércio da China e o CDB emitiram um comunicado no qual ressaltam que a alta qualidade de projetos e das empresas seria levada em conta para a aprovação de financiamento de baixo custo e empréstimos para capital de giro.

Em contraste com empréstimos entre Estados, via bancos públicos chineses, os fundos conjuntos – como o Fundo de Investimento em Cooperação Industrial China-América Latina e Caribe (CLAI) e o Fundo de Cooperação China-América Latina e Caribe (CLAC) – deram seguimentos a projetos também durante a pandemia. Em abril de 2020, o CLAI financiou a aquisição da distribuidora de energia peruana Luz del Sur pela chinesa Yangtze Power.

“Parte disso deve-se ao fato de os fundos envolverem empresas chinesas e não empréstimos entre Estados”, afirma Zhang. “Além disso, esse tipo de financiamento tem como foco áreas específicas, como energia, infraestrutura e transporte.”

Em 2021 dificilmente haverá retomada forte dos empréstimos no âmbito Estado-Estado da China para a região, diz Zhang, mas negociações em curso indicam alta em relação ao ano passado.

Myers lembra que o governo chinês ofereceu US\$ 1 bilhão para ajudar governos da região a usarem suas vacinas contra a covid-19 e há negociações em curso com o Equador para um novo empréstimo de US\$ 2,4 bilhões.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 01/03/2021

CNI: INVESTIMENTO FEDERAL NA ÁREA DE TRANSPORTES CAI 4% EM 2020

Valor refere-se a investimentos do Ministério da Infraestrutura, Infraero e docas federais
Por Juliano Basile, Valor — Brasília

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) verificou que o total de investimentos federais na área de transportes foi de R\$ 8,3 bilhões em 2020, valor 4% inferior ao de 2019 e o menor desde 2005. Os dados referem-se ao total de recursos investidos pelo Ministério da Infraestrutura, pela Infraero e pelas sete docas federais, estatais responsáveis pela administração de parte dos portos públicos do país.

Esses valores são corrigidos pelo IPCA e fazem parte de levantamento realizado pela CNI com informações do Sistema Integrado de Administração Financeira do governo federal (Siafi), compilados pela ONG Contas Abertas.

Os últimos dez anos foram marcados por uma redução progressiva da capacidade de investimento do setor público, reflexo da crise fiscal e econômica que o país ainda enfrenta. Após o pico de investimentos, em 2010, os recursos federais liberados para investimentos no setor de transportes sofreram reduções sistemáticas. Em 2020, o orçamento autorizado para investimentos foi de R\$ 9,8 bilhões, valor 68% inferior ao de 2010.

“Vale destacar que, nos últimos dois anos, o Ministério da Infraestrutura executou praticamente a totalidade dos recursos autorizados para investimentos, resultando em mais de 90 obras entregues apenas em 2020, ano ainda mais desafiador ao andamento dos empreendimentos em função da pandemia”, afirmou o gerente-executivo de Infraestrutura da CNI, Wagner Cardoso.

Como resultado dessa execução, o volume de investimentos do ministério foi de R\$ 7,8 bilhões, o que representa 92% do seu orçamento autorizado em 2020. A Infraero, por sua vez, investiu R\$ 443,7 milhões e o conjunto de companhias com docas investiu apenas R\$ 40,8 milhões.

Na avaliação da CNI, a alavancagem do investimento em transportes depende invariavelmente da agenda de reformas do Estado brasileiro, especialmente a tributária e a administrativa. No Congresso Nacional, tramitam também projetos de lei que, se aprovados, vão permitir o aumento dos recursos aplicados nos diferentes setores de infraestrutura.

O relatório da CNI destaca ainda que, em uma realidade de intensa restrição fiscal, também é essencial para o país se contrapor às falhas de Estado com uma maior participação da iniciativa privada, tanto nos investimentos, como na gestão da infraestrutura de transportes.

A agenda de transferência de ativos ao setor privado tem evoluído bem nos últimos anos e, até 2022, o governo prevê importantes leilões para o setor de transportes, seja no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), seja em outras esferas de planejamento (Programa Pró-Brasil). Esse é o caso dos leilões de aeroportos da Infraero, que já teve 22 leiloados. Ele também envolve a transferência ao setor privado de sete companhias docas federais, a ser iniciada com a desestatização da Cia Docas do Espírito Santo (Codesa).

“A continuidade e aprofundamento dos processos de concessão e de privatização adotados até o momento são questões-chave para intensificar o processo de recuperação e auxiliar na pavimentação de um novo ciclo de crescimento com base na expansão do investimento”, ressaltou o especialista em infraestrutura da CNI, Matheus de Castro.

Fonte: *Valor Econômico - SP*
Data : 01/03/2021



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

NAVIO COM CASO DE COVID-19 ENTRA EM QUARENTENA NO PORTO DE SANTOS, SP

Embarcação deve paralisar operações por 14 dias, segundo informou a Anvisa.

Por G1 Santos



[https://s2.glbimg.com/nZF6bxdP8rziYujL5aGKWRIgZ1k=/59x59:800x494/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2021/A/i/GTZnVfRPGle0Fm3Pt5Hg/federal-lyra.jpg](https://s2.glbimg.com/nZF6bxdP8rziYujL5aGKWRIgZ1k=/59x59:800x494/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2021/A/i/GTZnVfRPGle0Fm3Pt5Hg/federal-lyra.jpg)

Navio ficará na barra de Santos por 14 dias — Foto: Reprodução/Marine Traffic

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) confirmou, nesta quinta-feira (25), que um navio está em quarentena no Porto de Santos, no litoral de São Paulo. A embarcação registrou um caso positivo de Covid-19 e ficará aguardando por 14 dias no cais santista. Um segundo navio deve ser liberado em breve após tripulantes testarem negativo.

Conforme a agência reguladora, o navio 'Federal Lyra' exportava enxofre e chegou à região no sábado (20), vindo da República de Camarões. Ele não chegou a atracar, pois já havia a informação de que um tripulante estava isolado por suspeita da doença. Todos os 20 tripulantes passaram por testes, e somente um deles testou positivo para o coronavírus. As atividades foram paralisadas, e o navio aguarda na barra de Santos.

2º navio

O segundo navio é o 'MZ Sam', que atracou na segunda-feira (22) na Margem Direita do Porto de Santos. A embarcação estava em atividade de cabotagem, vinda do Rio Grande do Norte. Com 16 tripulantes, o navio passou por testes da doença na quarta-feira (22), após sete tripulantes pedirem repatriação.

Um deles testou positivo, no entanto, testes de contraprova apontaram resultados negativos em toda a tripulação. Ainda segundo a Anvisa, o navio aguarda para ser liberado.

Há cerca de cinco meses o Porto de Santos não registrava navios em quarentena. A última embarcação a ficar 14 dias no cais santista por causa de casos de Covid-19 foi o 'Pacific Trader', que fazia o transporte de contêineres, no dia 6 de setembro.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP

Data : 01/03/2021



AGÊNCIA BRASIL - DF

SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTOU 1,152 BILHÃO DE TONELADAS EM 2020

Número representa crescimento de 4,2% na comparação com 2019
Por Pedro Peduzzi - Repórter da Agência Brasil – Brasília



https://imagens.ebc.com.br/m9pXbwKhU0wNAIuSLDhzTP_B-Jk=/1170x700/smart/https://agenciabrasil.ebc.com.br/sites/default/files/thumbnails/image/2020-12-04t162609z_780559903_rc2gqk9dzki0_rtrmadp_3_brazil-soybeans-imports_1.jpg?itok=xWTIE0m

do Estatístico Aquaviário divulgado hoje (1º) pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Na avaliação do diretor-geral da agência, Eduardo Nery, o resultado deve ser “celebrado”, considerando o fato de 2020 ter sido um ano afetado pela pandemia. A mesma opinião tem o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas: “consequimos apresentar respostas depois de um ano tão difícil”, disse ele.

“Era necessário manter nossos portos e transporte funcionando. Esse foi um dos grandes desafios de 2020. Esse desafio foi plenamente atendido, Conseguimos enfrentar a pandemia, com a logística funcionando. Por isso é muito gratificante ver esse resultado, que mostra nossa capacidade de antecipação dos problemas”, acrescentou Freitas.

De acordo com o levantamento, os terminais de uso privado (TUPs) movimentaram 760 milhões de toneladas, enquanto os portos organizados movimentaram 391 milhões de toneladas. Se o recorte abranger o período entre 2010 e 2020, o crescimento na movimentação de cargas nos portos privados chegou a 39,9%, enquanto o de portos organizados ficou em 31,6%.

A Antaq apresentou um ranking da movimentação de cargas nos terminais arrendados dos portos em 2020. Santos (SP) manteve a primeira posição, com movimentação de 114,4 milhões de toneladas (aumento de 7,7%, na comparação com 2019), seguido do Porto de Paranaguá (PR), com 52,1 milhões de toneladas movimentadas (crescimento de 7,5%) e Itaguaí (RJ), que movimentou 45,7 milhões de toneladas (aumento de 5,9%).

O ranking de movimentação nos terminais de uso privado (TUPs) foi liderado pelo Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA), que movimentou 191 milhões de toneladas, tendo como principal produto o minério de ferro. O Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ) ficou em segundo lugar, com movimentação de 60 milhões de toneladas, tendo como carga principal a de petróleo e derivados; e em terceiro lugar o Terminal de Tubarão (SC), com movimentação de 56 milhões de toneladas que teve, como principal produto, o minério de ferro.

“As informações trazem que, em relação aos grânéis sólidos, 688,9 milhões de toneladas foram movimentadas em 2020, um crescimento de 1,2%. Sobre os grânéis líquidos, foram movimentados 289,5 milhões de toneladas, com crescimento de 14,8%. A movimentação de contêineres registrou 118,2 milhões de toneladas (+ 1,1%). Em relação à carga geral solta, foram 54,2 milhões de toneladas movimentadas em 2020, um decréscimo de 0,3%, comparando-se com 2019”, informou a Antaq.

“Contêineres, que é o setor mais afetado pela pandemia, teve ligeiro crescimento [1,1%], o que deve ser celebrado porque se esperava resultado negativo”, disse Eduardo Nery.

Cargas

A carga mais movimentada foi o minério de ferro, com um total de 356 milhões de toneladas movimentadas. Em segundo lugar está a de petróleo e derivados, com 262 milhões de toneladas, seguida dos contêineres, que totalizaram 118,2 milhões de toneladas. A soja ficou em quarto lugar, com 104,2 milhões de toneladas movimentadas.

“O maior destaque, sob o aspecto do perfil de cargas, foi o dos grânéis líquidos, com crescimento de 14,8% em relação ao ano de 2019, demonstrando o vigor do pré-sal. Também foram destaque as movimentações de exportação de óleos brutos de petróleo, que atingiram o crescimento de 18,8%”, detalha o levantamento.

Segundo o gerente de Estatística e Avaliação de Desempenho da Antaq, Fernando Serra, o crescimento na movimentação portuária em pleno período de pandemia se deve ao interesse estrangeiro pelas commodities, em especial minério de ferro, soja, milho e insumos para o plantio das safras. “Essas cargas têm grande peso no resultado do crescimento da movimentação. Elas não sofreram com a covid-19, pois os contratos de exportação são feitos no longo prazo, fazendo com que os embarques dessas mercadorias sejam contínuos, mesmo com a situação da pandemia”, disse.

“Por outro lado, os grânéis líquidos (em especial petróleo e derivados) foram os que mais cresceram na movimentação total brasileira. Com 14,8% de crescimento, puxaram o valor de 4,2%, observado no crescimento geral da movimentação de cargas no Brasil. Houve aumento nas exportações de petróleo e na cabotagem do pré-sal. Todos esses movimentos não se sujeitaram aos problemas causados pela covid-19”, acrescentou Serra.

Edição: Graça Adjuto
Fonte: Agência Brasil - DF
Data : 01/03/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTOU 4,2% A MAIS EM 2020

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 01 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/181122-t-oil-porto-do-acu-vlcc-pier-navio-rebocador.jpg>

Arquivo/Divulgação

Portos públicos e privados totalizaram 1,151 bilhão de toneladas movimentadas, com destaque para grânéis líquidos, com alta de quase 15% nos volumes movimentados. Grânéis sólidos mantiveram crescimento, contêineres surpreenderam e carga geral solta ficou estável, segundo estatísticas anuais da Antaq.

A movimentação portuária nacional totalizou 1,151 bilhão de toneladas em 2020, considerando os dados de portos organizados e de terminais privados (autorizados e arrendados) consolidados pela gerência de estatística e avaliação de desempenho da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O volume representa crescimento de 4,2% sobre 2019. Os terminais de uso privado (TUPs) movimentaram 760 milhões de toneladas, enquanto os portos organizados operaram 391 milhões de toneladas. De 2010 a 2020, a movimentação por meio de TUPs cresceu 40%, ao passo que os portos organizados expandiram sua movimentação em 31,7%.

Entre os destaques do estatístico 2020 da Antaq estão os graneis líquidos, com crescimento de 14,8%, totalizando 289,5 milhões de toneladas movimentadas. De acordo com o relatório, os graneis sólidos somaram 688,9 milhões de toneladas movimentadas em 2020, alta de 1,2%. Já a movimentação de contêineres registrou 118,2 milhões de toneladas (+ 1,1%). A carga geral solta ficou estável, com movimentação de 54,2 milhões de toneladas em 2020, decréscimo de 0,3% em relação ao ano anterior.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, destacou que os números de 2020 apresentaram recuperação e superaram a queda registrada entre 2018 e 2019. Em comparação com 2018, as operações portuárias realizadas em 2020 representam mais de 3% de alta. Em 2020, graneis sólidos responderam por 60% da movimentação geral de cargas, com destaque para o minério de ferro. Já os graneis líquidos representaram 25% e foram considerados o grande responsável pelo aumento da movimentação.

“Graneis sólidos tiveram um pequeno aumento, mas graneis líquidos foram o principal perfil de carga responsável pelo aumento da movimentação, principalmente em função da maior movimentação na cabotagem (movimentação com origem na plataforma e destino terminais portuários) e exportações com aumento significativo, além da maior produção de petróleo, principalmente pré-sal”, analisou. Nery também considerou positivo que o setor de contêiner tenha alcançado um ligeiro crescimento em meio à pandemia. “Foi um resultado expressivo porque, certamente, [contêineres] é o setor mais afetado pela pandemia. Se esperava resultado negativo, seria normal. No entanto, teve um ligeiro crescimento. É para ser celebrado”, salientou.

Entre os portos organizados, Santos foi o que mais movimentou cargas no ano passado (114,4 milhões de toneladas), seguido pelo Porto de Paranaguá (PR), com 52,1 milhões de toneladas. Na terceira posição, ficou Itaguaí (RJ), com 45,7 milhões de toneladas. Considerando também os terminais autorizados, o complexo portuário de Santos movimentou um total de 141,7 milhões de toneladas, com crescimento equivalente a 9,4%.

O terminal marítimo da Ponta da Madeira (MA) foi a instalação com maior movimentação dentre os TUPs, operando 191 milhões de toneladas de minério de ferro, o que representa 16,6% de toda carga movimentada no Brasil. Na sequência, o destaque foi o terminal aquaviário de Angra dos Reis (RJ), com 60 milhões de toneladas em óleos brutos de petróleo. Na terceira posição, o terminal de Tubarão (SC), que movimentou 56 milhões de toneladas, divididos em: minério de ferro (87%), soja (7,4%) e milho (2,1%).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/03/2021

SETE EM CADA 10 GRANELEIROS NÃO ESTÃO PRONTOS PARA EEXI

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 01 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210207-granel-graneleiro-porao-porto-de-paranagua.jpg>

Sete em cada 10 graneleiros são 'não ecológicos', com o Índice de Eficiência Energética de Navios Existentes (EEXI) provavelmente entrando em vigor em dois anos.

As embarcações deverão receber modificações para não serem desmanteladas.

Durante o MEPC 75, em novembro de 2020, a Organização Marítima Internacional (IMO) aprovou alterações ao Anexo VI da MARPOL, introduzindo um índice de projeto de eficiência energética para todos os navios existentes. Sujeito a adoção no MEPC 76 em junho de 2021, os requisitos do EEXI entrarão em vigor em 2023.

A Clarkson Research Services analisou o perfil ambiental do setor de graneis sólidos, um segmento responsável por 35% da tonelagem da frota global.

Os graneleiros produziram aproximadamente 160 milhões de toneladas de CO₂ no ano passado, cerca de 0,5% do total das emissões globais. Os graneleiros são responsáveis por cerca de 20% das emissões de CO₂ da indústria naval e movimentaram cerca de 50% do comércio marítimo global em toneladas-milhas no ano passado. Esta frota emitiu seis milhões de CO₂ a menos do que a frota de porta-contêineres.

As emissões de CO₂ da frota de graneis em 2020 ficaram ligeiramente abaixo dos níveis de 2010, apesar de a demanda por tonelada-milha a granel ter crescido 40%. Os graneleiros reduziram, em média, as velocidades em 18% desde 2008.

Segundo a Clarksons, 29% dos graneleiros são considerados ecológicos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/03/2021

A MITSUBISHI POWER INICIA O DESENVOLVIMENTO DE TURBINA A GÁS CLASSE 40MW ALIMENTADO POR AMÔNIA

Da Redação ECONOMIA 01 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210301-mitsubishi-turbina-a-gas-serie-h-25.jpg>

Turbina a gás série H-25

A Mitsubishi Power, subsidiária da Mitsubishi Heavy Industries (MHI), iniciou o desenvolvimento de uma turbina a gás de classe de 40 megawatts (MW) alimentada por 100% de amônia (NH₃). O projeto foi iniciado em resposta ao foco global crescente na descarbonização.

A queima de amônia não produz dióxido de carbono (CO₂). No futuro, após a combustão e outros testes, a Mitsubishi tem como objetivo a comercialização do equipamento por volta de 2025. Será a primeira turbina a gás comercializada do mundo a fazer uso exclusivo de amônia como combustível em um sistema nesta escala.

No futuro, a Mitsubishi Power trabalhará para promover a transição energética como integrante do Grupo MHI.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/03/2021

PORTONAVE ESPERA BATER 1 MILHÃO DE TEUS MOVIMENTADOS EM 2021

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 28 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210226-er-canada-portonave-divulgacao.jpg>

ER Canadá, da ONE (Divulgação Portonave)

Terminal de Navegantes (SC) movimenta mais de 100 mil TEUs em fevereiro, após operação de navio da ONE com serviço para o golfo norte-americano.

Dois meses após bater 95 mil TEUs, a Portonave conseguiu superar, na última sexta-feira (26), os 100 mil TEUs movimentados em um único mês. A nova marca de movimentação mensal do terminal de



Navegantes (SC) foi conquistada em 26 dias, durante a operação do navio E.R Canada. A embarcação tem 277 metros de comprimento e capacidade para seis mil TEUs. O navio, da frota do armador ONE, integra o serviço regular GS1, que tem como destino o golfo norte-americano.

“Depois de bater os 95 mil em dezembro do ano passado, 2021 começou de forma positiva. Janeiro fechou 33% acima do mesmo período do ano passado e representou o melhor janeiro dos 13 anos de operação da companhia”, destacou o diretor-superintendente administrativo da Portonave, Osmari de Castilho Ribas, à Portos e Navios. Ele acredita que a movimentação de 100 mil TEUs até o último dia 26 demonstra tendência de aumento da movimentação.

A expectativa da Portonave é bater 1 milhão de TEUs movimentados em 2021. Castilho ressaltou que a movimentação em 2020 foi bastante satisfatória, registrando crescimento de 18,8% na comparação com 2019. De acordo com a empresa, foram movimentados 893.627 TEUs no ano passado. “Estamos sempre procurando novas oportunidades para trazer mais cargas para o terminal e o complexo portuário de Itajaí e Navegantes”, salientou Castilho.

O diretor-superintendente administrativo da Portonave acrescentou que a homologação do Porto de Santos para a recepção de navios até 366m deve impactar positivamente a chegada dos new panamax no mercado de navegação no Brasil. Para Castilho, esta é a tendência da navegação mundial e o Brasil não pode ficar de fora.

Ele frisou que, desde a conclusão da primeira fase da nova bacia de evolução, o complexo Itajaí-Navegantes está homologado para receber navios de até 350m de comprimento com 48m de boca. “Temos a expectativa para a realização da segunda fase da bacia, que dará ao complexo a capacidade de receber navios de até 400 metros”, projetou. A obra, segundo Castilho, já possui estudos e licença ambiental obtidos pela autoridade portuária de Itajaí.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/03/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

Agora ficou mais fácil acompanhar as notícias publicadas no InforMS. A publicação enviada diariamente está agora disponível em tempo real no formato RSS.

Para utilizar os recursos de “feeds” é necessário ter um software agregador de notícias instalado em seu computador. Basta inserir o link do arquivo XML do InforMS <http://www.mercoshipping.com.br/feed.xml> no seu agregador para receber as notícias.

Para obter maiores informações consulte as instruções constante no site da Merco Shipping (www.mercoshipping.com.br).

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006