

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 045/2021
Data: 24/03/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	3
AUTORIDADE PORTUÁRIA CHAMA INTERESSADOS EM OPERAR ESTACIONAMENTO DE CAMINHÕES.....	3
GOVERNO DO ESTADO PLANEJA CONSTRUÇÃO DE 40KM DE ESTRADA ENTRE O RODOANEL E O PORTO.....	4
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	5
OUVIDORIA DA ANTAQ ATENDE TODAS AS DEMANDAS DENTRO DO PRAZO REGULAMENTAR EM 2020.....	5
ANTAQ DEBATE EM AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL O PLANO DE DADOS ABERTOS DA AGÊNCIA 2021/2022.....	6
PORTAL PORTO GENTE	7
ENTIDADES PORTUÁRIAS MOSTRAM UNIDADE E APRESENTAM PLEITOS AO GOVERNO.....	7
NORSUL E GEOSAKER INOVAM NA INSPEÇÃO DE EMBARCAÇÕES.....	8
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	9
PREFEITURA DO GUARUJÁ REALIZA CADASTRO DE EMPRESAS DO PORTO PARA MONITORAR O FLUXO DE VEÍCULOS.....	9
SANTOS BRASIL AUTOMATIZA GATES NO TECON SANTOS E AGILIZA TRÁFEGO DE CAMINHÕES NO TERMINAL.....	9
DP WORLD CAUCEDO ATENDE O MAIOR NAVIO EM CAPACIDADE E DIMENSÕES ANCORADO NA REPÚBLICA DOMINICANA	10
MONEYTIMES	11
EXPORTADORES DE SOJA E AÇÚCAR DISPUTAM ESPAÇO NO PORTO DE SANTOS E CUSTOS SOBEM.....	11
ISTOÉ - DINHEIRO	13
PETROBRAS REDUZ PREÇO DE GASOLINA E DIESEL NAS REFINARIAS.....	13
PETRÓLEO FECHA EM ALTA DE QUASE 6%, COM DADOS E BLOQUEIO DO CANAL DE SUEZ.....	13
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	14
PETROBRAS APROVA VENDA DA RLAM PARA MUBADALA POR US\$ 1,65 BILHÃO.....	14
PETROBRAS REDUZ PREÇOS DO DIESEL PELA PRIMEIRA VEZ NO ANO.....	15
JORNAL O GLOBO – RJ	16
RECEITA ADIA POR TRÊS MESES PAGAMENTO DE IMPOSTO DE PEQUENAS EMPRESAS.....	16
GOVERNADORES EXCLUÍDOS DE REUNIÃO CRITICAM CRIAÇÃO DE COMITÊ FEDERAL SEM A PARTICIPAÇÃO DE TODOS OS ESTADOS.....	16
MINISTRO DA SAÚDE DIZ QUE NÃO ORDENOU ALTERAÇÃO NA FORMA DE CONTABILIZAR DADOS DA COVID-19: 'NÃO SOU MAQUIADOR, SOU MÉDICO'.....	18
GOVERNADORES PEDEM A CONGRESSO AUXÍLIO EMERGENCIAL DE R\$ 600 COM OS MESMOS CRITÉRIOS DE 2020.....	19
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	19
COMITÊ QUER MAIS 15 DIAS DE SP NA FASE EMERGENCIAL.....	19
NAVIO DO TAMANHO DO EMPIRE STATE FICA ENCALHADO NO CANAL DE SUEZ.....	20
COM RECURSOS PÚBLICOS ESCASSOS, GOVERNO APOSTA EM PATROCÍNIO PRIVADO PARA REVITALIZAR RIOS.....	22
VALOR ECONÔMICO (SP)	23
BUNGE REITERA OBJETIVO DE ACABAR COM O DESMATAMENTO EM SUAS CADEIAS DE FORNECIMENTO ATÉ 2025.....	23
SUZANO PLANEJA INVESTIR R\$ 2 BI EM PROJETOS DE MODERNIZAÇÃO INDUSTRIAL ATÉ 2024.....	24
CORSAN PREPARA SUA BASE DE ATIVOS PARA ABRIR CAPITAL.....	26
DESPESAS PARA ESCOAR AÇÚCAR SOBEM NO PAÍS.....	27
PORTAL PORTOS E NAVIOS	28
ENTIDADES ESPERAM PRORROGAÇÃO DO REPORTO POR 5 ANOS VIA MP.....	28
ISLÂNDIA EM ALERTA MÁXIMO COM TRIPULAÇÃO DE NAVIO BRASILEIRO INFECTADO POR COVID.....	30
OBRAS NAS VIAS INTERNAS DO PORTO DE ITAGUAÍ RECUPERAM CONDIÇÕES DE TRAFEGABILIDADE.....	30
PORTO DE SANTOS OBTÉM NOVOS ÍNDICES HISTÓRICOS NO PRIMEIRO BIMESTRE.....	31
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	32
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS.....	32



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

AUTORIDADE PORTUÁRIA CHAMA INTERESSADOS EM OPERAR ESTACIONAMENTO DE CAMINHÕES

Empresas podem enviar projetos em um mês; duas áreas localizadas na Ponta da Praia serão utilizadas pelo prazo de cinco anos

Por Fernanda Balbino



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.148955:1616083997/Caminh-es-Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=da959a3&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.148955:1616083997/Caminh-es-Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&pf=da959a3&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Portuária vai abrir chamamento público para os terrenos da Ponta da Praia (Foto: Matheus Tagé/AT)

Em até 30 dias, interessados na implantação e operação de dois estacionamentos para caminhões na Ponta da Praia, deverão manifestar interesse à Autoridade Portuária de Santos. Através de um chamamento público aberto pela estatal, o local será utilizado preferencialmente por caminhoneiros autônomos e que transportam carga entre terminais portuários e retroportuários do Porto de Santos.

Uma das áreas está localizada entre as ruas Maria Máximo, Comendador Alfaia Rodrigues e Avenida Pedro Lessa e tem 7.881 metros quadrados. Já a segunda fica entre as ruas Comendador Alfaia Rodrigues e Cipriano Barata e conta com 3.640 metros quadrados.

Os interessados em administrar as áreas terão o período de cinco anos, prazo que pode ser prorrogável a critério da estatal que administra o Porto de Santos. Durante o período, além do estacionamento, a empresa também deverá oferecer serviços e a oferta de instalações necessárias para garantir condições mínimas de segurança, sanitárias e de conforto aos caminhoneiros.

Na lista de itens obrigatórios, estão o monitoramento ininterrupto, por câmeras de circuito fechado com compartilhamento de imagem em tempo real, assim como a limpeza diária da área, em especial de particulados de grãos, sistema de drenagem, banheiros e vestiários, além de áreas de descanso com local para refeições.

“Essa é mais uma das ações da Autoridade Portuária inseridas no contexto da agenda Porto-Cidade e por meio da qual reafirmamos o compromisso da nossa gestão com a garantia de condições adequadas aos motoristas. São os primeiros estacionamentos de outros que serão implantados”, afirmou o presidente da estatal, Fernando Biral.

Prazo

Os projetos dos interessados deverão ser apresentados à Autoridade Portuária em até 30 dias. Toda a documentação deve ser enviada para o e-mail chamamento.estacionamento@brssz.com. Se houver mais de um interessado para cada área, haverá processo seletivo.

No e-mail deverão constar o projeto conceitual contendo, no mínimo, o número de vagas de estacionamento, além do descritivo dos serviços e instalações previstas, do cronograma de implantação, do valor estimado de cobrança dos usuários, de acordo com o período de permanência (valor por hora em reais), assim como a proposta de remuneração da Autoridade Portuária pela ocupação da área, com base no valor por metro quadrado.

Todos os projetos conceituais que cumprirem os requisitos do edital serão considerados na elaboração do processo seletivo para cessão da área. É possível, ainda, apresentar projetos conceituais para as duas áreas, mas o envio deve ser feito separadamente.

O edital de chamamento e seus anexos estão disponíveis no no site da Autoridade Portuária.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 24/03/2021

GOVERNO DO ESTADO PLANEJA CONSTRUÇÃO DE 40KM DE ESTRADA ENTRE O RODOANEL E O PORTO

Edital de chamamento público para apresentação de projetos para nova rodovia será publicado nesta quinta-feira (25)

Por *Maurício Martins / Arminda Augusto / Leopoldo Figueiredo*



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.149949:1616540577/CONEGO.JPG?f=Default&p\\$f=43b39ac&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.149949:1616540577/CONEGO.JPG?f=Default&p$f=43b39ac&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Ideia que é ligar rodoanel ao Guarujá, com a Rodovia Cônego Domênico Rangoni (Arquivo/AT)

O Governo do Estado planeja a construção de uma ligação rodoferroviária entre o rodoanel, na Grande São Paulo, e a margem esquerda do Porto, em Guarujá. A expectativa é de que a nova estrada tenha aproximadamente 40 quilômetros, com oito pistas (quatro para descida e quatro para subida) e mais dois ramais ferroviários. O edital de

chamamento público para que empresas manifestem interesse no projeto será publicado nesta quinta-feira (25).

A informação foi dada pelo secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto, em entrevista exclusiva para A Tribuna nesta terça-feira (23). Ele acredita que – em expectativa otimista - é possível ter a obra pronta em seis anos. A ideia inicial é que iniciativa privada construa e fique com a concessão do novo acesso por 30 anos, renováveis por igual período.

Os prazos, porém, ainda estão em aberto, assim como custos e detalhes da nova rodovia. Tudo isso dependerá do que será apresentado pelos consórcios interessados, que terão 30 dias para se manifestar. Uma ou mais propostas podem ser aprovadas e unificadas e, a partir, disso a execução do projeto deverá levar dois anos. Antes de iniciar os trabalhos, ainda haverá necessidade de licenciamento ambiental.

“Haverá um estudo, por parte do Governo do Estado, dos projetos apresentados. Pode ser que o projeto final seja uma somatória de partes de cada projeto. Aí o edital prevê separação por entregáveis e vamos remunerar cada empresa de acordo com o que usamos de cada uma, proporcionalmente. Quem ganhar a licitação paga isso”, explica o secretário.

Priorizar cargas

De acordo com Machado Neto, o principal objetivo com o projeto é criar um novo acesso de caminhões à margem esquerda do Porto, desafogando o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI). A nova rota não seria obrigatória para os veículos de carga, mas haveria uma “seleção natural” por esse caminho, diz o secretário. O objetivo é que carros de passeio também possam utilizar a estrada. Uma das ideias é que ela tenha ligação com a Rodovia Cônego Domênico Rangoni.

Para o secretário, o projeto é fundamental para o desenvolvimento portuário. “Hoje, a principal ligação que temos, o Sistema Anchieta-Imigrantes, chega na margem direita (Santos). A gente quer algo que chegue na margem esquerda, mais desafiador, com trecho de ferrovia entre o Planalto e o

Porto, para ter contêineres ferroviários”, pontua. “Como crescer o Porto sem dar condição de chegar mais contêiner? Não tem lógica”.

Ele explica, porém que a única condição que o Estado vai exigir é a ligação do rodoanel com a Baixada Santista. “Não nos interessa uma solução urbana, queremos privilegiar cargas”, afirma o secretário. “Damos preferência para um projeto rodoferroviário. Mas não estamos cravando, pode ser só rodoviário”, diz, ressaltando que a ideia surgiu na Secretaria e não é releitura de nenhum outro projeto já apresentado.

Tecnologia

A expectativa é que o novo trajeto tenha uma infraestrutura futurista, com pontos eletrificados para abastecimentos de veículos elétricos. “Quem investir nesse projeto vai precisar trazer uma plataforma tecnológica muito sofisticada. Sinalização dinâmica, dispositivos e tintas inteligentes para sinalização horizontal e vertical, estrutura de autossustentabilidade energética da rodovia, alimentação para os veículos. Essas questões vão exigir que quem fizer o projeto tenha plataforma diferenciada”.

Está prevista também toda a estrutura para cargas ao longo do trajeto, como terminal de transbordo e pátio de manobras.

Trâmite

Será publicada nesta quinta-feira (25), no Diário Oficial do Estado, as regras para o setor privado entregar projetos desse novo corredor rodoferroviário que irá conectar o rodoanel à margem esquerda do Porto.

Batizada de Linha Verde, ideia é que nova estrutura melhore as condições para o escoamento da produção e para a movimentação de cargas. Os interessados em apresentar projetos ou estudos poderão participar por meio de uma Manifestação de Interesse Privado (MIP).

Os estudos devem conter a viabilidade técnica e econômico-financeira dessa nova rodovia, podendo incluir uma malha ferroviária integrada para o transporte de cargas, especialmente de contêineres, originados ou destinados diretamente de ou para os terminais portuários.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 24/03/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

OUVIDORIA DA ANTAQ ATENDE TODAS AS DEMANDAS DENTRO DO PRAZO REGULAMENTAR EM 2020

Foram 924 manifestações, com tempo médio de resposta de apenas seis dias

A Ouvidoria da ANTAQ recebeu, no ano passado, 924 demandas. Todas foram atendidas dentro do prazo regulamentar, com tempo médio de resposta de seis dias. É o que aponta o Relatório Anual 2020 do órgão.

O Decreto 9.492, de 5 de setembro de 2018, que regulamenta a Lei 13.460/2017, determina que as unidades setoriais do Sistema de Ouvidoria do Poder Executivo Federal deverão elaborar e apresentar uma resposta conclusiva às solicitações dentro de trinta dias a partir do recebimento. “O prazo médio de seis dias, apenas 20% do total estipulado, representa o compromisso do setor e da Agência na atuação pautada na celeridade, eficácia e eficiência”, afirmou a ouvidora substituta, Lúcia Teles.



Em 2019, chegaram à Ouvidoria da Agência 1468 manifestações. Conforme a ouvidora substituta, a queda no número de solicitações registrada em 2020 se deu devido à pandemia da Covid-19, “pois no decorrer do ano passado, governos municipais e estaduais decretaram lockdown, o que afetou o transporte aquaviário principalmente entre comunidades ribeirinhas na Região Amazônica. Assim, com os serviços suspensos, houve um impacto considerável nos serviços portuário e de transportes marítimo e fluvial”.

Meio de Comunicação

Houve uma estabilidade quanto ao meio principal de comunicação com a Ouvidoria, levando-se em conta a porcentagem. O Fala.br foi o canal mais utilizado: foram 521 manifestações pela internet em 2020 ou 56,39%. Em 2019, esse número chegou a 844 (57,49%).

Em relação ao tipo de manifestação, foram enviadas 413 solicitações em 2020; 330 denúncias; 137 reclamações; 15 sugestões, cinco elogios e 24 arquivadas.

O assunto mais demandado no ano passado foi relativo à legislação, com 269 demandas, seguido por reclamações sobre tarifas portuárias abusivas e serviços portuários.

Fale com a Ouvidoria

Central de Atendimento Telefônico: 0800-6445001 – Atendimento das 8h às 20h, com secretária eletrônica após este horário, em finais de semana e feriados.

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 : 24/03/2021

ANTAQ DEBATE EM AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL O PLANO DE DADOS ABERTOS DA AGÊNCIA 2021/2022

A audiência pública virtual sobre a matéria será realizada nesta quinta-feira (25) e terá início às 15h

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ realizará nesta quinta-feira (25), a partir da 15h, a audiência pública virtual nº 03/2021, com o intuito de obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento do Plano de Dados Abertos (PDA) da Agência para o biênio 2021/2022.

A audiência virtual tem por finalidade debater e tirar dúvidas sobre as minutas jurídicas e os documentos técnicos relativos à consulta pública que está publicada no portal da Agência (www.gov.br/antaq/pt/br). As minutas jurídicas e os documentos técnicos objeto dessa consulta e audiência pública estão disponíveis no endereço eletrônico: <https://www.gov.br/antaq/pt-br/acesso-a-informacao/participacao-social/participacao-social/>.

Como participar

Os interessados em se manifestar na audiência virtual deverão se inscrever apenas pelo WhatsApp (61) 2029-6940, no período das 10h às 14h desta quinta-feira (18).

Poderão ainda enviar suas contribuições em formato de texto, áudio e/ou vídeo utilizando o WhatsApp (61) 2029-6940, ou entrar na sala de reunião criada no aplicativo “Zoom”.

A audiência será transmitida por meio do link: <https://youtu.be/t1PKQBHfsP8>.

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

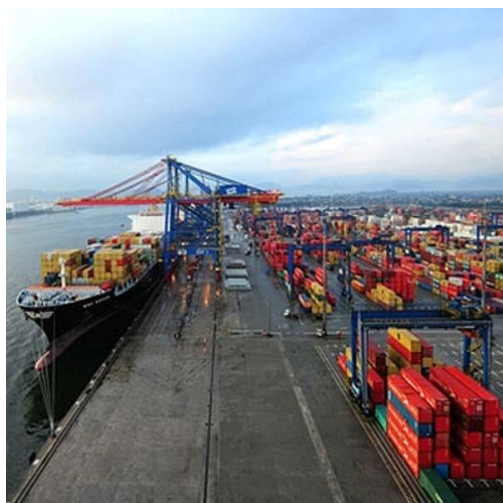
E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 24/03/2021

PORTAL PORTO GENTE

ENTIDADES PORTUÁRIAS MOSTRAM UNIDADE E APRESENTAM PLEITOS AO GOVERNO

Redação Portogente



Prorrogação do Reporto, mudanças no marco regulatório, segurança jurídica e incentivo à competitividade dos portos foram propostas apresentadas ao governo.

A Coalizão Empresarial Portuária, composta por seis entidades representativas do setor, se reuniu, nesta terça-feira (23/3), com a Presidência da República para apresentar, entre outros pleitos, o pedido de prorrogação do Reporto (Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária) por mais cinco anos ou até que uma Reforma Tributária esteja implementada na sua plenitude.

https://portogente.com.br/images/600_Portos.jpg

O grupo apresentou o panorama atual da atividade, com os resultados positivos de 2020 e o crescimento dos investimentos nos últimos anos. Também informou ao presidente que encaminhou ao Ministério da Infraestrutura propostas de alteração no marco regulatório do setor.

O Diretor Presidente da ATP, Murillo Barbosa, destacou que um dos objetivos centrais do encontro foi mostrar ao Planalto a importante contribuição que o setor portuário proporcionou para economia brasileira em 2020, apesar de todo o impacto da crise causada pela pandemia de Covid-19.

“A movimentação de cargas no setor portuário brasileiro cresceu 4,2%, em 2020. A carteira de investimentos, apenas do setor privado, chegou ao patamar de R\$ 43,7 bilhões em novos terminais e ampliações. Os portos não pararam durante a crise e reforçaram sua posição de vetores para a retomada econômica, garantindo o superávit da balança comercial do país. Tudo isso, no ano em que o PIB brasileiro caiu 4,1%. O setor portuário precisa de incentivo e não de desestímulo. Assim, poderá contribuir ainda mais”, ressaltou Barbosa.

O presidente da ATP, que participa das negociações da coalizão com o governo, explicou que a prorrogação do regime aduaneiro especial criado para incentivar investimentos nos portos brasileiros irá proporcionar mais capacidade e maior produtividade de movimentação dos produtos brasileiros frente ao comércio internacional, além de ser decisiva na geração de empregos no país.

"O total de investimentos com o Reporto nos últimos anos, considerando apenas as importações, alcança o significativo valor de R\$ 3,32 bilhões. Além de garantir a continuidade dos aportes no setor portuário, o benefício proporciona aumento na geração de empregos e viabiliza a manutenção dos contratos com os valores já pactuados anteriormente. Hoje, cerca de 111 mil profissionais do setor são envolvidos direta e indiretamente pelo regime", destacou.

Barbosa lembrou também que os resultados proporcionados pela isenção ao Comércio Exterior e à cadeia logística do País compensam a renúncia fiscal dele decorrente, que hoje está em torno de 0,17% dos incentivos e renúncias fiscais da União.

A Coalizão é formada pela Abratec (Associação Brasileira de Terminais de Contêineres), ABTL (Associação Brasileira de Terminais de Líquidos), ABTP (Associação Brasileira dos Terminais

Portuários), ABTRA (Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados), ATP (Associação de Terminais Portuários Privados) e Fenop (Federação Nacional das Operações Portuárias).

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 24/03/2021

NORSUL E GEOSAKER INOVAM NA INSPEÇÃO DE EMBARCAÇÕES

Redação Portogente

Empresas utilizam tecnologia 4.0 e Internet das Coisas para vistoriar cascos de navios reduzindo riscos e agilizando processos



Realizar vistorias e inspeções de embarcações de grande porte de uma forma mais inteligente e inovadora. Este é o trabalho que já está sendo realizado pela Norsul em conjunto com a Geosaker, startup de logística que desenvolveu uma nova metodologia de vistoria, reunindo tecnologia 4.0 e a Internet das Coisas (IoT).

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

"A Norsul já estava trabalhando com foco nas inovações tecnológicas e na IoT e no que essas novas dinâmicas podem proporcionar em termos de agilidade, redução de custos e ganhos de eficiência em diferentes áreas da nossa companhia. Nos últimos tempos, avançamos ainda mais com a presença do time técnico da Geosaker" diz Leonardo Brum, engenheiro e gerente executivo operacional da Norsul.

Fruto da parceria entre a Geosaker e a Norsul, a empreitada nasceu em 2019. "Com o objetivo de atender a uma necessidade específica da Norsul, começamos a empregar inicialmente drones para inspeções de cascos, unindo a isso à gestão eficiente de dados. Realizamos mais testes, e fomos adicionando outras etapas e soluções ao nosso método como veículos submarinos remotos (ROVs)", contextualiza Júlio Hermes, CEO e diretor de ativos da Geosaker.

A experiência deu tão certo, que, juntas as empresas desenvolveram uma metodologia completa para inspeção de embarcações. "Nosso método captura dados de forma integrada e de maneira mais eficiente utilizando informações por meio de inteligência artificial e da tecnologia 4.0. Ainda, usa realidade virtual e mista para promover o compartilhamento de informações a distância em transmissões ao vivo e interações on-line e on-time", complementa Hermes.

No que diz respeito às vantagens da nova metodologia, um dos destaques fica por conta do uso otimizado de recursos que, antes, pelo processo de inspeção de casco tradicional, eram mais onerosos. Outro ponto positivo é a segurança, uma vez que os riscos das operações de mergulho para observação da estrutura submersa eram maiores antes da adoção da nova metodologia. "A utilização dos drones e de veículos submarinos remotos (ROVs) reduz custos em operações complexas de mergulho ao mar e garante mais segurança aos mergulhadores, que passam a realizar essas explorações já tendo análises mais apuradas dos reparos a serem feitos", pontua Leonardo Brum da Norsul.

Engana-se quem pensa que o emprego do combo inovação + tecnologia + indústria das coisas + IoT aplicado ao segmento naval traz apenas ganhos para as empresas. "No caso da Norsul, por exemplo, o desenvolvimento e a adoção das inspeções inteligentes e mediadas pela tecnologia se deram, entre outras coisas, pelo esforço que temos feito na redução do uso de combustível por nossas embarcações. Com os drones subaquáticos, conseguimos monitorar de forma mais apurada o acúmulo de incrustações que aumentam o uso de combustível e a redução da capacidade de transporte de carga das nossas embarcações", complementa Leonardo Brum.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 24/03/2021



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PREFEITURA DO GUARUJÁ REALIZA CADASTRO DE EMPRESAS DO PORTO PARA MONITORAR O FLUXO DE VEÍCULOS

Informação: Prefeitura do Guarujá (24 de março de 2021)



https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/46898354682_22b4a5ffa1_o-1536x864-1-768x432.jpg

Estima-se que três mil caminhões circulem na Cidade diariamente com destino aos terminais portuários e retroportuários, interferindo diretamente no trânsito urbano

A margem esquerda do Complexo Portuário da Baixada Santista, em Guarujá, movimenta milhões de toneladas por ano. Melhorar o acesso aos terminais portuários e retroportuários localizados na Cidade,

desafogando o trânsito nas vias urbanas, é uma das prioridades da Prefeitura de Guarujá. Com este intuito, a Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Portuário (Sedep) está cadastrando as empresas do setor, visando monitorar o fluxo da área.

O cadastro deve ser feito no Portal da Prefeitura (www.guaruja.sp.gov.br). Já no site, o representante deve acessar a aba 'Serviços On-line', clicar na opção 'Desenvolvimento Econômico e Portuário'. Em seguida, clicar em 'Fluxo Modal', que direcionará para outra página, onde deverão ser inseridos os dados.

Segundo o diretor de Desenvolvimento Portuário e Logístico, há uma estimativa de que três mil caminhões circulem pela região portuária do Município. "Com essa ferramenta, vamos conseguir monitorar com precisão a quantidade de veículos que acessam os terminais e planejar ações que impeçam transtornos à população, principalmente, na época da safra" ressalta.

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

Data : 24/03/2021

SANTOS BRASIL AUTOMATIZA GATES NO TECON SANTOS E AGILIZA TRÁFEGO DE CAMINHÕES NO TERMINAL

Informação: Guia Marítimo (24 de março de 2021)



https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/tecon_santos.jpg

Com a tecnologia implementada, o tempo para a entrada no terminal caiu pela metade

A Santos Brasil – empresa referência em operações portuárias e logísticas – automatizou totalmente os gates de entrada de caminhões no Tecon Santos. A automatização vem sendo feita em etapas

desde 2013, e agora, está completa. Com o novo sistema, o trâmite ficou mais simples e ágil: são apenas duas etapas, todas automatizadas, separando, logo na primeira cancela, caminhões sem carga dos carregados cujas vistorias, normalmente, levam mais tempo e que precisam passar por um número maior de cancelas para verificação de documentação e pesagem. Agora, tanto entrada quanto saída de caminhões do terminal tem acessos automatizados.

O novo sistema permite controle e gerenciamento de motoristas e cargas evitando filas para cadastros, pois unifica as etapas de vistoria da carga e do veículo. Antes, o motorista se apresentava para que a vistoria no contêiner fosse realizada e, em seguida, fazia uma segunda parada para identificar seu caminhão. Com o novo processo, uma única parada é realizada pelos veículos que estão carregando carga, e nela são feitas a validação do Sistema de Agendamento de Veículos e a vistoria, que ganhou em segurança com a coleta de dados dos lacres das cargas por meio do leitor OCR, evitando erros de digitação e ainda retendo imagens caso sejam necessárias verificações. Já os veículos que vão exclusivamente retirar carga, são identificados pelo LPR (License Plate Recognition ou leitor de placas) e se direcionam com mais rapidez aos quiosques de autoatendimento.

Desde que a inovação foi adotada no Tecon Santos, no último mês de dezembro até meados de janeiro, o tempo médio de espera dos motoristas para entrar na unidade caiu de quase quatro minutos para menos de dois minutos. Isso evita a formação de filas e, conseqüentemente, dá mais agilidade ao fluxo logístico, refletindo diretamente na produtividade do cliente. Outra vantagem percebida foi a diminuição de geração de resíduos, uma vez que é tudo digital e não há desperdício de papel.

Segundo Ricardo Abbruzzini, diretor de Tecnologia e Inovação da Companhia, além de agilizar a operação e aumentar a segurança no trato da informação, o sistema implantado obedece com extrema precisão regulamentos aduaneiros e normas internacionais. “Nossa área de tecnologia está focada no desenvolvimento de soluções que agreguem valor aos nossos clientes, seja ampliando o acesso online ao maior volume de dados estruturados possível, seja dando maior velocidade e segurança às operações”, diz.

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

Data : 24/03/2021

DP WORLD CAUCEDO ATENDE O MAIOR NAVIO EM CAPACIDADE E DIMENSÕES ANCORADO NA REPÚBLICA DOMINICANA

Informação: Mundo Marítimo (24 de março de 2021)



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/798-6-768x575.jpg>

A chegada do navio se deu graças ao plano de ampliação da infraestrutura do terminal

DP World Caucedo, da República Dominicana, recebeu o “MSC Katrina”, o navio de maior capacidade e dimensões que atracou no país até hoje, após ter concluído o projeto de expansão da infraestrutura de seu cais, informou o Diário Libre .

O navio, que iniciou a sua viagem de Portugal com destino ao Porto de Caucedo, foi construído em 2012 e tem capacidade para 12.999 TEUs e comprimento de 366 metros por

48,40 metros de boca, o que constitui um marco no fluxo de comércio no ou país.

Morten Johansen, CEO da DP World, destacou que com o aumento da infraestrutura, o terminal pode receber navios de grande capacidade como o “MSC Katrina”, o que representa ao mesmo tempo o aumento da competitividade da República Dominicana em relação a outros mercados de

região e uma grande oportunidade para empresas manufatureiras locais e regionais que possam se interessar em se instalar no país.

Jorge Zimbello, gerente da MSC Dominicana, disse que se orgulha de apoiar o comércio exterior da República Dominicana e o posicionamento do porto de Caucedo como um pólo logístico alinhado com a estratégia das autoridades e da comunidade empresarial de nosso país.

Vale lembrar que a ampliação do terminal consistiu no acréscimo de 450 metros lineares de cais e na aquisição dos mais modernos e robustos equipamentos existentes no mercado, o que implicou em um aumento significativo da infraestrutura do terminal DP World Caucedo . Atualmente com 10 guindastes de pórtico (cinco Super Post-Panamax e cinco Post-Panamax), 32 RTGs e uma capacidade operacional de 2,5 milhões de TEUs por ano.

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

Data : 24/03/2021



MONEYTIMES

EXPORTADORES DE SOJA E AÇÚCAR DISPUTAM ESPAÇO NO PORTO DE SANTOS E CUSTOS SOBEM

Informação: Moneytimes (24 de março de 2021)

Um congestionamento vai se formando no porto de Santos num período em que consumidores em todo o mundo se voltam para o Brasil para suprimentos de açúcar e soja (Imagem: REUTERS/Paulo Whitaker)

Exportadores de soja e açúcar estão disputando espaço no maior porto da América Latina, correndo para garantir vagas nos terminais de carregamento enquanto a colheita de soja brasileira mais lenta em dez anos empurra a janela de exportação de grãos para o período de maior escoamento de açúcar.

Um congestionamento vai se formando no porto de Santos num período em que consumidores em todo o mundo se voltam para o Brasil para suprimentos de açúcar e soja. O grande número de navios aumenta os custos de transporte, e deverá provocar atrasos na chegada dos produtos aos destinos.

Os preços do açúcar atingiram uma máxima em quatro anos no final do mês passado, impulsionados pelo aperto na oferta imediata.

Os preços da soja, já próximos de máximas de sete anos, podem subir ainda mais em um momento em que o Brasil é efetivamente o principal fornecedor mundial.

“É uma tempestade perfeita, uma combinação de fatores que está levando a soja e o açúcar a competir por logística”, disse Tiago Medeiros, diretor-executivo no Brasil do Grupo Czarnikow, uma trading de alimentos e fornecedora de serviços para a cadeia de suprimentos.

O Brasil geralmente inicia as exportações de soja em janeiro, com os volumes aumentando nos meses posteriores. Nessa temporada, o plantio foi atrasado, assim como a colheita, empurrando os volumes de embarques para frente.

Os embarques da nova safra de açúcar geralmente começam a ganhar força por volta de abril, mas as empresas ainda estão enviando neste momento estoques de uma safra abundante em 2020.

O Ministério da Agricultura do Brasil registrou estoques de açúcar de 7,3 milhões de toneladas em meados de fevereiro, o maior dos últimos três anos.



Os participantes do mercado esperam atrasos crescentes nos próximos meses, com os navios provavelmente esperando várias semanas antes de poderem atracar em Santos.

Medeiros observou que os mercados futuros tanto de soja como de açúcar estão no momento operando invertidos, quando os valores dos contratos com vencimento mais próximos estão maiores que os mais distantes, um movimento que sinaliza o aperto da oferta no curto prazo.

Assim, exportadores que não conseguirem embarcar nos prazos combinados poderão sofrer perdas financeiras, já que compradores poderão ajustar os preços das mercadorias para valores menores no futuro.

“Então, todo mundo quer receber os produtos o mais rápido possível”, disse ele.

A maioria dos produtos agrícolas no Brasil é transportada por caminhão, portanto, os custos de frete por caminhão aumentaram devido ao fluxo de mercadorias.

Os traders disseram que os armadores aumentaram drasticamente a “demurrage”, a taxa diária cobrada por atrasos nos portos, de cerca de 18 mil para 30 mil dólares por dia em viagens ao Brasil.

Por causa dos longos tempos de espera dos navios, a trading francesa Sucden disse que a Índia pode ser um fornecedor alternativo de açúcar, mas os traders disseram que seu fornecimento é limitado por vários motivos.

“O Brasil exporta principalmente açúcar bruto, enquanto a Índia tem excedente de refinado. Portanto, a substituição direta é limitada”, disse uma fonte de uma grande trading de açúcar na Índia.

Opções de soja

Os compradores de soja chineses normalmente se voltariam para os Estados Unidos para evitar o congestionamento do Brasil, mas os produtores americanos têm pouco a oferecer.

Devido à forte demanda, os Estados Unidos terão apenas cerca de dez dias de fornecimento de soja antes do início da colheita dos EUA em setembro.

O Departamento de Agricultura dos Estados Unidos previu os estoques de soja no final da campanha de comercialização 2020/21 (31 de agosto) em 120 milhões de bushels, uma queda acentuada em relação aos 525 milhões do ano anterior. Seria o menor estoque final desde 2013/14.

Relatórios sobre o movimento de navios no Brasil indicam que em meados de março estavam previstos carregamentos totais de 8,82 milhões de toneladas de soja em Santos e Paranaguá, os dois maiores portos brasileiros, 27% a mais que no ano passado, segundo dados da agência marítima SA Commodities/Unimar. Para o açúcar, os dados indicavam carregamento nesses portos de 1,27 milhão de toneladas, 71% mais que no ano anterior.

Comerciantes que controlam terminais em Santos, como Bunge e Cofco, e operadores logísticos costumam transformar os berços de grãos em açúcar no decorrer do ano. Esse trabalho será mais difícil este ano, disseram as fontes.

No ano passado, alguns navios no Brasil esperaram até 45 dias para carregar açúcar no principal terminal de embarque do produto no país, operado pela Rumo SA.

“Provavelmente será pior”, disse um corretor de açúcar dos Estados Unidos.

Fonte: MoneyTime
Data : 24/03/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

PETROBRAS REDUZ PREÇO DE GASOLINA E DIESEL NAS REFINARIAS

A Petrobras anunciou hoje (24) uma redução de R\$ 0,11 nos preços do litro da gasolina e do óleo diesel em suas refinarias. A partir de amanhã (25), o preço médio do litro da gasolina passará a custar R\$ 2,59, uma queda de 4%.

Já o litro do diesel teve uma redução de 3,8% e passará a custar, a partir de amanhã, R\$ 2,75, segundo informações divulgadas pela empresa.

A nota divulgada pela Petrobras reforça que a companhia baseia os preços dos combustíveis em variações no mercado internacional e na taxa de câmbio. O preço para o consumidor final, no entanto, ainda sofre o acréscimo de impostos, da mistura obrigatória de etanol e das margens das distribuidoras e postos de combustíveis.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 24/03/2021

PETRÓLEO FECHA EM ALTA DE QUASE 6%, COM DADOS E BLOQUEIO DO CANAL DE SUEZ

O petróleo futuro fechou em forte alta nesta quarta-feira, recuperando a maior partes das perdas da terça-feira, em sessão que registrou queda em torno de 6% nos contratos. Indicadores de atividade sólidos em economias avançadas ajudaram a sustentar as cotações. Investidores também reagiram à notícia de que um navio porta-contêiner encalhou no Canal de Suez, bloqueando a navegação em uma das principais rotas de abastecimento do mundo.

Na New York Mercantile Exchange (Nymex), o barril do petróleo WTI com entrega prevista para maio encerrou a sessão com ganhos de 5,92% (+US\$ 3,42), a US\$ 61,18. Já o barril do petróleo Brent para junho avançou 5,57% hoje (+US\$ 3,39), a US\$ 64,25, na Intercontinental Exchange (ICE).

Índices de gerentes de compras (PMIs, na sigla em inglês) da zona do euro, Alemanha e Reino Unido deram mais apoio à commodity nesta quarta. A divulgação dos dados, que vieram fortes, contribuiu para um cenário mais otimista para a Europa, e investidores de petróleo deixaram em segundo plano a alta de casos de coronavírus e a adoção de novas restrições para frear os contágios no continente.

O bloqueio do Canal de Suez por um navio nesta quarta provocou preocupações quanto a possíveis atrasos na oferta, elevando os contratos de petróleo.

Segundo o ING, o comércio entre Europa e Ásia sentirá os primeiros impactos, acrescentando atrasos à cadeias "já interrompidas", que afetam o abastecimento do óleo e de produtos refinados.

Uma alternativa viável, segundo o banco holandês, é mover a rota para o Canal da Boa Esperança, aumentando o tempo de entrega em cerca de um terço do atual.

Nos EUA, os estoques de petróleo avançaram 1,912 milhão de barris, a 502,711 milhões de barris, na semana passada, segundo informou o Departamento de Energia (DoE, na sigla em inglês) do país nesta quarta. Analistas ouvidos pelo Wall Street Journal previam queda de 200 mil barris.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 24/03/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PETROBRAS APROVA VENDA DA RLAM PARA MUBADALA POR US\$ 1,65 BILHÃO

"A transação satisfaz sem dúvida os melhores interesses dos acionistas da Petrobras e do Brasil", diz Roberto Castello Branco

Por epbr - 24 de março de 2021 - Em Fusões e Aquisições, Mercado

A Petrobras anunciou nesta quarta (24/3) que seu Conselho de Administração aprovou a venda da Refinaria Landulpho Alves (RLAM) e seus ativos logísticos associados, na Bahia, para a Mubadala Capital pelo valor de US\$ 1,65 bilhão. A previsão é que o contrato, primeiro das oito refinarias que a estatal deseja vender, seja assinado em breve.

"Hoje é um dia muito feliz para a Petrobras e o Brasil. É o começo do fim de um monopólio numa economia ainda com monopólios em várias atividades. O desinvestimento da RLAM contribui para a melhoria da alocação de capital, redução do ainda elevado endividamento e para iniciar um processo de redução de riscos de intervenções políticas na precificação de combustíveis, que tantos prejuízos causaram para a Petrobras e para a própria economia brasileira. A transação satisfaz sem dúvida os melhores interesses dos acionistas da Petrobras e do Brasil", afirmou Roberto Castello Branco, presidente da Petrobras, que está deixando o cargo e será substituído pelo general Luna e Silva.

Em documento enviado aos membros do colegiado, ao qual o Estadão/Broadcast teve acesso, a diretoria da Petrobras informou que o valor de R\$ 1,65 bilhão fechado com o Fundo Mubadala, dos Emirados Árabes, é inferior à faixa média de referência calculada por ela, antes da pandemia.

A Petrobras argumenta, no entanto, que o cenário econômico mudou e, sem vender a refinaria, vai ser difícil manter os preços dos combustíveis alinhados aos do mercado internacional.

Aos conselheiros, a diretoria da empresa diz que a "avaliação da oferta acima ou abaixo do cenário base não constitui informação suficiente para a tomada de decisão". Segundo os gestores, o "timing é adequado", diante do risco de o negócio não acontecer ou de a empresa não conseguir proposta melhor que a do Mubadala.

Em comunicado ao mercado, a Petrobras disse que "estabelece uma faixa de valor que norteia a transação e considera as características técnicas, de produtividade e o potencial de geração de valor do ativo em diferentes cenários corporativos de planejamento".

A empresa afirma que, na RLAM, "contratou pareceres externos de instituições especializadas que avaliaram premissas utilizadas nas avaliações da refinaria, e opiniões independentes de instituições financeiras especializadas que atestaram o valor justo da transação".

A Petrobras ainda lembra que "a venda da RLAM atende ao termo de compromisso (TCC) firmado com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e está alinhada com a Resolução nº 9/2019 do Conselho Nacional de Política Energética.

A inclusão da venda da RLAM na pauta do CA causou reações. O senador Jean-Paul Prates (PT/RN) enviou diferentes ofícios para Castello Branco, demais conselheiros e Alexandre Barreto, presidente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE). Líder da minoria no Senado, Prates recomenda que os conselheiros não aprovem a proposta.



Já a Federação Única dos Petroleiros (FUP) divulgou comunicado à imprensa reforçando que o preço e o prazo de venda da refinaria são prejudiciais à Petrobras e à sociedade, e que a venda apressada é uma estratégia da gestão Castello Branco de tornar permanente a política de Preço de Paridade de Importação (PPI) adotada pela empresa, e tem oposição do sindicato.

A RLAM tem capacidade para processar 323 mil barris/dia, cerca de 14% da capacidade total de refino do país. Assim como outras unidades ofertadas, a venda inclui dutos e terminais.

Ao todo, a Petrobras pretende vender oito unidades – seis refinarias, a planta de lubrificantes do Ceará (Lubnor) e fábrica de processamento de xisto no Paraná (SIX). Expectativa é receber propostas este ano e concluir as operações em 2021.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 24/03/2021

PETROBRAS REDUZ PREÇOS DO DIESEL PELA PRIMEIRA VEZ NO ANO

Por epbr - 24 de março de 2021 - Em Combustíveis

A Petrobras anunciou nesta quarta (24) que vai reduzir os preços do diesel e da gasolina nas refinarias em 11 centavos por litro de cada combustível. Será a primeira redução nos preços do diesel em 2021, após a sequência de altas que acompanhou a desvalorização do real frente ao dólar e os preços do petróleo no mercado internacional.

Nas últimas, contudo, o valor do petróleo Brent despencou quase 15%, saindo do patamar de US\$ 70 para retornar a US\$ 60.

A partir de amanhã (25), o preço médio de gasolina da Petrobras nas refinarias será de R\$ 2,59 por litro e do diesel, de R\$ 2,75. São valores médios e arredondados.

O diesel vai ficar cerca de 4,8% mais barato e a gasolina cai cerca de 4%. Na semana passada, após o Brent recuar mais de 7% em um dia, a Petrobras cortou os preços da gasolina em quase 5% e manteve o diesel inalterado.

Com isso, o preço da gasolina nas refinarias cairá 24,2 centavos em um intervalo de cinco dias.

“Os preços praticados pela Petrobras e suas variações para mais ou para menos, associadas ao mercado internacional e à taxa de câmbio, têm influência limitada sobre os preços percebidos pelos consumidores finais”, reforçou a empresa em nota.

Diesel está 28% mais caro no ano

Com o corte de amanhã (25), o diesel vai acumular uma alta de 27,6% mais caro em 2021. O combustível custava, em média R\$2,03 por litro nas refinarias em janeiro, mas vinha sendo sucessivamente elevado.

Os preços do petróleo caíram 6% nessa terça (23), afetados por temores com as novas restrições relacionadas à pandemia na Europa e com o lento processo de vacinação contra covid-19 no continente.

Os contratos futuros do Brent fecharam em queda de US\$ 3,83 (-5,9%), fechando a sessão a US\$ 60,79 o barril, depois de atingirem uma mínima de US\$ 60,50. Já o WTI recuou US\$ 3,80 (-6,17%), para US\$ 57,76 o barril, tendo atingido mínima de US\$ 57,32.

O preço do diesel, que afeta os caminhoneiros autômatos e todo o mercado de frete, foi o estopim para ataques de Bolsonaro ao presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco. Após um anúncio de reajuste de 15% no diesel, Petrobras decidiu indicar o general da reserva e então diretor-geral de Itaipu Binacional, Joaquim Silva e Luna, para a vaga.

Preços não chegarem diretamente ao consumidor

Segundo dados mais recentes da Petrobras, a realização média da companhia sobre a venda de gasolina nos postos é de 36,4%. A tributação federal, que inclui a CIDE, PIS e Cofins, fica com 12,3%; e o ICMS dos estados, com 25,8%.

Outros elos da cadeia ficam com 15,6% (etanol) e 9,9% (margem bruta de distribuição e revenda)

O etanol anidro é obrigatoriamente misturado na gasolina comum com teor de 27%. Na gasolina premium são 25%.

Números atualizados na semana de 7 a 13 de março, portanto anteriores ao reajuste que entra em vigor amanhã.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 24/03/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

RECEITA ADIA POR TRÊS MESES PAGAMENTO DE IMPOSTO DE PEQUENAS EMPRESAS

Empreendedores que fazem parte do Simples Nacional poderão pagar parcelas de abril, maio e junho em até seis vezes a partir de julho

Por Fernanda Trisotto

BRASÍLIA – A Receita Federal anunciou adiamento por três meses do pagamento de impostos de micro e pequenas empresas e de microempreendedores que fazem parte do Simples Nacional. A medida, anunciada nesta terça-feira, visa dar fôlego aos pequenos negócios em momento de recrudescimento da pandemia da Covid-19.

De acordo com o secretário da Receita Federal, José Tostes Neto, o comitê gestor do Simples Nacional aprovou o diferimento dos tributos para os meses de abril, maio e junho. Eles serão postergados para pagamento a partir de julho, em seis parcelas.

O secretário explicou que o objetivo é dar fôlego para essas empresas, que representam parcela relevante na geração de emprego. A estimativa é de que essa medida vai alcançar 17 milhões de contribuintes. A postergação do pagamento desses tributos representa um montante de R\$ 27,8 bilhões.

Perspectiva de vacinação

O diferimento de impostos já havia sido adotado no ano passado, quando o governo postergou o pagamento de tributos por quatro meses. A avaliação é de que em 2021 há mais perspectivas, que permitem adoção de um período menor de alívio no bolso do empresário.

– Neste ano temos perspectiva concreta, que é de chegada de contingente bastante expressivo de vacinas, que nos permitirá avançar para imunização muito ampla, permitindo recuperação mais rápida e retorno ao trabalho – disse Tostes.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 24/03/2021

GOVERNADORES EXCLUÍDOS DE REUNIÃO CRITICAM CRIAÇÃO DE COMITÊ FEDERAL SEM A PARTICIPAÇÃO DE TODOS OS ESTADOS

Apenas sete estados, comandados por aliados de Bolsonaro, participaram do encontro em Brasília

Por Filipe Vidon e Paulo Cappelli



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24939140-615-185/FT1086A/x92156619_PA-Brasilia-BSB-24-03-2021-Presidente-Jair-Bolsonaro-convoca-uma-reuniao-com-representa.jpg.pagespeed.ic.VzL0R9JnET.jpg

Os presidentes Luiz Fux (STF), Jair Bolsonaro e Rodrigo Pacheco (Senado), após reunião no Palácio da Alvorada Foto: Pablo Jacob/Agência O Globo

RIO - A principal definição do encontro entre o presidente Jair Bolsonaro, os chefes do Legislativo e alguns governadores foi a criação de um comitê federal para facilitar o

diálogo com os gestores estaduais no que diz respeito às medidas de enfrentamento à pandemia da Covid-19. Mas a ideia proposta por Arthur Lira (PP-AL) e Rodrigo Pacheco (DEM-MG), presidentes da Câmara e Senado, que poderia ser uma via para reduzir o ruído entre estados e o Planalto, já criou novos atritos com governadores que não foram convidados para participar da reunião.

O encontro que precedeu a criação do comitê contou com a presença apenas de políticos alinhados com a gestão de Bolsonaro. São eles: Romeu Zema (Minas Gerais), Ronaldo Caiado (Goiás), Renan Filho (Alagoas), Wilson Lima (Amazonas), Ratinho Júnior (Paraná), Cláudio Castro (Rio de Janeiro) e coronel Marcos Rocha (Rondônia). Excluído do grupo, o governador de São Paulo, João Doria (PSDB), criticou a novidade e classificou a equipe como “não confiável”.

“O Brasil quer vacinação, o Brasil não quer comitê de adulação e disso não participo (...) Este comitê, primeiro, não nos representa, nós não fomos convidados, e aquilo que representa a saúde, a necessidade de proteção da vida dos brasileiros de São Paulo, deve ser tratado com o governador do Estado de São Paulo, e não com o representante do governador do Estado de São Paulo”, declarou Doria em coletiva no Palácio dos Bandeirantes.

Na ocasião, Doria também criticou o pronunciamento nacional realizado na noite desta terça-feira por Bolsonaro. Em mais um capítulo da disputa política com o presidente, o tucano considerou a fala uma farsa, “com mentiras, inverdades e disfarçando até mesmo com uma máscara que nunca utilizou”, afirmou.

Ao longo desta quarta-feira, outros governadores também decidiram se posicionar publicamente sobre o encontro. O governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite (PSDB) afirmou em entrevista que o encontro representa uma preocupação maior com fotos e manchetes do que em viabilizar caminhos para solucionar a crise. Nas redes, Leite publicou um vídeo para tratar do tema e reforçou a importância de uma coordenação nacional.

“A criação de um gabinete de crise chega com muito atraso, de pelo menos um ano. O pronunciamento do Presidente da República feito em cadeia nacional é totalmente incoerente em relação a tudo que ele falou ao longo da pandemia. Ele chamou para a reunião apenas governadores próximos ideologicamente, o que significa não se dispor a ter um diálogo com a nação para o enfrentamento da pandemia”, criticou.

Na Bahia, em entrevista a um veículo local, o governador Rui Costa (PT) reclamou que também não foi convidado, mas garantiu que em “toda e qualquer reunião com o presidente” a Bahia está disposta a contribuir com ideias. “Tudo que ele fez até aqui foi debochar das vacinas. Chamava de ‘vacina comunista’ e ‘vachina’. Espero que o presidente deixe de ser aliado do vírus e seja aliado da vida”.

O comando do grupo ficou delegado oficialmente a Rodrigo Pacheco, recém-eleito à presidência do Senado com apoio da base governista e da oposição. Apesar de representar uma posição mais moderada, já recebe a desconfiança de que o comitê federal se trata de um movimento político.

— Fiquei animado com a possibilidade de criação do comitê, mas, pelo relato de pessoas que estavam na reunião, a perspectiva é de pouca mudança. O comitê ficou sem estados e municípios, então mantém desintegração, terceirizando para o senador Rodrigo Pacheco a relação com governadores para tratar da rede de saúde, da falta de insumos, da estratégia de prevenção e vacinação... Ou seja, não vai dar certo — opinou ao GLOBO Wellington Dias (PT), governador do Piauí.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 24/03/2021

MINISTRO DA SAÚDE DIZ QUE NÃO ORDENOU ALTERAÇÃO NA FORMA DE CONTABILIZAR DADOS DA COVID-19: 'NÃO SOU MAQUIADOR, SOU MÉDICO'

Pasta recuou das mudanças, que fizeram o número de mortes em São Paulo despencar de 1.021 para 201

Por Julia Lindner e Renata Mariz



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24938883-753-2e3/FT1086A/x92043324_PABrasilia-16-03-2021PazuelloQueirogaPronunciamento-do-ex-ministro-Pazuell.jpg.pagespeed.ic.NDDVNrt4U7.jpg

O novo ministro da Saúde, Marcelo Queiroga, antes de pronunciamento Foto: Pablo Jacob/Agência O Globo/16-03-2021

BRASÍLIA — O novo ministro da Saúde, Marcelo Queiroga, afirmou que não partiu dele a ordem para modificação na forma que a pasta contabiliza os casos da Covid-19. Novas exigências, já pensadas pelo ministério, fizeram as mortes diárias em São Paulo, por exemplo, despencar de 1.021 para 201 nesta quarta-feira. Após a entrevista, o Ministério da Saúde divulgou uma nota dizendo que "foi suspenso o preenchimento obrigatório de alguns campos de identificação" para a notificação de mortes.

— Depois que eu sair daqui nós vamos observar o que está acontecendo. Eu não sou maquiador, eu sou médico. Minha função não é maquiagem, é salvar vidas. Precisamos criar um ambiente novo, de harmonia — afirmou, ao ser questionado em coletiva de imprensa sobre a alteração.

Queiroga evitou responder diretamente se a alteração permaneceria, dizendo que o assunto seria tratado apenas pela nota, enviada após o término da entrevista. A nota afirma que a exigência foi retirada "após solicitação do Conass e Conasems (entidades que reúnem secretários estaduais e municipais de Saúde) pela ausência de comunicado aos estados e municípios em tempo oportuno".

— Vamos colocar os dados de maneira clara, não somente óbitos, mas também sobre disponibilização de leitos, diagnósticos. Vamos fazer de maneira transparente para que a sociedade brasileira tenha confiança no Estado brasileiro — disse Queiroga, pedindo para "olhar para a frente":

— Vamos em frente, vamos deixar de olhar para o passado. Vamos construir ambiente de harmonia de de colaboração. Fazer com que a população possa aderir às recomendações das autoridades sanitárias.

Em nota, o Conass e o Conasems argumentaram que a exigência necessitaria de "um período de transição para adequação do registro destas informações nos serviços de saúde".

Ele é o quarto ministro da Saúde durante a pandemia. Em sua primeira entrevista coletiva, hoje, Queiroga anunciou mudanças na equipe e meta de acelerar a vacinação para chegar a um milhão de pessoas imunizadas por dia em um "curto prazo" de tempo.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 24/03/2021

GOVERNADORES PEDEM A CONGRESSO AUXÍLIO EMERGENCIAL DE R\$ 600 COM OS MESMOS CRITÉRIOS DE 2020

Segundo carta do grupo, assinada por representantes de 16 estados, cenário dramático da pandemia justifica o esforço fiscal para poupar vidas

Por Renata Mariz

BRASÍLIA. Governadores de 16 estados divulgaram carta para pressionar o Congresso a aumentar o valor do auxílio emergencial para R\$ 600, como no ano passado. Segundo o grupo, o momento atual da pandemia exige que o Poder Público garanta a segurança de renda à população associada às medidas de distanciamento social.

"Temos o cenário dramático de quase 300 mil vidas perdidas. Diariamente, vemos recorde de mortes, lotação de leitos hospitalares, ameaça de falta de medicamentos e esgotamento das equipes de saúde. O calendário nacional de vacinação e a obtenção de novas doses de imunizantes contra a Covid-19 estão mais lentas do que as respostas que precisamos para reverter esse quadro. Agir contra esse cenário requer medidas sanitárias e garantia de uma renda emergencial", destacam os governadores, na nota.

"Por isso, solicitamos ao Congresso Nacional que disponibilize os recursos necessários para o Auxílio Emergencial em níveis que superem os valores noticiados de R\$ 150,00, R\$ 250,00 e R\$ 375,00", dizem, na nota. "Neste momento, defendemos auxílio emergencial de R\$ 600,00, com os mesmos critérios de acesso de 2020", completam.

Para aumentar o valor dos repasses, o Legislativo precisaria ampliar o limite de R\$ 44 bilhões estabelecidos na proposta de emenda à Constituição (PEC) aprovada neste mês para permitir que o programa não fique limitado às regras fiscais como o teto de gastos e o resultado das contas públicas.

Além disso, é necessário alterar o texto da medida provisória (MP) que estabeleceu os valores do benefício. A MP entrou em vigor imediatamente, mas pode ser alterada em até quatro meses por deputados e senadores. A estratégia do governo é deixar que o texto perca validade sem ser analisado pelos parlamentares, para que as regras não sejam alteradas.

Os governadores dizem entender a importância da responsabilidade fiscal, mas consideram o aumento dos gastos como um "esforço extraordinário e temporário". "Logo à frente precisaremos voltar a uma trajetória de ajustamento fiscal que compatibilize os necessários programas sociais com um financiamento responsável dos mesmos", destacam.

Entre os governadores que assinam a carta, há representantes de todas as regiões do país, como João Doria, de São Paulo; Wellington Dias, do Piauí; e Ratinho Junior, do Paraná.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 24/03/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

COMITÊ QUER MAIS 15 DIAS DE SP NA FASE EMERGENCIAL

Divulgador. Bolsonaro defendendo a cloroquina na TV: 'Uma visão muito equivocada', segundo presidente da AMB

O governo estadual avalia estender as restrições inicialmente previstas para durar em SP até o dia 30.

O coordenador do Centro de Contingência ao Coronavírus ligado ao governo paulista, Paulo Menezes, disse ao Estadão ter enviado ao governador João Doria (PSDB) proposta para estender a fase emergencial do Plano São Paulo por mais 15 dias. Pelo calendário vigente, as medidas – que incluem mais restrições ao comércio e o veto a aulas presenciais e cultos religiosos – têm previsão de valer até dia 30. Doria ainda avalia se haverá prorrogação.

“A proposta está sendo discutida com o governador. Acredito que deve haver uma definição mais para o final da semana”, disse Menezes. Procurado, o Palácio dos Bandeirantes não se manifestou até as 19h30. Conforme o Estadão apurou com auxiliares de Doria, a tendência do governador é prorrogar a medida caso não haja registro de melhora consistente do quadro. Não é previsto novo anúncio de restrições para hoje.

Na avaliação do comitê, o sistema de saúde chegou ao colapso desde a semana passada e, para diminuir a ocupação de leitos, é fundamental que o plano de maior restrição seja mantido por pelo menos 30 dias. O Estadão ouviu outros integrantes do centro de contingência, que tem dado assessoria ao governo desde o início da pandemia.

Entre os 20 profissionais da saúde que participam do comitê, há concordância de que é necessária a permanência na fase emergencial pelo menos até o dia 30. Existe uma discussão, porém, se é melhor esperar até a data para estender a restrição ou se já deveria ser anunciada a partir de agora.

Baixada. O 1º dia de lockdown na Baixada Santista foi de praias desertas, grande parte de lojas fechadas, mas com o comércio essencial teve bastante movimento. Até 4 de abril, estão proibidos serviços de drivethru, feiras livres, quiosques, construção civil (só obras emergenciais) e locação de imóveis de temporada. Mercados, padarias, açougues, quitandas e peixarias abrem de segunda a sexta (6h às 20h) com 30% da capacidade e só vendem produtos essenciais.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 24/03/2021

NAVIO DO TAMANHO DO EMPIRE STATE FICA ENCALHADO NO CANAL DE SUEZ

Navio porta-contêiner Ever Given, que tem 400 metros de comprimento e 59 metros de largura, encalhou após fortes rajadas de vento que atingiram a região do canal e causa engarrafamento

Por Redação, O Estado de S.Paulo

O Canal de Suez foi bloqueado depois que um dos maiores navios porta-contêineres do mundo encalhou, cortando uma artéria comercial vital e atrasando os embarques de mercadorias e commodities para o mundo.



O navio porta-contêiner Ever Given, que tem 400 metros de comprimento e 59 metros de largura, é quase tão longo quanto o Empire State Building é alto. Ele carrega 200 mil toneladas de mercadorias, e aguenta 20 mil contêineres. Por causa de fortes rajadas de vento que atingiram a região, ele se encaixou horizontalmente na extremidade sul do canal, com rebocadores envolvidos em um esforço para libertá-lo.

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/2/3/1616579405232.jpg>

Navio porta-contêiner encalhou no sul do canal de Suez, provocando um engarrafamento de embarcações. Foto: EFE/EPA/STR

O bloqueio causou um rápido congestionamento de navios, e mais de 100 embarcações aguardam a liberação do canal para fazer a travessia. O navio porta-contêineres é operado pela Evergreen Marine, com sede em Taiwan.

A Evergreen disse na quarta-feira, 24, que o navio havia entrado no Canal de Suez vindo do Mar Vermelho às 8h, horário da Europa Oriental, na terça-feira.

"A cerca de seis milhas náuticas da extremidade sul do canal, o navio é suspeito de ter recebido uma súbita rajada de vento forte, que fez com que o corpo do navio desviasse de seu curso e encalhasse acidentalmente", disse a Evergreen Marine em um comunicado por e-mail.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/7/8/1616580216187.jpg>

Navio da empresa MV Ever Given tem 59 metros de largura e 400 metros de comprimento - o mesmo que o Empire State Building tem de altura. Foto: STR/ AFP

Todos os dias, cerca de 50 navios navegam ao longo dos 160 quilômetros de comprimento do Canal de Suez, que foi construído entre 1859 e 1869 para conectar o Mediterrâneo ao Mar Vermelho e à Ásia.

Samir Madani, da TankerTrackers, disse que poucas horas após o bloqueio, cerca de 10 milhões de barris de petróleo bruto e produtos petrolíferos pararam perto das entradas norte e sul dos canais.

Além do petróleo que flui do Oriente Médio para os mercados da Europa e América do Norte, o canal se tornou uma grande rota de trânsito para o petróleo que flui da Rússia para a Ásia nos últimos anos.

"O canal é um ponto de passagem fundamental para o comércio global", disse Madani ao jornal Financial Times. "Se eles puderem liberar o navio rapidamente, o impacto será minimizado, mas qualquer bloqueio prolongado terá consequências graves, desde afetar os preços do petróleo e as taxas de transporte até forçar os navios porta-contêineres a fazerem uma rota muito mais longa em torno da África."

O fluxo total de petróleo através do canal e seu sistema de oleoduto Sumed associado foi responsável por quase 10% do petróleo global comercializado por via marítima em 2018, de acordo com a Administração de Informação de Energia dos EUA. Cerca de 8 por cento do comércio de gás natural liquefeito também passou pelo canal naquele ano, disse a EIA.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/1/7/1616580216171.jpg>

Cerca de 10 milhões de barris de petróleo bruto e produtos petrolíferos ficaram bloqueados no canal de Suez em razão do encalhe. Foto: STR/ AFP

O petróleo Brent, referência internacional, subiu cerca de 1%, para US\$ 61,35 o barril, nas negociações de Londres na quarta-feira. Os preços estavam sob pressão no início desta semana, devido às crescentes preocupações com a demanda, causadas por novas restrições sociais para combater o coronavírus na Europa.

Cerca de 19 mil navios utilizaram a passagem em 2020, de acordo com a Autoridade do Canal de Suez (SCA). A passagem marítima é uma fonte de rendimentos essencial para o Egito, que recebeu US\$ 5,6 bilhões em taxas, no ano passado.

O navio Ever Given, de bandeira do Panamá, que foi lançado em 2018, tem pouco menos de 400 m de comprimento e 59 m de largura e estava a caminho de Roterdã, de acordo com o site de rastreamento de navios da Marine Traffic.

Uma foto da embarcação postada no Instagram por um marinheiro supostamente no navio atrás do Ever Given mostrava a embarcação totalmente carregada bloqueando todo o canal. Um escavador na margem oriental do canal foi fotografado tentando libertar o navio./ AP E REUTERS

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 24/03/2021

COM RECURSOS PÚBLICOS ESCASSOS, GOVERNO APOSTA EM PATROCÍNIO PRIVADO PARA REVITALIZAR RIOS

Dez empresas já anunciaram que vão aportar recursos em programa do MDR e outras 15, segundo o ministério, preparam adesão; foco inicial do projeto contempla quatro bacias: São Francisco, Parnaíba, Taquari e Tocantins-Araguaia

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Sem recursos públicos suficientes e com demanda crescente para garantir segurança hídrica no futuro, o governo federal aposta em patrocínios privados para revitalizar as bacias hidrográficas brasileiras – regiões que abrangem os rios e seus afluentes. Para colocar o programa em pé, o Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) tenta aproveitar o movimento de valorização dos negócios que apostam na pauta ambiental – o tão falado ESG, sigla em inglês para os critérios ambiental, social e de governança, cada vez mais relevantes para o acesso ao crédito pelas empresas.

Na última segunda-feira, Dia Mundial da Água, dez empresas anunciaram que irão aportar recursos no programa, batizado de Águas Brasileiras, e, de acordo com o governo, outras 15 estão em processo de adesão.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/9/0/1616545648509.jpg>

Foco inicial do projeto 'Águas Brasileiras' contempla 4 bacias: São Francisco, Parnaíba, Taquari e Tocantins-Araguaia. Foto: Alan Santos/ PR

O foco inicial do projeto contempla quatro bacias: São Francisco, Parnaíba, Taquari e Tocantins-Araguaia. Nele, o governo sai do papel de executor de política pública para servir como um indutor de investimentos, apresentando projetos desenhados por instituições e empresas que visam recuperar essas regiões a investidores dispostos a injetar recursos em ações ambientais.

“É vantajoso para a empresa que assumir esse patrocínio, seja por eventualmente estar instalada em bacia na qual ela capta água, ou pela associação de sua imagem a um investimento em ações de sustentabilidade”, disse ao Estadão/Broadcast a chefe de gabinete da assessoria especial do ministro Rogério Marinho, Verônica Sánchez.

O ministério estima que o custo médio de recuperação dessas áreas é de R\$ 40 mil por hectare. Há previsão do plantio de 100 milhões de árvores em dois anos e outras ações voltadas ao desassoreamento de rios, construção de pequenas barragens, recuperação de mata ciliar e nascentes, entre outras.

O Águas Brasileiras foi oficialmente lançado em dezembro do ano passado, mas o MDR e governos estaduais já experimentaram o modelo de parceria com o privado no projeto Juntos pelo Araguaia, que já está na etapa executiva com investimento privado de R\$ 7 milhões. A responsável é a mineradora Anglo American, que tem sede em Londres e atua no Brasil há mais de 40 anos, com operações no Rio de Janeiro e em Goiás.



A empresa também está entre as dez empresas que formalizaram nesta semana a adesão ao Águas Brasileiras. O restante da lista é formado por Rumo Logística, Ambev, MRV Engenharia, Stone, Vale S.A, Engie Brasil, Bradesco, Caixa e JBS.

“Temos plena consciência de que somos hóspedes nos municípios onde operamos. O projeto está completamente alinhado com o que acreditamos, de contribuir para o meio ambiente e com as comunidades ao longo do rio que têm ou tiveram lá seu sustento e atividades econômicas prejudicadas com o assoreamento dos rios em alguns pontos”, disse ao Estadão/Broadcast o presidente da Anglo American no Brasil, Wilfred Bruijn.

O programa começou a se consolidar nas últimas semanas. Depois de abrir um processo seletivo que atraiu 48 propostas de revitalização, o governo selecionou 26 projetos. Eles começaram a ser apresentados à iniciativa privada por Marinho, que tem feito viagens para tratar do assunto com empresas, instituições financeiras e associações – potenciais patrocinadores.

Crédito

Os projetos carregam um atrativo para quem aceitar ser patrocinador. Todos precisaram estabelecer requisitos que permitam aos futuros investidores buscar a certificação do programa para a emissão de crédito de carbono, um item que só tende a se valorizar no mercado. “As empresas perceberam que aquelas que já têm práticas de sustentabilidade na sua cultura não só sobreviveram, mas passaram a crise de uma forma melhor, e com mais resiliência em relação a empresas que não têm essa pauta”, disse Sanchez.

Até o meio do ano, o governo pretende lançar uma plataforma que poderá ser permanentemente abastecida com outros planos de revitalização. Eles ficarão numa “prateleira virtual” para investidores interessados – uma espécie de “marketplace” de projetos validados pelo Executivo, que também disponibiliza um selo para os patrocinadores.

A assessora especial do ministério pondera que o Executivo não vai parar de fazer investimentos diretos nessa área. O programa, segundo ela, turbinas as ações diante de um quadro fiscal apertado.

As áreas das quatro bacias prioritárias dentro do programa ‘Águas Brasileiras’ abrigam 24% da população brasileira, sendo que 30% são dependentes do programa Bolsa Família. Além disso, são regiões que concentram desafios de recuperação de áreas degradadas em razão do aumento do potencial agrícola e da necessidade de preservação da água.

Os números dão o alerta. A indústria utiliza mais de 200 mil litros de água por segundo, e na agricultura irrigada, isso chega a um milhão de litros por segundo. Há uma avaliação de que a incerteza da oferta da água pode afetar a produção econômica no futuro, um risco estimado em R\$ 520 bilhões para 2035. Por outro lado, calcula-se que a cada R\$ 1 investido em infraestrutura para a segurança hídrica, mais de R\$ 15 são obtidos em benefícios associados à manutenção de atividades produtivas.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 24/03/2021*



VALOR ECONÔMICO (SP)

BUNGE REITERA OBJETIVO DE ACABAR COM O DESMATAMENTO EM SUAS CADEIAS DE FORNECIMENTO ATÉ 2025

Moratória da soja da Amazônia é fundamental para a meta traçada
Por Naiara Albuquerque, Valor — São Paulo

A americana Bunge, uma das maiores empresas de agronegócios do mundo, reforçou ontem o objetivo de acabar com o desmatamento em toda a sua cadeia de fornecimento até 2025. Em relatório de atividades de 2020, a empresa disse que a moratória da soja na Amazônia — acordo estabelecido há mais de uma década no qual traders se comprometem a não comprar qual traders se comprometem a não comprar soja de áreas desmatadas do bioma — continua a ser determinante para a redução da área associada ao desmatamento em sua cadeia.

Segundo a Bunge, 48,7 mil hectares de áreas relacionadas a desmatamento foram associados à empresa em 2015, número que foi reduzido drasticamente após a adesão da empresa à moratória da soja. A Bunge também disse que avançou em projetos que combatem o desmatamento no Cerrado. “A maioria do risco absoluto de desmatamento da Bunge – [cerca de] 95% – está concentrado no Cerrado”, disse a empresa, no relatório. O Cerrado representa 43,6% do volume de grãos negociado pela Bunge no Brasil.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 24/03/2021

SUZANO PLANEJA INVESTIR R\$ 2 BI EM PROJETOS DE MODERNIZAÇÃO INDUSTRIAL ATÉ 2024

Plano permitirá reduzir o custo caixa de celulose e trará maior eficiência às operações, disse diretor

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

A Suzano tem hoje um portfólio de 32 projetos de modernização industrial, que permitirão reduzir o custo caixa de celulose e trarão maior eficiência às operações, em particular com redução do consumo de químicos e maior geração de energia própria, segundo o diretor de celulose industrial, engenharia e energia da Suzano, Aires Galhardo.

A empresa planeja investir R\$ 2 bilhões nesses projetos de modernização até 2024, o que resultará em redução de R\$ 46 por tonelada no custo caixa de celulose.

Como exemplo, o executivo citou a substituição do sistema de branqueamento na fábrica de Jacareí (SP) por uma tecnologia mais moderna, reduzindo o consumo de químicos. Além disso, a modernização da unidade possibilitará maior exportação de energia, com retorno financeiro e ambiental, uma vez que haverá redução nas emissões de carbono.

Pela manhã, a Suzano anunciou que prevê alcançar até 2024, gradualmente, desembolso operacional total de cerca de R\$ 1.400 mil por tonelada, frente a R\$ 1.482 por tonelada no ano passado. Em 2019, esse desembolso havia sido de R\$ 1.584 por tonelada.

Nova fábrica de celulose

A fábrica de celulose de eucalipto que a Suzano vai construir no futuro em Ribas do Rio Pardo (MS) terá 2,3 milhões de toneladas de capacidade instalada, disse Galhardo nesta quarta-feira durante o Suzano Day.

O tamanho da nova linha deriva das projeções da Suzano para o mercado global de celulose de fibra curta para os próximos anos. Conforme o executivo, a distância entre fábrica e floresta da nova unidade (raio médio) será de apenas 60 quilômetros, extremamente competitiva, e a Suzano já assegurou 85% da madeira necessária para os primeiros anos de operação.

A execução do projeto, que somente será submetido à aprovação do conselho de administração “quando o balanço permitir”, levará 30 meses.

Segundo o diretor comercial de celulose e de gente e gestão da companhia, Leonardo Grimaldi, a demanda global de celulose de fibra curta deve crescer 4,6 milhões de toneladas nos próximos cinco anos. A migração de outros tipos de fibra para a fibra curta deve adicionar 1 milhão de toneladas a



esse volume, elevando a 5,6 milhões de toneladas o consumo adicional na comparação com as 35,8 milhões de toneladas de 2020.

Ao mesmo tempo, os projetos de celulose anunciado até o momento — UPM, Bracell e Arauco (Mapa) — vão adicionar 3,4 milhões de toneladas de fibra curta, para 43,2 milhões de toneladas, volume inferior à demanda adicional esperada. Além disso, há previsão de mais fechamentos de unidades nos próximos anos, por razões ambientais.

“Olhando para esses números, vemos que o mercado estará apertado em termos de oferta e demanda, que vai exceder a capacidade em mais de 2 milhões de toneladas”, afirmou Grimaldi.

Perspectivas para a celulose

O presidente da Suzano, Walter Schalka, disse que os estoques de celulose no sistema continuam reduzidos e a demanda, firme, o que faz a companhia estar confiante de que, se não houver nenhum evento extraordinário relacionado à pandemia de covid-19, 2021 será um ano muito bom para esse negócio.

A Suzano anunciou novo preço para a celulose de fibra curta na China em abril, de US\$ 780 por tonelada, frente aos US\$ 720 por tonelada implementados em março. Com a implementação desse reajuste, a cotação da matéria-prima naquele mercado atingirá nível recorde, disse Schalka.

O preço mais alto anteriormente na China havia sido de US\$ 760 por tonelada, entre o fim de 2018 e início de 2019. Conforme o executivo, a expectativa é a de que o reajuste seja integralmente aplicado.

A companhia também anunciou reajustes para a Europa e a América do Norte, de US\$ 100 por tonelada em abril. Com esse aumento, o preço da fibra curta no mercado europeu subiu a US\$ 1.010 por tonelada e a US\$ 1.240 por tonelada no mercado americano.

“Estamos preparando todas as condições precedentes para anunciar o projeto de Ribas do Rio Pardo”, acrescentou o executivo.

De acordo com o diretor de finanças, relações com investidores e jurídico, Marcelo Bacci, 2021 representará um importante ponto de virada no que diz respeito à convergência da alavancagem financeira da Suzano à política financeira e a forte geração de caixa, beneficiada pelo câmbio e pela recuperação dos preços da celulose, levarão a companhia para dentro dos limites dessa política.

“Estamos comprometidos com a disciplina financeira e com a manutenção do grau de investimento”, disse Bacci. A Suzano tem nota grau de investimento, com perspectiva estável, nas três agências de classificação de risco.

Segundo o executivo, a maior geração de caixa permitirá à companhia lançar novos projetos de crescimento e retomar o pagamento de dividendos nos próximos anos.

Logística

As dificuldades logísticas no transporte marítimo que têm sido observadas nos últimos meses devem persistir até o terceiro trimestre, na avaliação de Grimaldi.

“A questão logística permanece, com congestionamento nos portos e falta de contêineres. Isso está elevando prazos e o custo do frete”, afirmou o executivo.

Conforme o diretor de florestal, logística e suprimentos da companhia, Carlos Aníbal, a Suzano tem contratos de longo prazo de break bulk e, em contêineres, alguns contratos terão de ser renovados neste ano e devem sentir a pressão do mercado mais desafiador.

Questionado sobre a perda de relevância dos negócios de papel da Suzano relativamente à celulose e frente à queda estrutural do consumo de imprimir e escrever, o presidente da companhia disse que não há planos, neste momento, de sair desse mercado. “Há oito anos, quando entrei na companhia, o Ebitda de papel era inferior a R\$ 400 milhões. No ano passado, foi de mais de R\$ 1,3 bilhão e estou seguro que neste ano será melhor ainda”, comentou Schalka. “Claro que temos um ‘plano b’ pronto caso a demanda caia muito mas, neste momento, acreditamos que estamos muito bem posicionados”, acrescentou.

Conforme Schalka, a Suzano está testando diferentes produtos de papel para uso como embalagem, em substituição ao plástico e inicialmente com menor necessidade de barreira, nas máquinas já existentes, e pretende avançar nesse mercado. “Estamos preparando a companhia para fazer mais embalagens”, comentou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 24/03/2021

CORSAN PREPARA SUA BASE DE ATIVOS PARA ABRIR CAPITAL

Privatização é o “plano A” da empresa de saneamento gaúcha, que prevê lançar ações na Bolsa em outubro, com um plano de diluição da parte do governo a cerca de 30%

Por Taís Hirata — De São Paulo



[https://s2.glbimg.com/wGGs_5igl5cqGyZ5fSVsmnpAZOk=/0x0:1153x998/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/Y/H/ov6oO6SnugUWAva94Mow/24emp-200-cosan-b2-img01.jpg](https://s2.glbimg.com/wGGs_5igl5cqGyZ5fSVsmnpAZOk=/0x0:1153x998/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/Y/H/ov6oO6SnugUWAva94Mow/24emp-200-cosan-b2-img01.jpg)

Roberto Barbuti, presidente da Corsan, avalia que IPO sem perda de controle estatal seria um ‘plano B’ desafiador — Foto: Silvia Zamboni/Valor - 21/08/2019

A Companhia Riograndense de Saneamento (Corsan) se prepara para abrir seu capital ao setor privado neste ano. Até lá, o plano é concluir reestruturações internas, fazer o máximo possível de aditivos nos contratos atuais e validar a nova

precificação de sua base de ativos junto à agência reguladora, segundo o presidente, Roberto Barbuti.

A privatização é o “plano A” para a empresa. A ideia é fazer, em outubro, uma oferta pública inicial de ações (IPO, na sigla em inglês), na qual o Estado do Rio Grande do Sul perderia o controle e passaria a ter uma fatia de aproximadamente 30%, segundo anunciou recentemente o governador, Eduardo Leite (PSDB). O cenário, porém, ainda depende do aval legislativo para alterar a Constituição estadual, que hoje exige um plebiscito em caso de venda de estatais.

Caso a votação fracasse, os planos de IPO não necessariamente estarão descartados. Barbuti avalia que uma oferta sem a perda do controle estatal seria muito mais desafiadora, mas possível. “Neste caso, vamos ter que trabalhar a questão de governança, para que o mercado se sinta mais confortável [em investir em uma estatal] e tornar a operação atrativa”, afirma.

A companhia tem se reunido com advogados e pretende contratar os bancos responsáveis pelo IPO no próximo mês.

Nos últimos dias, a Corsan concluiu uma captação de R\$ 600 milhões, a primeira operação no mercado de capitais da empresa, que até então só havia contraído crédito com os bancos públicos. O executivo avaliou o sucesso da emissão de debêntures como uma chancela do mercado e um indicativo positivo para a oferta.

Um dos principais passos antes da abertura de capital será a revisão extraordinária de tarifas da Corsan, que deverá ser concluída pela agência reguladora estadual até meados deste ano. O



processo é determinante porque, nele, será determinado o valor da base de ativos regulatórios da empresa, um indicador usado para calcular os preços do IPO.

A estatal acaba de concluir um estudo, feito pela consultoria Deloitte, com uma nova proposta para o cálculo dessa base de ativos, que será apresentada no âmbito da revisão. Segundo Barbuti, não há mudanças significativas no valor, mas a metodologia dará mais segurança e menos margem para questionamentos.

Além disso, a companhia planeja concluir, antes do IPO, o máximo possível de aditivos aos contratos vigentes, que terão que ser ajustados às novas exigências do novo marco legal do saneamento. Pela lei, todos os contratos terão que prever a universalização dos serviços até 2033.

A Corsan foi pouco afetada pela proibição, imposta pela nova lei, de renovar contratos. Dos 317 municípios operados, apenas nove correm risco de serem perdidos, o que significa uma possível perda de receita de cerca de 2%.

O prazo médio de vigência dos contratos também é considerado confortável, de 26 anos. Para Barbuti, as negociações de aditivos em curso podem prolongar a extensão de alguns acordos, como uma forma de viabilizar os investimentos exigidos. Porém, são casos pontuais, segundo ele.

Além do IPO, a companhia estuda novas Parcerias Público Privadas (PPPs) - outra forma de cumprir os investimentos exigidos pela lei. A primeira concessão foi firmada no início de 2020, com a delegação dos serviços de esgoto na região metropolitana de Porto Alegre para a Aegea. Agora, a empresa estuda PPPs para outros 41 municípios.

O destino desses projetos, porém, dependerá do IPO. Uma pessoa que acompanha o processo diz que, caso a privatização se confirme, as PPPs serão revistas.

Para Barbuti, a meta é universalizar os serviços dentro do prazo definido pela lei, principalmente no caso de esgoto, cuja cobertura é de apenas 16,3%. Questionado sobre uma possível expansão para outras regiões do país, o executivo diz que o plano não está no radar. "Temos opções de crescimento dentro do próprio Estado e para o segmento de tratamento de efluentes e resíduos sólidos. Não vamos dar esse passo sem arrumar bem a casa", afirma.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 24/03/2021

DESPESAS PARA ESCOAR AÇÚCAR SOBEM NO PAÍS

Competição com exportação de soja, que atrasou neste ano, eleva frete rodoviário e marítimo
Por Camila Souza Ramos e Fernanda Pressinott — De São Paulo

Com o atraso da colheita da soja nesta safra 2020/21, os custos no Brasil para exportar açúcar têm subido tanto nas rodovias como nos embarques marítimos. O quadro pode apertar as margens operacionais de vendedores do açúcar que não trabalham com contratos de longo prazo.

O custo médio do frete para levar açúcar de Ribeirão Preto ao porto de Santos está em R\$ 150 por tonelada, 30% a mais que os R\$ 115 a tonelada de um ano atrás segundo o executivo de uma companhia que produz e comercializa açúcar. De Tarumã (SP) a Santos, a alta foi de 20%, a R\$ 181 a tonelada, afirma a EsalqLog. E há operadores que apontam altas superiores a 40%.

O aumento do custo reflete a competição por caminhões - primeiro indicador de um cenário de maior demanda por serviços logísticos - entre a soja e o açúcar. "Houve chuvas tremendas em Mato Grosso e atraso de três semanas na safra de soja", disse Pete Meyer, diretor de análise de grãos da S&P Global Platts. O custo do frete da soja de Cascavel (PR) a Paranaguá está 58% mais alto este mês, a R\$ 193,86 a tonelada, segundo a EsalqLog.

Nos portos, essa competição ainda não gera dificuldades, já que muitos terminais têm hoje flexibilidade para operar com grãos e açúcar. Neste mês, a maior parte dos terminais açucareiros destinou uma parte maior de seus espaços para a soja. Segundo a trading Czarnikow, o grão ocupou mais de 60% da capacidade dos terminais de Santos. Em março de 2020, a parcela foi de cerca de 55%.

Em algumas semanas, o fluxo de açúcar aos portos crescerá com a nova safra (2021/22). Em relatório, a Czarnikow disse ver “possível aperto logístico de abril até agosto”, mas essa perspectiva não é consensual. Dois operadores logísticos e dois executivos de tradings disseram não ver dificuldades para escoar o produto. Um dos traders lembrou que os compradores do açúcar do contrato de março da bolsa ainda não nomearam todos os navios, e que as nomeações podem ser feitas até maio.

Por enquanto, o que se vê é menos flexibilidade dos terminais para volumes adicionais de açúcar, segundo outro trader, que disse não ver problemas de cumprimento de contratos firmados. Já o executivo de uma usina disse que tradings que atuam mais com contratos spot podem ter mais dificuldade de mercado.

No Porto de Paranaguá (PR), não há competição entre grãos e açúcar porque o terminal leste é dedicado a grãos a granel, e o oeste, ao açúcar. Luiz Fernando Garcia, presidente dos portos do Paraná, diz que pode haver problemas quando começar a exportação de milho safrinha. “Como eles saem pelo mesmo terminal, é capaz de termos algum atraso”.

O frete marítimo também está em alta, tanto pelo atraso da safra de soja brasileira, como pela alta dos combustíveis marítimos - reflexo da valorização do petróleo - e do maior uso de navios para outros fins, como transporte de carvão.

De acordo a S&P Global Platts, o frete de um navio para 50 mil toneladas de açúcar de Santos a Rizhao (China) subiu 94% em 12 meses, a US\$ 51 a tonelada na semana até dia 18. O frete para a soja está em alta mais acentuada e alcançou US\$ 57,25 a tonelada de Santos a Qingdao, na China, na semana até dia 22, um recorde histórico. Para o advogado Larry Carvalho, da Rabb Carvalho, especialista em comércio exterior, o frete marítimo deve seguir em alta em abril com o aumento da disputa por graneleiros que operam com as duas commodities.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 24/03/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ENTIDADES ESPERAM PRORROGAÇÃO DO REPORTO POR 5 ANOS VIA MP

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 24 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210324-br-do-mar-coalizacao.jpg>

Arquivo/Divulgação

Agentes avaliam que possibilidade de o texto do BR do Mar voltar para discussão na Câmara adiar a definição sobre inclusão da renovação no PL da cabotagem. Coalizão empresarial tenta convencer governo de que renúncia ao regime representa impacto positivo para setor portuário e economia.

Entidades portuárias tentam convencer o governo da importância da renovação do Reporto por, pelo menos, cinco anos, ou até que uma reforma tributária esteja implementada. O principal argumento da coalizão empresarial formada por seis entidades é que a renúncia ao regime gera um impacto positivo para o setor portuário e para a economia. Em reuniões com o presidente Jair Bolsonaro e com representantes dos ministérios da Infraestrutura e da Economia, na última terça-feira (23), empresários sugeriram que a prorrogação do regime especial ocorra por meio de medida provisória, como tem sido nos últimos 16 anos.

O diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, destacou que o regime tributário para incentivo à modernização e à ampliação da estrutura portuária permitiu uma série de investimentos na área portuária a partir de 2004, quando foi criado o regime. Em entrevista à *Portos e Navios*, ele explicou que um prazo de cinco anos representa mais previsibilidade para terminais investirem em grandes equipamentos de movimentação, como portêineres. Barbosa contou que existem terminais em operação e greenfield com investimentos represados enquanto essa questão não tem um desfecho.

Entre agentes, parlamentares e em setores do governo existe a percepção de que o projeto de lei 4.199/2020 (BR do Mar), em tramitação do Senado, ainda deve voltar para novas discussões e mudanças do texto na Câmara dos Deputados, onde foi aprovada em dezembro do ano passado. Com isso, a aprovação poderá se estender até meados deste ano e o artigo do PL, que prevê a prorrogação do Reporto até o final de 2021, permanecerá indefinido. O projeto de lei precisa ser votado até 24 de abril, data em que começa a obstruir a pauta do Senado.

Barbosa explicou que, mesmo que o artigo seja aprovado no Congresso, restariam poucos meses para que empresas do setor utilizem do benefício do Reporto. “Se houvesse sido aprovado no final de 2020, poderíamos ter tido um ano para trabalhar. Já estamos quase em abril e ainda em discussão. Vamos para o meio do ano e, em seis meses, não dá para [decidir] nada”, avaliou Barbosa.

A coalizão estima que a renúncia fiscal decorrente do Reporto hoje represente em torno de 0,17% do total de incentivos e renúncias fiscais da União, percentual considerado baixo frente aos resultados proporcionados pela isenção ao comércio exterior e à cadeia logística do país. Considerando apenas as importações, o total de investimentos com o Reporto nos últimos anos, alcança o valor de R\$ 3,3 bilhões. Além de garantir a continuidade dos aportes no setor portuário, as entidades defendem que o benefício proporciona aumento na geração de empregos e viabiliza a manutenção dos contratos com os valores já pactuados anteriormente. Hoje, cerca de 111 mil profissionais do setor são envolvidos, direta e indiretamente, pelo regime.

Além da prorrogação do Reporto, o grupo de associações apresentou propostas para mudanças no marco regulatório, segurança jurídica e incentivo à competitividade dos portos. Os empresários apresentaram o panorama atual da atividade, com os resultados da movimentação portuária em 2020 e o crescimento dos investimentos nos últimos anos. A coalizão informou a Bolsonaro que encaminhou ao Ministério da Infraestrutura propostas de alteração no marco regulatório do setor. O grupo destacou que o setor portuário proporcionou para economia brasileira em 2020, apesar de todo o impacto da crise causada pela pandemia de Covid-19.

Na reunião com o presidente, os empresários salientaram que a movimentação de cargas no setor portuário brasileiro cresceu 4,2% em 2020, ano em que o PIB brasileiro caiu 4,1% e que sofreu impactos da pandemia. As entidades ressaltaram os portos não pararam durante a crise e reforçaram sua posição de vetores para a retomada econômica, garantindo o superávit da balança comercial do país. “O setor portuário precisa de incentivo, e não de desestímulo. Assim, poderá contribuir ainda mais”, ressaltou Barbosa, que participa das negociações da coalizão com o governo.

A carteira de investimentos do setor privado chegou ao patamar de R\$ 43,7 bilhões em novos terminais e ampliações, de acordo com as entidades portuárias. A coalizão é formada pela Abratec (Associação Brasileira de Terminais de Contêineres), ABTL (Associação Brasileira de Terminais de Líquidos), ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários), ABTRA (Associação

Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados), ATP (Associação de Terminais Portuários Privados) e Fenop (Federação Nacional das Operações Portuárias).

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 24/03/2021

ISLÂNDIA EM ALERTA MÁXIMO COM TRIPULAÇÃO DE NAVIO BRASILEIRO INFECTADO POR COVID

Da Redação *NAVEGAÇÃO 24 Março 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210324-navio.jpg>

Foto: *Marine Traffic*

A situação de pandemia nos países nórdicos está sob controle, por conta de seu estrito protocolo de teste da Covid-19. Um desses países, a Islândia, exige testes de cinco dias para todos os que tocam em seu solo por mar ou ar. Mas um novo navio brasileiro alertou as autoridades.

O navio "Taurus Confidence" chegou à região de Reyðarfjörður, no leste da Islândia, com uma tripulação infectada pela Covid-19. Dez dos 19 tripulantes do navio vindos de São Luís do Maranhão tiveram teste positivo para o vírus. Eles fazem parte do navio que fornece albumina para as fábricas de alumínio da Islândia.

Até agora, a tripulação infectada está isolada em quarentena a bordo do navio. Os marítimos estão sob estrita vigilância policial. A embaixada chinesa foi informada sobre a situação, pois todos os 19 tripulantes são cidadãos chineses.

Cepa brasileira relatada

Um relatório do Ministério da Saúde islandês revela que a tripulação infectada tem a variante brasileira P.1 do vírus, informa Kári Stefánsson, diretora da DeCode, empresa de pesquisa genética encarregada do sequenciamento da Covid na Islândia.

Isso fez com que o país ficasse em estado de alerta por ser o primeiro caso da cepa brasileira no país. Até agora, essa variante estava ausente na Islândia. O Departamento de Saúde tomou todas as precauções e está monitorando rigorosamente a situação para evitar a propagação da nova cepa no país.

Embora a situação esteja sob controle, as autoridades de saúde temem o que acontecerá quando os infectados precisarem de hospitalização. Em tal condição, a disseminação da nova cepa se tornará uma preocupação potencial.

Inicialmente, um dia antes da chegada, o capitão do navio notificou as autoridades portuárias sobre sete pacientes com a Covid a bordo do navio, informou Garðar Jóhannsson, diretor da Nesskip, uma empresa de navegação islandesa, o agente marítimo local do navio.

Até 23 de março, 4,5% da população da Islândia, quase 16.906 pessoas, receberam as duas doses completas da vacina.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 24/03/2021

OBRAS NAS VIAS INTERNAS DO PORTO DE ITAGUAÍ RECUPERAM CONDIÇÕES DE TRAFEGABILIDADE

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA 24 Março 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210324-obra.jpg>

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) está investindo cerca de R\$4 milhões no serviço contratado por licitação para recuperação asfáltica das vias internas do Porto de Itaguaí. As obras, iniciadas em janeiro deste ano, devem ser concluídas até o próximo mês de julho.

Segundo o superintendente de Engenharia da CDRJ, Roberto Catalão, “o objetivo das obras é recuperar as condições de trafegabilidade, que foi degradada ao

longo do tempo em função do grande movimento de cargas pesadas e por causa das chuvas que costumam ser perenes na região, de forma que a manutenção não estava conseguindo atender a contento”.

O superintendente de Gestão Portuária de Itaguaí e Angra dos Reis, Alexandre Neves, acredita que “a obra vai restabelecer a atratividade da infraestrutura terrestre do Porto de Itaguaí, que deve acompanhar as condições dos acessos ao porto como o Arco Metropolitano e a duplicação da Rio-Santos como uma grande vertente concorrencial”.

Uma das empresas beneficiadas com a recuperação das vias é a arrendatária Sepetiba Tecon, que opera o terminal de contêineres do porto. Para o gerente de Desenvolvimento Portuário e Marítimo da Sepetiba Tecon, Marcos Cunha, “a recuperação asfáltica das vias rodoviárias irá proporcionar a segurança necessária e melhores condições a circulação de veículos de transporte de cargas e de pessoas na área do porto público.”

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/03/2021

PORTO DE SANTOS OBTÉM NOVOS ÍNDICES HISTÓRICOS NO PRIMEIRO BIMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170522-embarque-acucar-Santos1.jpg>

Contêiner atinge 388,5 mil TEUs e estabelece novo recorde para o mês e para o primeiro bimestre

Em fevereiro, a movimentação total de cargas do Porto de Santos estabeleceu um novo recorde para o período, com 10,9 milhões de toneladas. Com isso, manteve a tendência de crescimento verificada nos últimos meses de 2020 e em janeiro deste ano. O resultado é 2,5% acima do mesmo período do ano passado, quando foram movimentadas pouco mais de 10,6 milhões de toneladas.

A carga containerizada voltou a se destacar, apresentando crescimento de dois dígitos e estabelecendo novas marcas históricas para o mês de fevereiro e para o acumulado no período. Foram movimentados 388.564 TEUs, marca 13,0% acima do registrado em fevereiro do ano passado (343.794 TEUs). O resultado eleva o acumulado do ano para 762.656 TEUs, 11,8% superior ao do primeiro bimestre de 2020 (682.270 TEUs).

Os embarques cresceram 2,3%, somando 7,5 milhões de toneladas. Contribuíram para esse resultado o açúcar (com crescimento de 26,6%); óleo diesel e gasóleo (195,9%); sucos cítricos (20,3%); e café em grãos (12,3%). Já as importações registraram crescimento de 3,1%, totalizando 3,4 milhões de toneladas. Os destaques foram para o adubo (82,2%) e soda cáustica (66,2%).



O acumulado de cargas no ano soma 20,1 milhões de toneladas, também recorde para o período, ficando 5,4% acima do maior resultado registrado na mesma base, em 2019, com 19,1 milhões de toneladas, e 6,0% acima na comparação com o mesmo período de 2020, com 19,0 milhões de toneladas.

Os embarques atingiram 13,2 milhões de toneladas no primeiro bimestre, ficando 5,1% acima do mesmo período de 2020. Destacaram-se o açúcar (31,4%); café em grãos (16,6%); álcool (18,2%); farelo de soja (15,8%); milho (13,3%); óleo diesel e gasóleo (109,3%); e sucos cítricos (35,0%). Os desembarques nesse período chegaram a 6,8 milhões de toneladas, 7,9% acima do primeiro bimestre de 2020. Sobressaíram-se as descargas de adubos (80,1%) e gás liquefeito de petróleo (97,4%).

A carga geral solta somou 955,8 mil toneladas, alta de 12,0% comparada ao mesmo período do ano passado. Na mesma linha, os granéis sólidos cresceram 3,6%, registrando a segunda melhor marca para o período: 8,4 milhões de toneladas. Os granéis líquidos apresentaram estabilidade ante 2020.

O menor número de navios no período (queda de 5,7%) aliado ao crescimento da movimentação física denotam a tendência de aumento na consignação média, com mais volumes de carga por embarcação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/03/2021



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING 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