

**Principais notícias**

**Quais foram as mercadorias mais movimentadas em contêineres em 2020? Quais produtos tiveram o maior crescimento nas exportações? E a maior queda? Para responder a essas perguntas a equipe da DatamarNews realizou um ranking das mercadorias mais exportadas e importadas em 2020 e traçou um comparativo com 2019. Confira:**

**Exportações**

Nas exportações, a categoria alimentos foi a que teve melhor desempenho em 2020, com 1.038.200 TEU, crescimento de 6% em relação à 2019. O maior crescimento em porcentagem, porém, foi registrado na categoria açúcar e derivados, que cresceu 56%.

Ranking de mercadorias mais exportadas pelo Brasil | Jan a Dezembro de 2019-2020 | TEU

Classificação	Mercadoria	2019 (TEU)	2020 (TEU)	% mudança
1	Alimentos	981.974	1.038.200	6%
2	Madeira e carvão e derivados	444.924	504.742	13%
3	Papel e Celulose	270.776	277.057	2%
4	Algodão	148.146	183.371	24%
5	Metais e derivados	159.818	153.832	-4%
6	Plástico e derivados	166.173	150.109	-10%
7	Bebidas - Infusão	133.372	144.177	8%
8	Químicos	119.579	121.755	2%
9	Açúcar e derivados	77.299	120.368	56%
10	Sementes e palhas	84.235	111.372	32%
11	Reatores e caldeiras	87.790	73.675	-16%
12	Ração Animal	68.583	71.516	4%
13	Artigos Têxteis, derivados e vestuário	68.151	66.564	-2%
14	Fumo	60.786	57.832	-5%
15	Minerais e derivados	54.157	56.099	4%
	Total	2.925.763	3.130.669	7%
	Outros	474.542	451.321	-5%
	Grande Total	3.400.305	3.581.990	5%

Fonte: DataLiner

**Importações**

Já o produto mais importado em contêiner pelo Brasil em 2020 foi a categoria plásticos e derivados, com 377.538 TEU, crescimento de 6% em relação à 2019. Em contrapartida, a categoria borrachas e derivados caiu 18% em 2020 em relação à 2019.

Ranking de mercadorias mais importadas pelo Brasil | Jan a Dezembro de 2019-2020 | TEU

Classificação	Mercadoria	2019 (TEU)	2020 (TEU)	% mudança
1	Plástico e derivados	357.173	377.538	6%
2	Químicos	337.491	348.558	3%
3	Reatores e caldeiras	343.456	311.032	-9%
4	Sem classificação	225.487	258.681	15%
5	Veículos e peças	351.535	241.587	-31%
6	Máquinas elétricas	239.703	232.920	-3%
7	Metais e derivados	214.962	198.619	-8%
8	Artigos Têxteis, derivados e vestuário	209.254	175.508	-16%
9	Alimentos	120.765	121.589	1%
10	Borracha e derivados	133.522	109.187	-18%
11	Papel e Celulose	99.072	92.105	-7%
12	Adubo	61.418	70.700	15%
13	Mobília	59.485	52.375	-12%
14	Bebidas	46.908	44.527	-5%
15	Vidro e derivados	52.159	43.588	-16%
	Total	2.852.390	2.678.514	-6%
	Outros	343.396	339.172	-1%
	Grande Total	3.195.786	3.017.686	-6%

Fonte: DataLiner (Para solicitar um demo do DataLiner clique aqui)

**Portos, terminais e infraestrutura**

**A Antaq divulgou as datas e os horários das audiências públicas virtuais relativas aos arrendamentos portuários em Maceió (AL), Suape (PE) e Fortaleza (CE):**

Audiência Pública nº 01/2021 – Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos voltados à realização de certame licitatório referente ao arrendamento de instalação portuária para movimentação, armazenagem e distribuição de granéis líquidos, especialmente combustíveis, localizada no Porto de Maceió/AL, denominada área MAC11.

Data: 4 de março

Horário: 15h

Audiência Pública nº 02/2021 – Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório referente ao arrendamento de terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de granéis líquidos combustíveis, localizado no Porto Organizado de Maceió/AL, denominado área MAC12.

Data: 4 de março

Horário: 15h

Audiência Pública nº 05/2021 – Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos tendentes à realização de certame licitatório referente ao arrendamento de área e infraestrutura pública destinada à movimentação e armazenagem de granéis vegetais, granéis minerais e carga geral, localizado no Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros / Porto de Suape/PE, denominada área SUA07.

Data: 15 de março

Horário: 15h

Audiência Pública nº 06/2021 – Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório referente ao arrendamento de terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de granel líquido combustível, especialmente nafta, no Porto Organizado de Fortaleza/CE, denominado MUC59.

Data: 08 de março

Horário: 15h

As audiências públicas virtuais serão transmitidas via streaming a toda a internet, gravadas e disponibilizadas no canal da ANTAQ no Youtube e não é necessária inscrição para assisti-las.

Os interessados em manifestar-se na audiência deverão se inscrever pelo aplicativo de mensagens “Whatsapp” no número (61) 2029-6940. O período de inscrição será das 10h às 14h do dia correspondente ao da reunião ou entrando na sala de reunião criada no aplicativo “ZOOM”. Para isso, no ato de inscrição, o interessado deverá se manifestar nesse sentido e encaminhar seu endereço eletrônico de login no “ZOOM” para ser convidado a entrar na sala na sua vez.

Os documentos relativos aos arrendamentos portuários encontram-se em gov.br/antag, “Participação Social”.

**No último dia 25 de fevereiro, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) confirmou que um navio está em quarentena no Porto de Santos. A embarcação registrou um caso positivo de Covid-19 e ficará aguardando por 14 dias no cais santista. Um segundo navio deve ser liberado em breve após tripulantes testarem negativo.**

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

**2º navio** - O segundo navio é o 'MZ Sam', que atracou no dia 22 de fevereiro na Margem Direita do Porto de Santos. A embarcação estava em atividade de cabotagem, vinda do Rio Grande do Norte. Com 16 tripulantes, o navio passou por testes da doença no dia 22, após sete tripulantes pedirem repatriação.

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

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

**O Porto de Imbituba teve sua capacidade de estocagem ampliada com o início da operação de um novo armazém de 6.400 m<sup>2</sup>, na Área 6-1, próxima ao Cais 3. A estrutura é dedicada à movimentação de minério de ferro e acomoda aproximadamente 80 mil toneladas.** O investimento da operadora portuária SulNorte Logística busca atender a demanda de exportação de hematita e magnetita, granéis minerais que já vêm sendo enviados por meio do Porto de Imbituba desde novembro de 2020.

"Esse novo armazém, somado às melhorias e manutenções na infraestrutura geral do Porto, qualifica a área portuária para atendimento às necessidades do mercado e traz maior eficiência operacional", avalia Fábio Riera, diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba. Em 2020, o minério de ferro garantiu o segundo lugar no ranking de cargas atendidas no Porto, representando 13,6% do volume total movimentado.

O projeto da SulNorte prevê a construção de mais dois armazéns, ainda em 2021. Juntos, esses futuros módulos, de 4.800 m<sup>2</sup> cada, vão comportar mais 110 mil toneladas de armazenagem estática de minério. "Temos a expectativa de movimentação de aproximadamente um milhão de toneladas para este ano, o que significa um grande impacto social local na geração de empregos", destaca Juliano Franco, gerente administrativo da SulNorte.

**Segundo a Santos Port Authority (SPA), o Porto de Santos iniciou o ano de 2021 registrando volumes recordes de movimentação. O volume total de cargas foi de 9,18 milhões de toneladas, resultado 10,5% superior ao de 2020 (8,31 milhões) e 1,4% maior que o recorde do mês, registrado em 2018 (9,05 milhões).** A carga containerizada registrou 374,1 mil TEU, ficando 10,5% acima do mesmo período de 2020 (338,5 mil TEU), quando também tinha sido registrado o recorde anterior. Em toneladas, foram 3,9 milhões, maior marca já registrada nessa

modalidade nos meses de janeiro, superando em 7,8% o recorde anterior obtido em 2018 (3,6 milhões) e em 10,1% a marca de 2020 (3,5 milhões).

Os números da movimentação de contêineres mantêm a tendência de resultados positivos observada nos últimos meses e agora têm potencial para serem impulsionados com maior intensidade pela homologação da chegada de navios-tipo de 366 metros ao Porto de Santos: "A Marinha autorizou nesta semana a vinda a Santos de navios de contêineres maiores e isso, junto com a implantação da BR do Mar, permite a expectativa de maior crescimento deste mercado em Santos", afirma Fernando Biral, presidente da SPA, referindo-se a projeto do Ministério da Infraestrutura de incentivo à cabotagem.

No total, os embarques atingiram 5,71 milhões de toneladas, suplantando em 8,9% os números de janeiro de 2020. Já os desembarques somaram 3,47 milhões, ficando num patamar 13,1% acima do mesmo período do ano passado. Os produtos mais movimentados no Porto de Santos foram o açúcar (1,33 milhão); adubo (698,3 mil); milho (604,1 mil) e farelo de soja (414,2 mil).

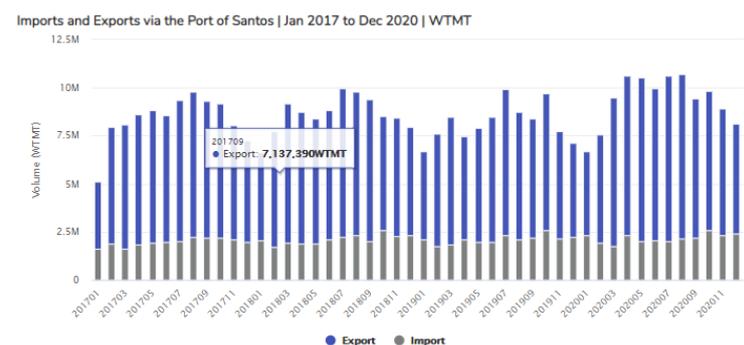
Os granéis sólidos atingiram 3,3 milhões de toneladas, alta de 11,0% sobre o resultado de janeiro de 2020. Nessa modalidade, os embarques de açúcar a granel, farelo de soja e milho seguem com bom desempenho, apresentando, respectivamente, crescimento de 47,5%, 56,9% e 13,6% sobre os números de janeiro de 2020. Cabe destacar, ainda, as descargas de adubo, com crescimento de 77,7%.

Os granéis líquidos também mostraram boa performance, totalizando 1,5 milhão de toneladas, resultado 9,0% acima do mesmo período do ano passado. Essa foi a melhor marca para o mês de janeiro, superando em 3,2% o volume registrado em 2018. Nessa modalidade destacam-se os embarques de óleo diesel e gasóleo (+ 67,7%), sucos cítricos (+56,8%) e óleo combustível (+17,8%).

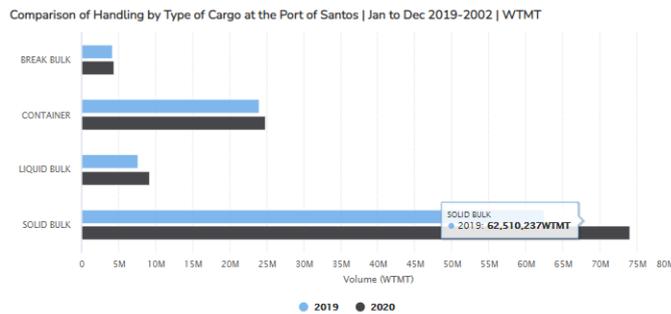
Atracaram no Porto de Santos em janeiro 342 navios, quantidade 9,5% abaixo de janeiro/2020, caracterizando o aumento do volume de cargas por embarcação.

Confira nos gráficos abaixo um histórico da movimentação de cargas no Porto de Santos e um comparativo da movimentação por tipo de carga:

### Importações e Exportações via Porto de Santos | Jan 2017 a Dez 2020 | WTMT



Source: DataLiner



Graph source: DataLiner (To request a DataLiner demo click here)

**A Log-In Logística Intermodal divulgou, no último dia 23 de fevereiro, a aquisição de um novo navio porta-contêiner da empresa de navegação Klaveness Container AS no valor de US\$ 20 milhões. A embarcação tem capacidade nominal de 2.550 TEUs e se chamará “Log-In Discovery”.**

Construído no estaleiro chinês Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding, o navio tem comprimento total de 208,90 m e conta com moderna tecnologia e eficiência energética. Seu projeto inclui equipamentos de última geração para consumo eficiente de energia, gerando menor emissão de poluentes e maior economia de bunker. Além disso, possui um sistema de tratamento de água de lastro instalado e ainda 536 tomadas para transporte de contêineres refrigerados (reefers).

“A embarcação foi selecionada por possuir características relevantes para as nossas operações. Com isso, ampliamos nossa capacidade de prover serviços essenciais de logística integrada, com foco constante em segurança, sustentabilidade e excelência operacional”, destacou o diretor-presidente da Log-In, Marcio Arany,

De acordo com a estratégia da Log-In, a embarcação será utilizada na ampliação dos serviços e em eventuais necessidades operacionais. Atualmente, a empresa conta com outros seis navios porta-contêineres, que somam capacidade de 15.500 TEUs. Os navios Log-In Resiliente, Log-In Endurance, Log-In Polaris, Log-In Jacarandá, Log-In Pantanal e Log-In Jatobá operam em quatro serviços de navegação regulares: Atlântico Sul, Amazonas, Shuttle Rio e Feeder Shuttle Service .

**Aos poucos, a safra de soja 20/21 chega ao Porto de Paranaguá. O movimento de caminhões que descarregam o produto nos terminais paranaenses se intensifica e deve chegar aos 2 mil veículos por dia, a partir da primeira semana de março. A expectativa é receber cerca de 2 milhões de toneladas no mês.**

“Houve certo atraso devido às condições climáticas enfrentadas no campo, durante o plantio e o desenvolvimento da lavoura. Historicamente os meses de janeiro e fevereiro têm um movimento menor, então é um período que aproveitamos para realizar obras de manutenção na estrutura de escoamento”, diz o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

No dia 1º de fevereiro, apenas 221 caminhões passaram pelo Pátio de Triagem de Paranaguá. No dia 11, o movimento chegou a 793 veículos, mas foi só a partir do dia 14 que passou dos mil caminhões, chegando a mais de 1,7 mil. Este mês, cerca de 500 mil toneladas de soja chegaram para descarga nos terminais paranaenses.

“A tendência é que o movimento de chegada da soja se intensifique e o ano não deve ter muita folga para o escoamento dos granéis de exportação. Vamos trabalhar com o pátio girando na capacidade máxima pelos próximos de cinco a seis meses”, avalia André Maragliano, que representa a Associação dos Terminais do Corredor de Exportação de Paranaguá (Atexp).

A Leste do cais do Porto de Paranaguá, a soja é escoada pelo Corredor de Exportação (Corex). Nos últimos meses, a estrutura do complexo passou por manutenção. Em parceria com os operadores, foram realizados os ajustes e melhorias necessárias para atender a demanda que deve se intensificar.

O diretor de operações da Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Junior, diz que além das manutenções preventivas, o Corex passou por manutenções corretivas, preditivas e adequações para ganhos nos processos produtivos.

“Nos dois últimos meses, a Portos do Paraná e todos os terminais envolvidos prepararam suas estruturas para o período de aumento de embarque. Todas as manutenções foram feitas e todos os processos foram revistos para a implantação de melhorias”, afirma o diretor.

Os esforços públicos, em todo o cais, aumentaram a confiança dos operadores, que fizeram aportes em novos equipamentos, ampliação da estrutura de armazenagem e melhorias nas moegas e descargas rodoviárias e ferroviárias.

No lado oeste do porto, um novo terminal integrado dará ainda mais força para o escoamento dos granéis. O investimento privado veio depois que o Governo do Estado ampliou o cais de atracação do berço 201.

Segundo o Departamento de Economia Rural (Deral), da Secretaria de Estado da Agricultura e do Abastecimento, a colheita no Estado do Paraná está em torno de 5% da área plantada (no ano passado, nesta época, a colheita era em torno de 30%). A previsão, atualmente, é de produção de uma safra de soja de cerca de 20,4 milhões de toneladas.

“Não só no Paraná, mas em quase todos os estados produtores, a colheita está atrasada. Paraná, Mato Grosso, Rio Grande do Sul, todos tiveram problemas climáticos que causaram atraso no plantio e, agora por último as chuvas do mês de janeiro vieram atrapalhar o início da colheita”, destaca Marcelo Garrido, economista do Deral.

Segundo ele, diante do atraso, a pressa para o escoamento é grande. “Quanto antes o produtor colher ele já encaminha, conforme o comprometido nos contratos assinados. Apesar do atraso, a produção será alta e a perspectiva do produtor é boa, até porque os preços se mantêm altos”, afirma Garrido.

Além da produção do Paraná, pelo Porto de Paranaguá são escoadas parte das produções de soja dos estados de Mato Grosso, Goiás, Mato Grosso do Sul, São Paulo, Santa Catarina, Minas Gerais e Rio Grande do Sul.

**O ano de 2021 começou com crescimento no Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes. Em janeiro foram movimentados 115.749 TEUs e 1.303.984 toneladas. No comparativo ao mesmo período de 2020, em que foram registrados 99.226 TEUs e 1.103.275 toneladas, esses**

**números indicam um aumento de 17% na movimentação de TEUs, e 18% na tonelagem.**

No Porto de Itajaí (berços públicos e APM Terminals) foram movimentados 37.279 TEUs e 452.598 toneladas. Em janeiro de 2020 a movimentação registrada foi de 39.302 TEUs e 426.118 toneladas.

Heder Cassiano Moritz, Diretor Geral de Operações Logísticas da Superintendência do Porto de Itajaí, explica que mesmo com uma queda de 5% na movimentação de TEUs, houve um crescimento de 6% na tonelagem. “Apesar da redução no número de escalas e de contêineres, nós movimentamos mais tonelagem, ou seja, movimentamos mais contêineres cheios e navios mais carregados. É muito importante a gente destacar esse crescimento da relação de carga por escala, que foi de 22% no comparativo ao ano passado”.

Ele destaca que navios mais carregados são uma tendência que se consolida cada vez mais entre os armadores: “A redução no número de escalas deve se manter, não apenas nos berços públicos, mas no complexo de maneira geral”.

Para Fábio da Veiga, Superintendente do Porto de Itajaí, a movimentação de janeiro foi bastante expressiva: “Historicamente a movimentação portuária do primeiro trimestre do ano tende a manter uma estabilidade, e mesmo com o fechamento da barra em virtude das chuvas, nós conseguimos apresentar um crescimento, indicando que em 2021 nós vamos continuar nesse ritmo”.

Em função das chuvas que atingiram Santa Catarina, causando o aumento da correnteza do Rio Itajaí-Açu, e também de ventos acima do limite operacional, a barra ficou fechada por 164 horas (em torno de sete dias) e com 144 horas de restrições operacionais (seis dias).

Entre os Terminais de Uso Privado (TUPs) a Portonave (Terminal Portuário de Navegantes), registrou movimentação de 820.862 toneladas e 78.470 TEUs com crescimento de 22% na tonelagem e 31% nos TEUs no comparativo ao ano passado, em que foram movimentadas 670.472 toneladas e 59.924 TEUs.

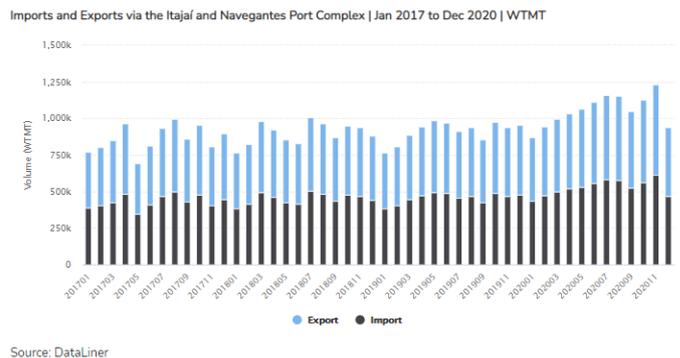
Todos os demais TUPs apresentaram índices positivos no comparativo a janeiro de 2020: Poly Terminais com 50% de crescimento na tonelagem; e Teporti com 753% de crescimento na tonelagem e 200% nas escalas; Os terminais Braskarne e Barra do Rio não tiveram registro de movimentação em janeiro de 2020, mas apresentaram movimentação em 2021. A Braskarne movimentou 481 toneladas em uma escala; a Poly Terminais com movimentação de 6.000 toneladas em uma escala; a Barra do Rio com registro de 1.150 toneladas e uma escala; e o Teporti 22.893 toneladas e três escalas.

Apesar do preço do dólar em alta, as importações superaram as exportações e corresponderam por 51% do sentido das cargas operadas no complexo. No ano passado em janeiro, as importações representaram 38% do sentido das cargas.

O frango, as carnes e madeira e derivados foram os produtos mais exportados. Os produtos mais importados foram os mecânicos e eletrônicos; plásticos e borrachas; e produtos químicos.

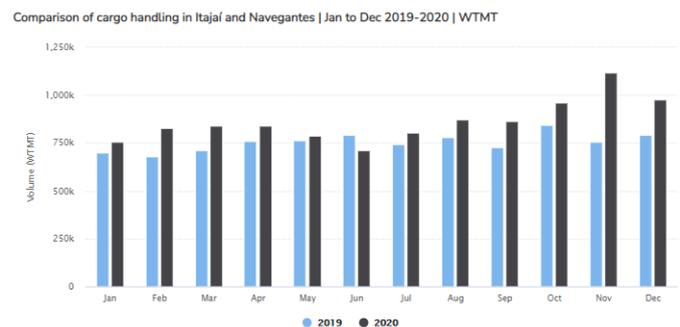
Os gráficos a seguir trazem um histórico das importações e exportações via Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes e um comparativo da movimentação entre 2019 e 2020:

**Importações e Exportações via Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes | Jan 2017 a Dez 2020 | WTMT**



Source: DataLiner

**Comparativo da movimentação de cargas em Itajaí e Navegantes | Jan a Dez 2019-2020 | WTMT**



Graph source: DataLiner (To request a DataLiner demo click here)

**Foi publicado, no Diário Oficial da União do dia 23 de fevereiro um decreto presidencial que qualifica empreendimentos rodoviários, portuários e aeroportuários para o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Ele dispõe, ainda, sobre a inclusão de empreendimentos públicos federais dos setores portuário e aeroportuário no Programa Nacional de Desestatização (PND).**

“Dependendo de decisão futura baseada nos referidos estudos, as concessões poderão ser feitas separadamente ou em blocos”, informou, por meio de nota, a Secretaria Geral da Presidência da República. A nota acrescenta que essas medidas visam a “ampliação e modernização da infraestrutura mediante parcerias com a iniciativa privada”, de forma a dar maior competitividade ao país.

No setor portuário, os empreendimentos qualificados no âmbito do PPI são os terminais PEL01 (no Porto de Pelotas, no Rio Grande do Sul); VDC10A (no Porto da Vila do Conde, Pará); MAC14 (no Porto do Maceió, Alagoas); SUA07, (no Porto de Suape, Pernambuco); e STS11 (no Porto de Santos, São Paulo). Completam a lista a Companhia das Docas do Estado da Bahia; e os portos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus, na Bahia.

No setor de transporte aéreo, a medida se aplica a 24 aeroportos (um no Amapá, dois no Rio de Janeiro, dois em São Paulo, três em Minas Gerais, três no Mato Grosso do Sul, cinco no Pará e oito no Amazonas). Caberá ao Ministério da Infraestrutura fazer os estudos de modelagem. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) ficará responsável pelos atos executivos necessários à desestatização.

Entre os empreendimentos aeroportuários qualificados no PPI e incluídos no PND estão os aeroportos Santos Dumont e de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro; Congonhas e Campo de Marte, em São Paulo; os aeroportos Tenente Coronel Aviador César Bombonato (Uberlândia), Mário de Almeida Franco (Uberaba) e Mário Ribeiro (Montes Claros), ambos em Minas Gerais.

A lista inclui, ainda, os aeroportos Val-de-Cans (Belém), Maestro Wilson Fonseca (Santarém), João Correa da Rocha (Marabá), Carajás (Parauapebas), Altamira (em Altamira), no Pará; os de Corumbá, Ponta Porã, e de Campo Grande, em Mato Grosso do Sul; e o Aeroporto Internacional Alberto Alcolumbre, em Macapá (AP).

O Amazonas é o estado com maior número de aeroportos incluídos na lista: os de Parintins, Carauari, Coari, Eirunepé, São Gabriel da Cachoeira, Barcelos, Lábrea e Maués.

O decreto qualifica também trechos das BRs 414, 080, 101, 116, 465, 493, 040, 495 em Goiás, Rio de Janeiro e São Paulo; e inclui no Programa Nacional de Desestatização trechos das BRs 163 (MT), 230 (PA) e 040 (RJ).

**O Porto de Santos recebeu, em 23 de fevereiro, a homologação da Marinha do Brasil para receber navios de 366 metros, as maiores embarcações previstas para a Costa Leste da América do Sul.**

A autorização para receber navios de 366 metros amplia a vocação do Porto de Santos como hub port da América do Sul. Com quase 30% da corrente de comércio nacional, o complexo portuário santista já se prepara para maiores movimentações de contêineres, com as ampliações previstas dos terminais já existentes e o planejamento da destinação de outras duas áreas, no Saboó, margem direita, uma para terminal portuário e outra para retroportuário. Além disso, a BR do Mar, projeto do Minfra de incentivo à cabotagem, deve beneficiar o Porto como concentrador de carga. Mesmo sem considerar a BR do Mar, o crescimento previsto é de 3,3% ao ano para este tipo de carga, saindo hoje de cerca de 4,4 milhões de TEU para 7,9 milhões em 2040, conforme projeção do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos, aprovado no ano passado.

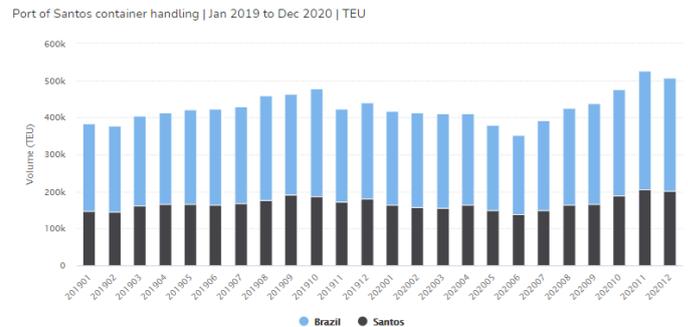
Hoje o Porto de Santos recebe embarcações de até 340 metros de extensão, com capacidade para cerca de 9 mil TEU. Com a homologação pela Marinha de novo tamanho máximo para navios, será possível aumentar a capacidade para 14 mil TEU, considerando um navio porta contêiner com 366 metros de comprimento e 52 metros de boca (classe New Panamax). A SPA, em processo que envolveu também a Praticagem de São Paulo e a Universidade de São Paulo (USP), estudou e realizou simulações de manobrabilidade, interação hidrodinâmica e planos de amarração, comprovando a viabilidade de tráfego dessas embarcações no canal de navegação. Os pesquisadores utilizaram simulações matemáticas em que foram levados em conta o cenário atual do canal, com profundidade de 15 metros, e um cenário futuro, com profundidade de 17 metros, viável para navios de até 15 mil TEU. A Brasil Terminal Portuário (BTP), a DP World e a Santos Brasil fizeram, cada uma, um estudo sobre a manobrabilidade e viabilidade de chegada de embarcações desse tamanho em seus terminais e os entregaram à SPA, que consolidou os trabalhos, submetendo à análise da Capitania dos Portos de São Paulo e à Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha do Brasil.

O acompanhamento que a SPA faz do mercado aponta que a movimentação de contêineres vem aumentando de forma

constante ao longo dos anos. Houve um recuo pontual na primeira metade do ano passado, com recuperação a partir de julho que chegou ao recorde mensal em dezembro. 2021 já começa com recorde estabelecido em janeiro e a perspectiva é de que o crescimento seja ainda maior, com a autorização da chegada de navios 366 metros.

Confira no gráfico abaixo o volume do Porto de Santos na movimentação brasileira de contêineres a partir de 2019:

**Volume do Porto de Santos na movimentação brasileira de contêineres | Jan 2019 a Dec 2020 | TEU**



Graph source: DataLiner (To request a DataLiner demo click here)

### Navegação

**O Grupo Grimaldi anunciou um acordo de mais de US \$ 500 milhões com o Estaleiro Hyundai Mipo Dockyard para a construção de seis navios Ro-Ro polivalentes.**

Com comprimento de 250 metros, boca de 38 metros e 45.684 dwt, as embarcações inaugurarão uma nova classe denominada "G5", uma evolução da classe anterior de unidades ro-ro "G4" polivalentes construídas pelo mesmo estaleiro e entregue ao Grupo Grimaldi entre 2014 e 2015. O seu desenho resulta de um estudo criterioso das necessidades do Grupo e dos seus clientes.

Os navios da classe G5 terão capacidade para transportar 4.700 metros lineares de carga rodante, 2.500 CEU (Unidade Car Equivalente) e 2.000 TEU.

Além da capacidade de carga, as embarcações "G5" se destacarão pela adoção de inúmeras soluções tecnológicas, onde tanto o motor principal quanto os geradores auxiliares a diesel atenderão aos níveis de NOx impostos pela regulamentação Tier III, enquanto a propulsão integrada entre o leme e a hélice minimizarão as perdas por vórtice e, conseqüentemente, otimizarão a eficiência da propulsão e reduzirão o consumo de combustível.

Os navios serão projetados para fornecer energia elétrica em terra no cais, o que representa, quando disponível, uma alternativa ao consumo de combustíveis fósseis durante a estada no porto. Eles também serão equipados com sistemas híbridos de limpeza de gases de escape para reduzir as emissões de enxofre e partículas.

A entrega dos seis navios encomendados está prevista entre os primeiros meses de 2023 e o final de 2024. As novas unidades substituirão os navios mais antigos do Grupo, que terão completado 25 anos, e serão implantados entre o Norte da Europa e a África Ocidental, em particular para Lagos (Nigéria).

**Um estudo da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) aponta que mesmo com o pagamento da taxa de utilização do Canal do Panamá, os custos totais para exportar grãos pelos portos do Arco Norte podem cair até 35% se empresas e produtores utilizarem rotas marítimas pelo Pacífico.**

O valor do pedágio pelo Canal é calculado com base no valor da carga transportada, sendo o custo médio da passagem de um navio em torno de US\$ 150 mil. A depender do tamanho da embarcação, o valor pode chegar a quase o dobro disso.

A análise realizada por técnicos da Conab mostra o Canal do Panamá como importante alternativa para melhorar a competitividade dos produtos agrícolas brasileiros, uma vez que pode representar menor tempo de navegação, com decorrente redução do frete, custos operacionais, combustível e emissões, entre outros, bem como possibilitar a abertura de novos mercados de origem asiáticas.

“O que se precisa para atingir esse índice de redução são algumas melhorias na infraestrutura, para adequar a realidade portuária brasileira a essas oportunidades, como a utilização do Canal do Panamá”, pondera o superintendente de Logística Operacional da Conab, Thomé Guth, em nota. “Por isso, algumas empresas brasileiras e terminais portuários já assinaram acordo internacional de intercâmbio de informações e cooperação técnica com as autoridades panamenhas”.

O estudo da Conab não dá mais detalhes de outras rotas internacionais para comparação.

**Um estudo recente da Confederação Nacional da Indústria (CNI) apontou que o número de empresas de navegação que transportam contêineres no Brasil caiu de 23, em 2015, para 14, em 2019 – destes, oito são grandes companhias, reunidas em três alianças globais nas quais compartilham operações.**

Para a CNI, o resultado da concentração é a queda da concorrência, o que amplia a pressão sobre os fretes e gera arbitrariedades na prestação do serviço – como a criação de taxas, o cancelamento de escalas sem aviso prévio, entre outros, segundo Matheus Braga de Castro, analista da entidade.

As companhias de navegação rebatem as acusações. O Centronave (Centro Nacional de Navegação Transatlântica), que representa o setor, disse, em nota, que a concentração não reduziu a concorrência, e que “são muitos os ‘players’ que competem em liberdade de atuação neste mercado”.

Além disso, a associação diz que o processo de consolidação atinge não apenas a navegação, mas também “incontáveis ramos da economia”, inclusive do lado dos tomadores de serviços de transportes marítimos, como indústrias automotiva, farmacêutica, de alimentação e grandes frigoríficos – ou seja, o poder de barganha dos usuários em vários segmentos também aumentou.

O Centronave também destaca que “não desenvolve atividades comerciais junto a seus associados” e que não teve acesso ao estudo da CNI e, por isso, não pode responder com mais detalhes.

Um das reclamações da indústria às empresas de navegação é que, nos últimos anos, caiu muito o número de serviços operados nos portos brasileiros. Com isso, os usuários têm menos opções de viagens e escalas para transportar suas cargas ao destino final. Em 2015, as transportadoras de contêineres operavam 94 serviços

por semana no Brasil. Ao fim de 2019, o número havia caído para 66, aponta o estudo.

Para a CNI, outro grande temor é a crescente verticalização das cadeias logísticas globais, já que os grupos de navegação cada vez mais investem nos portos e em transportes terrestres, diz Castro.

No Brasil, há alguns exemplos de terminais portuários controlados por grupos de navegação. A APM Terminals (da Maersk) controla ativos em Pecém (CE), Itajaí (SC) e Itapoá (PR), e a Terminal Investment Limited (da MSC) opera em Navegantes (SC) e no Rio de Janeiro. As duas empresas também formam uma joint venture no Porto de Santos (SP), a Brasil Terminal Portuário (BTP).

A indústria começa a discutir a criação de uma entidade para evitar abusos, afirma Castro, da CNI. “Estamos em reuniões iniciais para formar um conselho nacional de usuários de transporte de contêineres. É uma estratégia para ampliar o poder de barganha.”

Em relação a esse ponto, o Centronave afirma que muitos desses ativos portuários são “investimentos ‘greenfield’ [construídos do zero] que outros investidores não se interessaram em desenvolver”. Os terminais, diz a entidade, são um dos “elos operacionais mais importantes da cadeia”, e, por isso, “precisam ser extremamente eficientes para garantir fluidez”. A associação também destaca que a maior parte dos operadores de terminais no Brasil e no mundo são independentes.

Os questionamentos da CNI vêm à tona em meio à disparada de preços dos fretes e de problemas na prestação dos serviços, como atrasos e cancelamentos. Em janeiro, o frete na rota Santos-Xangai atingiu um patamar recorde de US\$ 10 mil por TEU.

Esse aumento tem ocorrido em todo o mundo, principalmente nas rotas que partem da China, o que vem gerando questionamentos às empresas de navegação por parte de autoridades regulatórias na Europa, nos Estados Unidos e na China.

A própria CNI, porém, não enxerga arbitrariedade na recente alta dos fretes. Castro avalia que a causa dessa disparada nos últimos meses são problemas logísticos decorrentes da pandemia. “É um momento anormal, os fatores conjunturais falam mais alto do que aspectos estruturais [a concentração de mercado]”. Ele diz que a preocupação precede os distúrbios recentes no mercado.

Em relação aos questionamentos que têm sido feitos em outros países ao setor, o Centronave diz que não acredita em qualquer tipo de intervenção no Brasil e “espera que a liberdade de mercado prevaleça”. A entidade destaca que o setor disponibiliza ao país “toda uma infraestrutura logística” sem receber qualquer incentivo fiscal ou recurso público.

**A Empresa de Planejamento e Logística (EPL) estima que o projeto de lei BR do Mar, proposto pelo Governo Federal, pode reduzir em 15% o valor praticado atualmente no frete DA cabotagem com as mudanças estabelecidas no projeto de lei, aprovado pela Câmara dos Deputados em dezembro de 2020. A informação foi divulgada em um artigo técnico publicado pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL) no último dia 22 de fevereiro.**

O documento da EPL sobre a BR do Mar mostra ainda que um aumento de 60% no volume de contêineres transportados por

cabotagem pode gerar uma redução de mais de 530 mil toneladas de CO2 por ano quando comparado com o modo rodoviário. Esses valores foram calculados com o uso de ferramentas desenvolvidas pela EPL.

Para o cálculo da estimativa de redução de custos, foram considerados parâmetros como preço de combustível, salários, número de embarcações, volume transportado, entre outros. Além disso, foram cruzadas bases de dados de fretes praticados, obtidos por meio acompanhamento de mercado realizado pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística.

Já para a estimativa de emissão de gases de efeito estufa, a EPL usou uma metodologia desenvolvida em parceria com o Instituto de Energia e Meio Ambiente que está disponível no site da estatal. (<http://www.epl.gov.br/greenbonds>).

O projeto BR do Mar é uma iniciativa do Ministério da Infraestrutura que tem como objetivo incentivar a cabotagem no país, por meio do aumento de oferta, incentivo à concorrência, redução de custos envolvidos, expansão de rotas e maior eficiência da matriz de transportes brasileira.

Com alta capacidade de carga e baixo risco de roubos e avarias, a cabotagem permite um ganho de escala, de forma a reduzir o custo unitário. As estimativas calculadas pelo ONTL mostram que esse modo custa em média 60% a menos do que o modo rodoviário e 40% a menos do que o modo ferroviário.

Em 2021, o setor pode crescer pelo menos 10% em relação ao ano passado, seguindo tendência já verificada em 2020.

Por fim, o estudo da EPL mostra que por não conectar diretamente produtores e consumidores e a sua vantagem ser verificada em rotas de grande distância, a cabotagem não compete de forma direta com o transporte por rodovias.

Para ler o documento, acesse:  
<https://ontl.epl.gov.br/publicacoes/artigos-tecnicos/>

## Grãos

**Em seu último relatório, divulgado no dia 18 de fevereiro, a Associação Nacional de Exportadores de Cereais (Anec) reduziu a expectativa de exportação em fevereiro em 1 milhão de toneladas, para um intervalo entre 5 milhões e 7,9 milhões de toneladas, em razão da falta de soja para carregar navios e da chuva que impede a colheita e o carregamento nos portos.**

“O problema, causado pelo atraso na colheita, aumentou porque a soja não está chegando aos portos”, afirmou o diretor-geral da Anec, Sérgio Mendes. Não apenas a chuva tem impedido a colheita, como também o carregamento dos navios graneleiros. Segundo ele, a preocupação com o pagamento de demurrage — estadia além do prazo estabelecido no porto — vem crescendo entre os exportadores.

De acordo com a Anec, 137 navios estavam atracados em terminais brasileiros e aguardando para embarque de soja no último dia 18. Há outros 98 já previstos no line-up, mas que ainda não chegaram aos portos.

O Brasil deve embarcar 3,2 milhões de toneladas neste mês, segundo a consultoria MDCommodities, com sede em Chicago. O

número é pouco menor que a metade da previsão anterior, de 6,5 milhões de toneladas, segundo a agência Bloomberg.

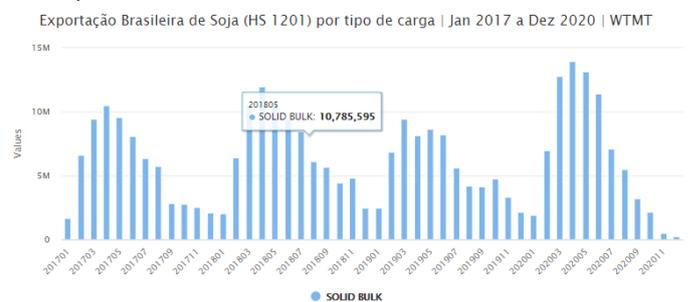
**Segundo informações do Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada (Cepea), a colheita de soja começa a se intensificar no Brasil, mas dificuldades logísticas já preocupam.**

Além de filas de caminhões em algumas estradas nacionais – como nas de Itaituba (PA), no acesso ao porto paraense de Mirirituba –, agentes relatam filas de navios também nos portos brasileiros. Muitos sojicultores têm pressa em colher a oleaginosa com o objetivo de conseguir cumprir os contratos.

“Tradings, por sua vez, estão atentas ao recebimento da soja contratada dentro do prazo. Atrasos nas entregas podem limitar os embarques e resultar em multas nos carregamentos portuários”, destacou o Cepea, em nota. Com isso, a logística para março já está comprometida, e grande parte dos agentes mostra interesse em negociar a soja com entrega apenas a partir do segundo trimestre deste ano.

Confira no gráfico abaixo um histórico das exportações brasileiras de soja mês a mês a partir de 2017:

## Exportações Brasileiras de Soja (HS 1201) | Jan 2017 a Dez 2020 | WTMT



Graph source: DataLiner (To request a DataLiner demo click here)

## Outras cargas

**Segundo o Ministério da Agricultura, o órgão não vai apoiar o pedido de algumas entidades do setor leiteiro para conter as importações de lácteos, principalmente do Mercosul. No segmento, as compras são vistas como fator de desequilíbrio no mercado interno e de pressão negativa na rentabilidade dos pecuaristas brasileiros.**

Em contrapartida, o órgão quer isentar a compra de equipamentos para agroindustrialização e facilitar a entrada de milho norte-americano para abastecer a cadeia. “Queremos proteger nosso produtor, mas nunca pensando em impedir algum tipo de importação. Isso fere a economia liberal e o tratado do Mercosul. Essa hipótese está descartada, impedir as importações jamais”, diz o secretário de Política Agrícola, César Halum. Segundo ele, o ministério tem conversado com autoridades de Argentina e Uruguai, principais exportadores desses produtos para o Brasil, e analisado se há prática de dumping em alguma operação.

Como forma de incentivar os produtores, o Ministério da Agricultura vai encaminhar à Câmara de Comércio Exterior (Camex) um pedido para retirar a tarifa de importação de

equipamentos para a industrialização do leite. O ministério também tenta destravar a entrada de algumas cultivares transgênicas de milho usadas nos Estados Unidos por meio da Comissão Técnica Nacional de Biossegurança (CTNBio) para que a cadeia possa comprar o cereal americano.

O secretário diz confiar no ajuste natural do mercado para reduzir a entrada de lácteos estrangeiros no país. “Como o preço mundial subiu, e hoje dá paridade, entendo que as indústrias brasileiras vão deixar de importar naturalmente para poder comprar o leite daqui. Isso vai equilibrando o mercado”, afirma.

Fetag-RS é uma das entidades que defendem a restrição às importações. “A gente pede proteção ao mercado nacional, ainda mais depois que caiu a taxa antidumping e ficou fácil importar leite. Estamos pedindo para estabelecer limites na importação”, disse Eugênio Zanetti, vice-presidente da entidade. Ele reconhece a dificuldade em convencer o governo a tomar medidas nesse sentido. “A ideia é que produtor seja mais competitivo, mas como vamos ser competitivos se não temos incentivos?”, questionou.

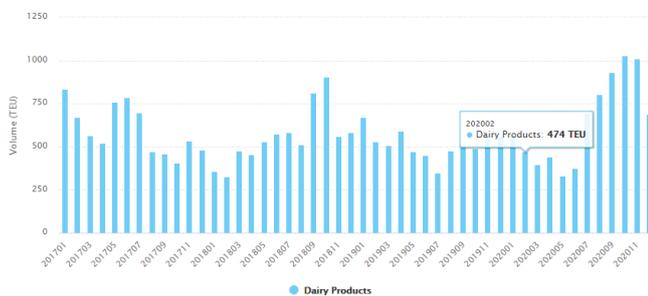
A Associação Brasileira dos Produtores de Leite (Abraleite) defende a tributação dos lácteos importados, como ocorre com o açúcar brasileiro quando é vendido para os países do Mercosul.

Em janeiro deste ano, as importações de produtos lácteos se aproximaram de 18 mil toneladas, volume 26% menor que o de dezembro de 2020, quando as compras alcançaram 22,6 mil toneladas. Na comparação com o primeiro mês do ano passado, no entanto, o volume aumentou 64%. Em janeiro de 2020, o Brasil importou cerca de 11 mil toneladas. No total do ano, as importações chegaram a 174 mil toneladas, segundo dados do Agrostat, do Ministério da Agricultura.

O gráfico a seguir traz o histórico das importações brasileiras de laticínios a partir de 2017:

### Importação Brasileira de Laticínios (Cap. 04) | Jan 2017 a Dez 2020 | TEU

Brazilian Dairy Imports (Chap. 04) | Jan 2017 to Dec 2020 | TEU



Graph source: DataLiner (To request a DataLiner demo click here)

**O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) informou que a partir de 1º de março passam a valer as novas exigências para exportação de 24 produtos vegetais para a Índia, relacionadas com organismos geneticamente modificados. As regras foram estabelecidas pelo país, por meio da FSSAI (Food Safety and Standards Authority of India).**

“A exportação desses produtos deve estar acompanhada por um certificado oficial, conforme modelo estabelecido pela autoridade indiana, e que deverá ser emitido pelo Mapa no ponto de saída da

mercadoria”, explica o diretor do Departamento de Sanidade Vegetal e Insumos Agrícolas, Carlos Goulart.

Todos esses produtos vegetais, independente do grau de processamento e do uso proposto, devem receber a referida certificação não-OGM. Os exportadores deverão solicitar a emissão do certificado na unidade da Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro) de saída da mercadoria.

Somente para os produtos que têm autorização para cultivo OGM no Brasil – feijão (*Phaseolus vulgaris*), milho, soja e cana-de-açúcar – deverá ser apresentado o laudo de análise laboratorial, emitido por laboratório da rede credenciada Mapa, atestando a ausência de evento OGM na partida a ser exportada.

Os produtos vegetais sujeitos ao cumprimento da exigência estão indicados na tabela abaixo:

	Produto	Nome científico
1	Abacaxi	Ananas cosmosus
2	Abóbora	Curcubita pepo
3	Alfafa	Medicago sativa
4	Ameixa	Prunus domestica L.
5	Arroz	Oryza sativa
6	Batata	Solanum tuberosum
7	Beterraba sacarina	Beta vulgaris
8	Cana de açúcar	Saccharum sp
9	Cártamo	Carthamus Tinctorius
10	Maçã	Malus domestica
11	Canola	Brassica napus
12	Feijão	Phaseolus vulgaris
13	Chicória	Cichorium intybus
14	Feijão Caupi	Vigna unguiculata
15	Beringela	Solanum melongen
16	Linhaça	Linum usitatissimum L.
17	Milho	Zea mays
18	Melão	Cucumis melo
19	Mamão	Carica papaya
20	Nabo	Brassica rapo
21	Pimentas e pimentões	Capsicum annum
22	Soja	Glycine max
23	Tomate	Lycopersicon esculentum
24	Trigo	Triticum aestivum

**O Brasil vai reduzir a tarifa de importação de bicicletas de 35% para 30% a partir de março, depois passando para 25% em julho e para 20% em dezembro. A medida foi publicada no Diário Oficial da União do último dia 18 de fevereiro.**

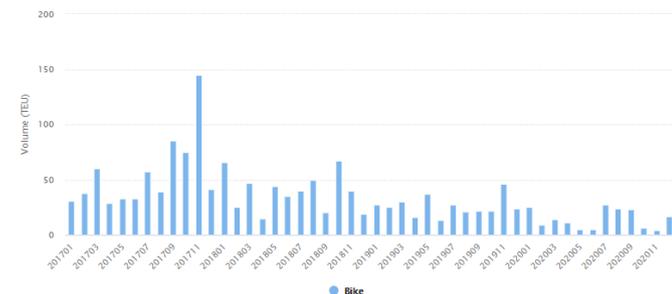
Com a decisão do Comitê Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Camex), o imposto voltará ao patamar previsto na Tarifa Externa Comum do Mercosul (TEC), de 20%. O Brasil havia incluído as bicicletas na lista de exceções da TEC em 2011, quando elevou a tarifa para 35% para beneficiar a produção nacional.

Segundo a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo), o Brasil mantém produção importante na área no Polo Industrial de Manaus, mas a importação brasileira de bicicletas é bem superior às exportações da indústria nacional. O polo fabricou 56.981 unidades em janeiro, com crescimento de 44,6% em relação a dezembro e 1% no comparativo com o mesmo mês de 2020.

Confira abaixo o volume de bicicletas importadas pelo Brasil a partir de 2017:

### Importação Brasileira de Bicicletas (HS 8712) | Jan 2017 a Dez 2020 | TEU

Bicycle Imports to Brazil (HS 8712) | Jan 2017 – Dec 2020 | TEU



Graph source: DataLiner (Para solicitar uma demo do DataLiner clique aqui)

## Economia

**Em 2020, as exportações de grãos, oleaginosas e cereais e seus derivados passaram a constituir mais de 40% do total das exportações do Paraguai, das quais 33% correspondem à soja e seus derivados.**

O gergelim também teve um bom desempenho, dobrando a quantidade exportada. Além disso, a carne bovina e o arroz alcançaram os maiores patamares de exportação dos últimos anos, segundo o Ministério da Agricultura e Pecuária do Paraguai.

Os volumes de exportação de soja em 2020 aumentaram 35%, para 6.618.592 toneladas. Segundo dados da Diretoria de Censos, Levantamentos e Estatísticas Agropecuárias do Ministério da Agricultura paraguaio, a produção de soja no país na safra 2019/2020 foi da ordem de 11 milhões de toneladas, superando em 2.500.000 toneladas a safra anterior. Do total produzido pelo país, aproximadamente 50% é processado internamente e o restante é exportado.

Os volumes de exportação de gergelim em 2020 aumentaram 105%, representando 42.067 toneladas. Já o volume exportado de carne bovina teve uma variação positiva de 10%, em relação a 2019, que representa 272.058.626 quilos. Por sua vez, o volume exportado de arroz em 2020 teve uma variação positiva de 22% em relação a 2019, o que representa 902.757.015 quilos

Por sua vez, o volume exportado da Chia em 2020, segundo dados do Serviço Nacional de Sanidade e Qualidade de Sementes (Senave), atingiu 26 mil toneladas, que atendem cerca de 50% da demanda mundial. Foi o dobro da quantidade produzida e exportada pelo país em 2018.

**O Comitê-Executivo de Gestão (Gecex), núcleo colegiado da Câmara de Comércio Exterior (Camex) do Ministério da Economia, aprovou a redução das tarifas de importação de mais 25 produtos. As alterações do Imposto de Importação abrangem itens listados em quatro resoluções publicadas no Diário Oficial da União do dia 23 de fevereiro.**

As medidas permitem desonerar impostos sobre bens que não são produzidos no Mercosul, garantir o abastecimento normal e fluido de mercadorias no bloco, facilitar o enfrentamento da pandemia da Covid-19, bem como aperfeiçoar a mensuração do comércio por meio da criação de códigos específicos da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).

A Resolução nº 165 reduz a Tarifa Externa Comum (TEC) definitivamente para produtos classificados em 11 códigos da NCM, todos para o patamar mínimo de 0% ou 2% da TEC. Os cortes abrangem medicamentos, preparações químicas para uso fotográfico, discos para cunhagem de moeda, fios à base de níquel-titânio, folhas de alumínio, comutadores a vácuo, lentes para câmeras fotográficas e máscaras contra gases.

A Resolução nº 161, por sua vez, estabelece 11 reduções tarifárias temporárias por razões de desabastecimento para produtos químicos, tintas de escrever ou de desenhar, carvão ativado, laminados de uretano e politereftalato de etileno, bem como fios de poliéster de alta tenacidade e fibras de carbono. Nesses casos, os produtos tiveram reduções tarifárias do Imposto de Importação a 0%, por até 365 dias, mediante quotas e prazos estabelecidos na resolução.

A Resolução nº 162 rebaixa o Imposto de Importação a 0% de três novos insumos farmacêuticos para fabricação de medicamentos utilizados em internações hospitalares – besilato de cisatracúrio, maleato de metotrimoprazina e brometo de rocuroônio. Com esses insumos, a lista de reduções tarifárias temporárias destinadas ao enfrentamento da Covid-19, de que trata a Resolução Gecex nº 17/2020, passa a contemplar 564 produtos.

Por fim, a Resolução nº 164 da Camex converte 17 códigos da NCM, sem alteração da TEC, em 45 códigos, a fim de atender a compromissos internacionais do Brasil decorrentes da Convenção de Minamata sobre o Mercúrio e da Convenção de Estocolmo sobre Poluentes Orgânicos Persistentes. A medida busca aperfeiçoar a mensuração do comércio dessas mercadorias por meio da criação de códigos específicos na Nomenclatura.

*DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuída semanalmente. Edições anteriores podem ser baixadas em [www.datamarnews.com](http://www.datamarnews.com). Suas contribuições, críticas, sugestões e, se as fizerem, 'press releases', serão bem vindas. Contato: [datamarweek@datamar.com.br](mailto:datamarweek@datamar.com.br)  
Tel + 55-11-3588-3033  
Datamar Consultores Associados Ltda.  
Rua Funchal 203, 4º andar  
Vila Olímpia, São Paulo – 04551-904 – SP*