

### Notícias principais

#### **De acordo com o Cecafé – Conselho dos Expositores de Café do Brasil, a exportação de café pelo Porto de Santos cresceu 29,3% nos primeiros sete meses de 2019, em relação ao mesmo período do ano passado.**

O cais santista continua sendo o principal porto de exportação de café, respondendo por 77% de todas as sacas embarcadas no país.

O levantamento da Cecafé apontou que entre janeiro e julho de 2019, o complexo portuário santista embarcou mais de 18,2 mil sacas de 60 quilos de café. Já no mesmo período do ano passado, foram 14,1 mil sacas.

Em julho, foram embarcadas 3,2 milhões de sacas de café, que é o maior número de embarques dos últimos cinco anos para o mês. Nesse mesmo período, as exportações de café no país apresentaram crescimento de 28,2% em relação a julho de 2018, quando o Brasil embarcou 2,5 milhões de sacas.

Embora o volume tenha aumentado, o preço médio da saca do café teve queda de um ano para outro, com redução de 18%, ficando em US\$ 119,7/saca. Com isso, a receita cambial gerada nesse mês foi de US\$ 378,2 milhões, o que representou aumento de 5,1% em relação a julho do ano passado.

O levantamento apontou que também as exportações de café de janeiro a julho de 2019 foram as maiores dos últimos cinco anos para o período, com o embarque de 23,5 milhões de sacas, crescimento de 37,6% em relação ao período de janeiro a julho do ano passado. A receita cambial, neste caso, alcançou US\$ 2,9 bilhões, apresentando também aumento de 11% ante o mesmo período de 2018.

O café arábica foi a variedade mais exportada, com 71,4% do volume total das vendas externas, equivalente a 2,3 milhões de sacas, seguido do café conilon (robusta), com 18,2%, enquanto que o solúvel representou 10,3% das exportações.

“A colheita referente a 19/20 está praticamente finalizada e tudo indica que manteremos bons resultados até o fechamento do ano civil. Mais uma vez, os negócios do café brasileiro com o exterior se mostram consolidados, graças à eficiência e forte compromisso com a sustentabilidade de toda a cadeia produtiva e comercial do Brasil”, afirma Nelson Carvalhaes, presidente do Cecafé.

De acordo com o executivo, os sete primeiros meses do ano registraram o aumento das exportações de café para os Estados Unidos e Alemanha, seguidos pela Itália e Japão. Juntos, os quatro países consomem 51,7% do café brasileiro.

### Portos, terminais e infraestrutura

**O Porto de Paranaguá foi eleito pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento para testar um projeto de análise remota de documentação** para a liberação de alguns produtos de importação e exportação. A medida agiliza o controle e a liberação das cargas.

Segundo o Ministério, o Porto de Paranaguá foi escolhido “por ser o segundo maior porto do país e pelo fato dessa modalidade de controle proporcionar maior agilidade, em especial na área vegetal, na qual o porto se destaca”.

A tecnologia abrange as mercadorias importadas como “matéria-prima” para a fabricação de fertilizantes, independentemente da forma de acondicionamento. Nestes processos, é feita apenas conferência documental, sendo dispensados da vistoria.

A conferência é realizada de forma remota, por servidores lotados em outras unidades do Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro). A análise remota de processos tem permitido ainda mais fluidez e rapidez aos processos.

Ainda em fase de testes, se o projeto tiver êxito a ideia é que seja expandido para as demais unidades já a partir de outubro.

### Modelo

O Porto de Paranaguá já é exemplo de rapidez nos procedimentos de controle, fiscalização e liberação da carne exportada. Segundo Fernando Mendes, secretário adjunto de Defesa Agropecuária, dos mais de 300 processos por dia, só no Porto de Paranaguá, 99% são liberados automaticamente.

“Antes demorava até 60 horas. Hoje é questão de minutos. O tempo de liberação reduziu drasticamente porque investimos em tecnologia. Em Paranaguá, conseguimos elevar muito a eficiência e a redução de tempo para o usuário”, acrescenta.

Segundo Mendes, isso foi possível graças ao investimento em tecnologia e informatização. De acordo com o Ministério, uma das mudanças foi a inclusão dos produtos de origem animal submetidos ao Serviço de Inspeção Federal (SIF) no Portal Único de Comércio Exterior, também acessado pela Receita Federal e Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa).

Além disso, outro fator que agilizou a liberação das cargas teria sido uma nova plataforma de gerenciamento e controle das operações de trânsito internacional de produtos agropecuários (SIGVIG 3.0).

A tecnologia permitiu que a certificação que atesta que o produto nacional pode ser exportado seja visualizada pelos importadores remotamente. Isso, segundo eles, elimina etapas antes muito burocráticas, como protocolo de documentos físicos e preenchimento manual de certificados.

#### **De acordo com o Estadão, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) deve deliberar sobre um projeto de ampliação do Terminal Portuário de Manaus pela empresa de iniciativa privada SuperTerminais.**

A ampliação do Porto de Manaus é alvo de disputa judicial desde 2009, com seu concorrente, a Porto Chibatão, que é também concessionária para exploração do porto. Movimentações na Justiça também vinham impedindo que o assunto entrasse na pauta das reuniões de diretoria da Antaq desde 2014.

No mês passado, a União, por meio do Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, encaminhou ofício ao Ministério da Infraestrutura manifestando interesse da União em ingressar no processo, já que a atuação da Justiça estaria impactando na autonomia funcional da Agência Reguladora e afetando diretamente a ampliação da capacidade e movimentação da SuperTerminais.

As duas operadoras portuárias ocupam terrenos vizinhos à margem do Rio Negro. Juntas, elas respondem por quase a

totalidade da movimentação de cargas de cerca de 550 empresas que usam o porto amazonense. O projeto de ampliação do Porto de Manaus da SuperTerminais prevê a instalação de um cais flutuante e a ampliação do pátio de armazenamento, com investimentos de R\$ 150 milhões. A SuperTerminais alega que, com o embargo, a empresa já acumula prejuízos de cerca de R\$ 30 milhões e foi obrigada a desligar mais de 140 colaboradores. Procurada, a Porto Chibatão não se manifestou até o fechamento da nota.

### **O grupo filipino ICTSI mantém “altas expectativas” sobre sua operação no terminal de contêineres do RJ, adquirido recentemente e que era, anteriormente, operado pela Libra Terminais.**

Além do contrato de concessão do terminal de contêineres do RJ T1Rio vigente até 2048, o grupo também é responsável pelo terminal de contêineres argentino TecPlata.

Bruno Porchietto, CEO da TecPlata, afirmou: “Estamos acompanhando esse processo com grande expectativa e comemoramos que a ICTSI conseguiu a operação de um porto tão importante e estratégico para a região”.

“Do nosso ponto de vista, é uma ótima oportunidade para continuar capitalizando sinergias com o Porto de La Plata e continuar promovendo, como temos feito, uma maior troca comercial de contêineres com o Brasil, um dos parceiros estratégicos mais importantes do país”, acrescentou.

O grupo filipino, que em La Plata, recentemente começou a receber um serviço direto entre o Brasil e a Argentina, espera fortalecer sua atividade na América do Sul, onde também mantém operações em Guayaquil, no Equador, e no porto brasileiro de Suape.

O novo terminal do grupo tem uma área total de 19 hectares e 715 metros de píer, com profundidade de até 16 metros o que permite operar com navios de grande porte.

Com uma capacidade estimada de 530.000 TEUs, o terminal do Rio de Janeiro é equipado com instalações de última geração, incluindo cinco guindastes e uma ampla gama de equipamentos, com mais de 16 pórticos.

Em 2018, o terminal do Rio de Janeiro teve um desempenho de aproximadamente 135.000 TEUs e as expectativas da empresa são operar ao máximo na capacidade instalada.

### **A movimentação dos portos do sistema de concessão pública no Chile só alcançou um crescimento de 0,12% no primeiro semestre de 2019.**

De acordo com a Public Company System (SEP), os dez complexos portuários distribuídos entre Arica a Punta Arenas movimentaram um total de 24.365.132 toneladas.

Segundo o relatório, a carga movimentada em contêineres aumentou de 16.805.210 toneladas para 16.950.565 toneladas. O volume de carga a granel também aumentou, de 4.573.832 toneladas nos primeiros seis meses de 2018 para 4.621.786 toneladas em 2019.

A movimentação nos portos públicos do Chile de carga geral fracionada, por sua vez, caiu de 2.955.907 toneladas para 2.792.781 toneladas neste ano.

Em relação aos portos, o principal deles foi o complexo portuário de San Antonio, com um total de 11.404.323 toneladas movimentadas e um crescimento de 17,21%. Em segundo lugar está o Porto de Valparaíso, com uma queda de -17,99% e movimentação de 4.963.429 toneladas.

Uma queda semelhante tiveram os portos de Talcahuano, estatal da qual dependem os portos de San Vicente e de Talcahuano. Esses portos tiveram um decréscimo de -17,69% e um fluxo de 2.616.966 toneladas em 2019.

O declínio, segundo as estatísticas da SEP, decorre dos resultados do Porto de São Vicente, operado pela concessionária SVTI, que passou de uma movimentação de 2.959.901 toneladas entre janeiro e junho de 2018 para 2.379.119 nos primeiros seis meses deste ano. Pelo contrário, o Terminal Portuário Talcahuano aumentou em 237.847 toneladas, superando em 219.674 o ano passado, até a mesma data.

**Os portos administrados pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) registraram um novo recorde na movimentação de cargas.** A receita tarifária das operações realizadas nos Portos de Salvador, Aratu/Candeias e Ilhéus atingiu valores históricos no mês de julho de 2019, atingindo a marca de R\$ 15,6 milhões, o que representa um aumento de 40,42% em relação ao mês anterior.

A marca superou ainda o recorde já registrado no mês de janeiro deste ano nos portos da Bahia, quando alcançou um total de R\$ 14,3 milhões. Neste ano, os portos baianos já movimentaram 16,7 milhões de toneladas. Os produtos mais movimentados no último mês de julho foram fertilizantes, nafta e granéis líquidos e gasosos. Já em termos financeiros, a maior parte da receita refere-se à movimentação de contêineres e carga geral.

### **O Tribunal de Contas da União (TCU) realizou, sob a relatoria do ministro Benjamin Zymler, acompanhamento da desestatização, por meio de arrendamento portuário, de terminal voltado para a movimentação e a armazenagem de contêineres (SUA05), localizado no Complexo Portuário de Suape (PE).**

“Esse terminal que será licitado compreende um cais de 770 metros e retroárea de aproximadamente 270 mil m<sup>2</sup>. Estão previstos investimentos de R\$ 1,2 bilhão, com potencial para gerar R\$ 9 bilhões em receitas”, explicou o ministro-relator sobre o leilão de Suape.

Antes que ocorra a publicação do leilão de Suape, o TCU determinou ao Ministério de Infraestrutura (MInfra) e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que implementem diversas medidas.

A Corte de Contas determinou que o edital da licitação e o contrato deverão possuir cláusulas esclarecendo que o arrendatário titular da área SUA05 não possuirá nenhum direito de preferência em relação à utilização das áreas contíguas ao terminal.

O TCU determinou também que o edital tenha cláusulas que tratem da participação na licitação do atual arrendatário do terminal de movimentação de contêineres do Porto de Suape, o Tecon I. O objetivo é evitar a concentração do mercado em apenas um operador, o que seria contrário à meta do Poder Concedente com a licitação de SUA05.

O estudo relativo à dragagem deverá ser corrigido. “Para que se tenha mais eficiência e economicidade, deve ser revista a inclusão de rebocador para os serviços de mobilização e desmobilização da draga a ser utilizada, uma vez que equipamentos de maior porte possuem propulsão própria”, explicou o ministro-relator Benjamin Zymler.

**O governador do Paraná, Carlos Massa Ratinho Junior e técnicos da Secretaria de Infraestrutura e Logística apresentaram, no último dia 07/08, ao grupo China Merchants projetos ferroviários de curto, médio e longo prazos no estado.** A empresa é uma das gigantes do setor logístico e comprou recentemente o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP). O encontro teve como intuito acelerar o desenvolvimento dos projetos que vão culminar com o corredor ferroviário Dourados-Paranaguá.

De acordo com estudos do Governo, cerca de 10 milhões de toneladas circularam pelas ferrovias paranaenses com destino aos portos do Paraná em 2018, contra 43 milhões de toneladas transportadas por caminhões, o que mostra o desequilíbrio no escoamento.

Para dar conta da crescente demanda da sociedade, do agronegócio e da necessidade de estruturar o Paraná como centro logístico da América do Sul, os investimentos a médio prazo preveem um corredor intermodal entre Cascavel e Foz do Iguaçu, com previsão de contratação de projeto e Evetea (Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental) para este mês e lançamento do edital em 2021. A ligação está orçada em cerca de R\$ 1,6 bilhão.

O projeto prevê o transporte por via fluvial e terrestre entre Foz do Iguaçu e Cascavel pela nova perimetral leste, parte do projeto milionário da segunda ponte entre o Brasil e o Paraguai, além do transporte ferroviário, o que concretizará aumento expressivo da movimentação de trens e cargas no Oeste do Paraná, ampliando a geração de emprego e o PIB do Estado. A mudança no maior porto seco do País, em Cascavel, por onde transitam 150 mil caminhões por ano, permitirá integração inédita e rápida entre as três vias.

O projeto a longo prazo é concretizar a ligação Dourados-Paranaguá, com a integração do trecho intermodal Foz do Iguaçu-Cascavel, que pode trazer potencial de exportação inédito ao Estado. Haverá as linhas Cascavel-Guarapuava-Irati-Lapa-Litoral, cobrindo uma região estratégica para o País e o continente. A nova ligação teria 1.000 quilômetros.

A ideia é que 50 milhões de toneladas de cargas, entre exportações e importações, sejam transportadas por este ramal, entre milho, soja e carnes, com retorno de fertilizantes e calcários por parte da China.

O grupo chinês conheceu também o projeto de concessão de rodovias do Paraná, que prevê a ampliação da malha rodoviária dos atuais 2,5 mil quilômetros para 4,1 mil quilômetros, ligando importantes rodovias federais e estaduais ao Porto de Paranaguá.

### Navegação

**De acordo com o Valor, o Estaleiro Atlântico Sul (EAS), localizado em Ipojuca (PE), suspendeu suas atividades por tempo indeterminado. O motivo é a falta de encomenda de navios.**

Os controladores da empresa, Camargo Corrêa e Queiroz Galvão, tentam renegociar uma dívida de R\$ 1 bilhão com o BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

O valor apurou que no dia 10 vence uma parcela de R\$ 20 milhões com o banco, que deve ser paga. O estaleiro tem hoje em caixa R\$ 160 milhões.

**A Maersk é, agora, a única empresa de navios porta-contêineres a operar no Porto de Mar del Plata depois que a MSC decidiu interromper seus serviços no local, por falta de um guindaste e outros investimentos por parte do porto.** Com isso, as exportações pelo Porto de Mar del Plata ficarão prejudicadas.

Para especialistas do setor, a interrupção do serviço pela MSC implicará em aumento dos custos logísticos para atividades como exportações pelo Porto de Mar del Plata, além de maior risco de roubo de mercadorias e quebra de caminhões, entre outros fatores. Em resumo: o local não será um porto multimodal.

Com a diminuição da capacidade de serviços, muitas empresas que exportavam seus produtos pelo porto devem considerar a possibilidade de retornar ao transporte terrestre de cargas e operar no Porto de Buenos Aires.

Para o contador Emilio Bustamante, um dos proprietários do Terminal de Contêineres Dois (TC2), “A MSC não vem mais porque o porto não fez os investimentos necessários para operar os navios que eles estavam operando. Tenho alertado há algum tempo que isso ia acabar acontecendo, porque precisamos fazer investimentos. O porto público declara que não tem dinheiro, mas também não incentiva as partes privadas a fazê-lo, embora estejamos dispostos a fazê-lo”, afirmou.

E completou: “O porto de Mar del Plata, há muitos anos, é um porto de pesca, mas isso não significa que ele também possa exportar mercadorias, como os portos do resto do mundo. Aqui ele sempre levou nada além de pescar e isso é um erro que estamos tentando nos mudar lentamente”.

**A Asahi Tanker Co. Ltd., a Exeno Yamamizu Corporation, a Mitsui OSK Lines Ltd. e a Mitsubishi Corporation anunciaram um acordo para criar uma parceria estratégica para fornecer novos serviços de infraestrutura na indústria naval marítima: navios elétricos.** Sua empresa recém-criada, e5 Lab. Inc. (e5 Lab) trabalhará para desenvolver e promover o maior uso desses modos relativamente limpos de transporte marítimo.

Há uma série de desafios enfrentados pela indústria naval do Japão que o e5 Lab buscará resolver ao consolidar as tecnologias, o know-how e as redes de seus quatro principais acionistas. A nova empresa desenvolverá uma plataforma para fornecer uma linha de serviços que aproveite as embarcações movidas a energia elétrica e outras tecnologias de ponta. O objetivo é alavancar essa plataforma para incentivar o crescimento sustentável e o desenvolvimento dentro do setor de transporte marítimo.

O primeiro objetivo do e5 Lab será construir o primeiro petroleiro de emissão zero do mundo até meados de 2021. O navio-tanque será uma embarcação costeira movida por baterias de grande capacidade e operará na Baía de Tóquio. A empresa também desenvolverá outros tipos de embarcações com motor elétrico.

Além disso, o e5 Lab promoverá ativamente a eletrificação de embarcações costeiras e oceânicas e reunirá as tecnologias, os recursos humanos e o know-how operacional necessários para alcançar a meta de redução de 50% dos GEE da Organização Marítima Internacional – OMI (a OMI quer ver as emissões anuais caírem para metade dos seus níveis de 2008 em 2025).

“Tesla dos navios” chega aos mares até final do ano

Com o mesmo objetivo de evitar a emissão de poluentes, a holandesa Port-Liner está construindo dois cargueiros elétricos gigantescos, chamados de “Tesla dos navios”. Um porta-voz da empresa anunciou que os navios elétricos vão estar prontos até o outono holandês e que as suas rotas já foram programadas.

A expectativa é de que o projeto de 100 milhões de euros, que recebeu um subsídio de 7 milhões da União Europeia, alcance um impacto significativo no transporte marítimo local, do qual fazem parte os portos de Amsterdã, Antuérpia e Roterdã.

Segundo declarações do diretor-executivo da Port-Liner, Ton van Meegen: “há cerca de 7.300 embarcações em terra na Europa inteira e mais de 5 mil delas são propriedade de empresários da Bélgica e da Holanda. Podemos construir mais de 500 por ano, mas a esse ritmo demoraria cerca de 50 anos para que a indústria operasse com energia verde”.

É esperado que as primeiras seis embarcações retirem anualmente 23 mil caminhões das estradas dos Países Baixos, constituindo uma alternativa com baixo impacto ambiental.

Além da Port-Liner construir suas embarcações, ela também desenvolveu a sua própria tecnologia que permite alojar as baterias num contentor. O diretor-executivo explica que desta forma será possível modernizar navios que já estão operacionais. “Isso permite-nos modernizar as embarcações que já estão operacionais, o que é um avanço para as credenciais de energia verde do setor. Os contentores são carregados em terra pela fornecedora Eneco, que fornece energia solar, renovável e livre de carbono”.

Os primeiros navios vão começar a navegar até ao final deste ano.

**A CMA CGM está se preparando para utilizar a internet 5G para otimizar suas operações de monitoramento de contêineres.** Isso porque apesar do desenvolvimento comercial do 5G ainda não ter sido concluído, ele traz uma tecnologia revolucionária. Desde que foi projetado, ele teve como objetivo integrar vários casos de uso anteriormente limitados pela tecnologia atual, incluindo a Internet das Coisas (IoT).

“Este é um salto real no fortalecimento da atividade de monitoramento de contêineres, que podem ser deixados por várias semanas no mar e em terra”, afirma Rajesh Krishnamurthy, diretor executivo de TI e Transformações da CMA CGM.

Nos últimos anos, o desenvolvimento da Internet das Coisas em contêineres surgiu, com o Traxens, a caixa conectada a um contêiner que permite que os clientes da CMA CGM gerenciem sua

cadeia de suprimentos quase em tempo real. A CMA CGM foi a primeira transportadora marítima a investir nessa inovação e, desde então, tem se juntado a outras importantes transportadoras oceânicas, sugerindo que esse tipo de tecnologia será padronizado na indústria.

Com o 5G, o desenvolvimento da IoT está assumindo uma dimensão completamente diferente, explica Rajesh Krishnamurthy. “Essa nova rede nos permite conectar um grande número de dispositivos por km<sup>2</sup>, garantindo uma taxa de transferência rápida. Estamos falando de um tempo de resposta entre dispositivos que mal excede um milissegundo. Isso oferece um diferencial crucial para a indústria com trocas constantes e quase imediatas com dispositivos de baixo rendimento que consomem pouca energia. Este é um salto real no fortalecimento de contêineres conectados, que muitas vezes podem sair por várias semanas no mar e em terra”, afirma.

O desenvolvimento desta nova rede móvel ainda tem um longo caminho a percorrer, tanto em terra como no mar. Seja qual for o padrão adotado, o Grupo CMA CGM continuará a se posicionar de modo a garantir aos clientes a mais completa experiência possível.

**A indústria naval paraguaia não está passando pelo seu melhor momento no país, em grande parte por conta da queda do preço das commodities e, em especial do minério de ferro.**

Guillermo Ehreke, proprietário do estaleiro La Barca del Pescador, afirma que a soja teve anos bons e ruins, o que não foi suficiente para resolver o problema do grande número de barcos parados, disponíveis para serem utilizados. “Além do fato da soja ser um produto sazonal – ela é transportada nos meses de janeiro, junho e julho – algumas safras não foram boas, fazendo com que o transporte não fosse utilizado totalmente, dentro de suas potencialidades”, afirmou.

Outro problema foi a diminuição na importação de combustíveis, que acabou impactando nas atividades de transporte. Só no primeiro semestre deste ano, o Paraguai importou 14% menos combustível que no ano anterior.

Quanto às cargas containerizadas, as frágeis economias da Argentina e do Brasil também afetaram as importações e exportações desses produtos.

Capacidade de Construção da Indústria Naval Paraguaia

Em relação à capacidade de construção da indústria naval paraguaia, Ehreke afirma que ela está intacta no ponto de vista da infraestrutura. Para o profissional, é necessário manter os recursos humanos atualizados e com salário pago.

Ele reconheceu que o Paraguai tem capacidade para processar entre 3 mil e 4 mil toneladas de aço por mês sem muito esforço, o que significa que pode construir seis grandes barcas Jumbo sem problemas. Para ele, o ideal é que os futuros navios possam ser construídos no país, que tem qualidade e capacidade para isso.

Empresa brasileira investe na construção de embarcações

Enquanto isso, no Brasil, a companhia de navegação Posidonia, especializada nas atividades de cabotagem e longo curso, acaba de investir cerca de R\$ 15 milhões na construção e na recuperação de duas embarcações, o Posidonia Bravo e o Santa Maria.

O Bravo é primeira embarcação da companhia construída com recursos próprios e chega para atuar em operações especiais de lavra e transporte de minerais no oceano. Com capacidade para transportar até 3 mil toneladas de carga, ele conta com sistema de descarte sustentável e bombas de dragagem com capacidade de 55 mil m3 diários.

Já a balsa de carga geral Santa Maria, que também apresenta capacidade para 3 mil toneladas e foi construída em 2005, passou por obras de recuperação e classificação para transportar carretéis de umbilicais (conexões flexíveis para transferência de óleo entre embarcações) na cabotagem.

A Posidonia deve encerrar 2019 com um faturamento de R\$ 100 milhões, representando um acréscimo de 50% em relação ao ano anterior. De janeiro a junho deste ano, o volume de carga transportada pela companhia chegou a cerca de 500 mil toneladas.

### Açúcar & etanol

**De acordo com o Valor, as usinas do Centro-sul do país processaram mais cana de açúcar na segunda quinzena de julho desta safra em relação a safra anterior.** Apesar disso, elas reduziram a produção de açúcar, apostando no etanol.

Segundo informações divulgadas pela Única – União das Indústrias de Cana-de-Açúcar, foram moídas 49,693 milhões de toneladas de cana na segunda metade de julho, crescimento de 4,3% em relação ao mesmo período de 2018. A produção de açúcar diminuiu 5,5% na mesma base de comparação, para 2,478 milhões de toneladas.

Já a fabricação de etanol aumentou, impulsionada pelo etanol hidratado, cuja produção subiu 3,1%, para 1.815 bilhão de litros. Enquanto isso, a produção de etanol anidro diminuiu 3,4%, para 835 milhões de litros.

Vale lembrar que a produção foi limitada pela piora na qualidade da matéria-prima após a geadas no início de julho.

Enquanto a moagem de São Paulo está 5,8% menor no acumulado desta safra, somando 179,5 milhões de toneladas, nos demais estados houve um leve crescimento de 1,8%, para 128,3 milhões de toneladas.

### Logística

**A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ aprovou em reunião da Diretoria, realizada na última sexta-feira (09/08), em sua sede, em Brasília, a norma que estabelece parâmetros regulatórios a serem observados na prestação dos serviços de movimentação e armazenagem de contêineres** e volumes nas instalações portuárias públicas e privadas, e revoga a norma aprovada pela Resolução nº 2.389-ANTAQ, de 2012.

Entre outros pontos, a norma aprovada estabelece os critérios a serem considerados na cobrança da Taxa de Movimentação no Terminal (Terminal Handling Charge – THC) e do Serviço de Segregação e Entrega (SSE), também conhecido como THC-2.

O THC é o preço cobrado a título de ressarcimento das despesas pelos serviços de movimentação de cargas entre o portão do

terminal portuário e o costado da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre o transportador marítimo e a instalação ou operador portuário, no caso da exportação, ou entre o costado da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário, no caso da importação.

Já o SSE refere-se à cobrança, na importação, pelo serviço de movimentação das cargas entre a pilha no pátio e o portão do terminal portuário, não fazendo parte dos serviços remunerados pela Box Rate, nem dos serviços cujas despesas são ressarcidas por meio do THC.

De acordo com o normativo da ANTAQ, a cobrança do SSE se fará com o prévio agendamento eletrônico por parte da instalação ou operador portuário de janelas operacionais a serem disponibilizadas contínua e regularmente espaçadas, de forma a atender a totalidade dos clientes/usuários.

A partir do novo regramento, os terminais privados de movimentação de contêineres também estão sujeitos à regulação. A inclusão dos TUPs adequa a matéria à Lei nº 12.815/2013 e ao Decreto nº 9.046/2017.

Box Rate e outros serviços

De acordo com a norma, os serviços contemplados na Cesta de Serviços (Box Rate) serão realizados pela instalação ou operador portuário, mediante remuneração livremente negociada, estabelecida em contrato ou divulgada em tabela de preços.

Por sua vez, os serviços não contemplados no Box Rate e os de armazenagem, quando demandados ou requisitados pelos clientes/usuários do terminal, obedecerão às condições de prestação e remuneração livremente negociadas, devendo os valores máximos serem previamente divulgados em tabelas de preços, observadas as condições comerciais estipuladas no contrato de arrendamento e nas normas da ANTAQ, vedadas as práticas de preços abusivos ou lesivos à concorrência.

Com isso, as instalações portuárias ficam obrigadas a divulgar, com antecedência mínima de 30 dias do início da vigência, em seus endereços eletrônicos e acessos do terminal, os valores máximos dos preços e a descrição detalhada dos serviços que serão cobrados dos usuários, incluindo as normas de aplicação, franquias e isenções, quando houver.

**O governo pretende praticamente dobrar o percentual do transporte ferroviário de cargas nos próximos oito anos. A informação é do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas. “Com o que nós planejamos, a gente tira a participação do modo de transporte ferroviário de 15% para 29% em oito anos”, afirmou durante palestra realizada na última quinta-feira (08/08) em São Paulo.**

Ele disse que estão sendo buscadas soluções criativas para contornar a falta de recursos e tirar os projetos para o transporte ferroviário de cargas do papel. “Nós vamos fazer ativos sem depender de orçamento”, destacou.

Como exemplo, Freitas disse que parte da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste, que deverá escoar a produção de grãos da região, deverá ser construída pela mineradora Vale como contrapartida pela renovação do contrato de concessão da Estrada de Ferro Vitória-Minas. “Aquela outorga que você ia pagar

para o Tesouro, você vai construir uma ferrovia, vai me entregar o ativo pronto”, enfatizou Freitas sobre o acordo.

**O Governo Federal publicou, na última quarta-feira (07/08), o Decreto nº 9.957, que regulamenta a relicitação dos contratos de parceria nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário.** A Lei 13.448, de 5 de junho de 2017, já estabelecia diretrizes gerais para a relicitação de contratos, mas havia a necessidade de especificar os procedimentos para a sua implementação.

A relicitação é uma alternativa inovadora às longas disputas judiciais, em que os usuários normalmente são os principais penalizados, avalia o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. “Com o decreto, até a conclusão da relicitação e a assinatura do novo contrato de parceria, o antigo concessionário deverá assegurar a continuidade da prestação dos serviços essenciais, sob pena de aplicação de penalidades contratuais”, afirma Freitas.

Segundo o texto da lei de 2017, a relicitação é um procedimento que compreende a extinção amigável do contrato de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim. Com a publicação do Decreto nº 9.957, de 6 de agosto de 2019, será possível licitar contratos de parceria que não estejam sendo devidamente cumpridos ou cujos parceiros demonstrarem ausência de capacidade de honrar com as obrigações assumidas contratualmente.

A principal vantagem do mecanismo é garantir continuidade e regularidade da prestação dos serviços, sem prejuízos aos usuários. Para isso, o decreto estabelece formas de resguardar os investimentos feitos pelo contratado originário, evitando interrupção dos serviços por ações na justiça, e também extinção do contrato por caducidade. A medida também traz mais segurança a futuros investimentos em projetos de concessões.

O requerimento de relicitação deve ser formalizado e justificado pelo contratado originário à agência reguladora competente, observando as demais exigências expressas no Decreto 9.957. O pedido formal será processado e analisado pela agência reguladora e, posteriormente, pelo Ministério da Infraestrutura. O processo de relicitação, com as manifestações da agência e do ministério, será submetido à deliberação do Conselho do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) da Presidência da República, previamente à deliberação do presidente da República.

### **Óleo & gás**

**A subsidiária chilena da empresa argentina YPF encontrou petróleo em Tierra del Fuego após cinco anos de exploração da área, no extremo sul do Chile. A informação foi divulgada na última quarta-feira (07/08).**

A descoberta da YPF no Chile consiste em 18 poços com mais de 11.000 m3 de petróleo bruto e 7 milhões de m3 de gás, o que permitirá a exploração comercial do combustível por 20 anos.

As explorações indicadas foram realizadas graças a um contrato especial que a empresa mantém com o Chile desde 2012. O petróleo extraído será vendido para a chilena ENAP (Empresa Nacional del Petroleo) conforme acordo assinado em janeiro de 2019.

De acordo com a CNN Chile, a empresa espera começar a explorar o recurso a partir de março de 2020. Ela aguarda a aprovação do Serviço de Avaliação Ambiental chileno para investir US\$ 27 milhões na construção de uma estação de transferência.

A chilena ENAP e a argentina YPF querem explorar novas oportunidades de cooperação no fornecimento de hidrocarbonetos, aproveitando o potencial bruto do Vaca Muerta e possíveis projetos conjuntos de exploração de petróleo na Terra do Fogo, tanto no Chile quanto na Argentina.

**A ANP – Agência Nacional do Petróleo – aprovou um aumento de 10% na quantidade de biodiesel a ser misturado em todo o diesel vendido no país.** Com isso, a mistura permitida passa de 10% para 11%.

A medida será implementada a partir de 1º de setembro. A ANP, inclusive, já fez alterações nos volumes que devem ser negociados em um leilão de biodiesel a ser realizado em 12 de agosto.

Segundo a ANP, a medida configura o desfecho de providências definidas em reunião ocorrida em fins de abril deste ano no Ministério de Minas e Energia que abrangeram a publicação da Resolução ANP nº 798, de 01/08/2019, elevando o valor da estabilidade oxidativa do biodiesel de 8 para 12 horas e tornando obrigatório o uso de aditivo antioxidante na produção desse biocombustível, bem como a edição de relatório, pelo MME, dando por satisfatórios os testes e ensaios para validação da utilização de biodiesel B15 em motores e veículos a partir de resultados de estudos realizados pelo Instituto Nacional de Tecnologia – INT.

As associações que representam os produtores de biodiesel elogiaram a decisão, afirmando que espera-se que aumente o processamento doméstico das sementes oleaginosas usadas na fabricação do biocombustível, particularmente a soja, e ao mesmo tempo reduza as importações de diesel à base de petróleo.

Atualmente, cerca de 80% do biodiesel no Brasil é produzido a partir do óleo de soja. Segundo a associação do setor de biocombustível, Ubrabio, o aumento da mistura eleva a demanda pela oleaginosa em cerca de 200 mil toneladas ao mês.

A Ubrabio disse que as novas regras de mistura levarão a uma produção recorde do biocombustível em 2019, estimado agora em 6 bilhões de litros.

### **Carne**

**A BRF, dona da Sadia e da Perdigão, vai antecipar a reabertura do matadouro de frango de Carambeí, no Paraná.**

A planta, agora, voltará a funcionar no dia 02 de setembro, cerca de dois meses antes do cronograma original.

Os funcionários desse matadouro de frango da BRF estavam com seus contratos de trabalho temporariamente suspensos desde o dia 27 de maio. O planejado era ficarem suspensos por até cinco meses e, no pior dos cenários, o abatedouro só retomaria a produção no fim de outubro.

A BRF informou, por meio de nota, que duas linhas de abate de frango serão retomadas em setembro e uma terceira em outubro. Para isso, a empresa já deu início à incubação de ovos para, posteriormente, fornecer os pintinhos aos granjeiros.

A BRF vem ampliando a produção com o objetivo de abastecer uma maior demanda externa, principalmente da China.

Lucro líquido de R\$ 191 milhões no 2º trimestre

Ainda sobre a BRF, a empresa encerrou o segundo trimestre de 2019 com lucro de R\$ 191 milhões. O forte resultado foi fruto do aumento de receitas nos mercados internos e externos, além de um melhor desempenho operacional e comercial.

O crescimento na receita operacional líquida totalizou R\$ 8,3 bilhões, 18% de aumento em relação ao mesmo período do ano anterior, enquanto o EBITDA ajustado ficou em R\$ 1,5 bilhão. Já a margem EBITDA, que mede a eficiência operacional da BRF, alcançou 18,6%, com avanço de 13,6 pontos percentuais no comparativo com o segundo trimestre de 2018.

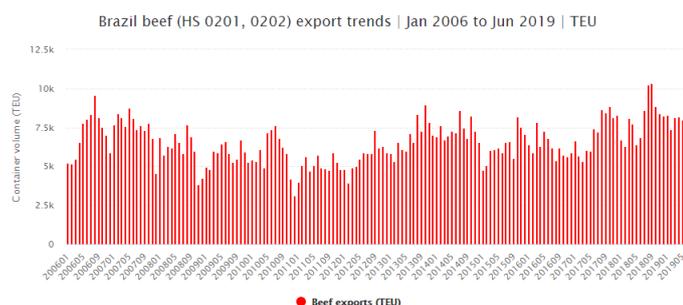
O nível de endividamento da companhia, medido pela relação entre EBITDA e dívida líquida, que chegou a 3,74 vezes no 2T19 – a meta para o fim de 2019 é de 3,15 vezes, para o final de 2020, este mesmo indicador será de aproximadamente 2,65x. A BRF atuou também na extensão do prazo médio do seu endividamento e realizou uma captação recente de debêntures no montante de R\$750 milhões e prazo de até 7 anos. Dessa forma, encerrou o período com uma posição de caixa de aproximadamente R\$7 bilhões, suficientes para cobrir as obrigações financeiras da companhia nos próximos 2 anos.

No segmento Brasil, a receita líquida da BRF avançou 10,8% frente ao mesmo período do ano passado e atingiu cerca de R\$ 4 bilhões. A companhia se manteve na liderança do mercado nacional, com 44,2% de market share. No segmento internacional, a receita líquida atingiu R\$ 3,9 bilhões, 24% superior ao 2T18 – fruto do bom desempenho do mercado halal (muçulmano), onde a companhia também é líder com 43% de participação.

**As exportações de carne bovina do Brasil, maior exportador global, cresceram 20,1% de janeiro a julho ante o mesmo período do ano passado, para 982 mil toneladas, com as vendas sendo impulsionadas por uma maior demanda da China,** informou na última terça-feira (06/08) a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne (Abiec), com base em números do governo.

No mesmo período, as receitas com as exportações somaram 3,73 bilhões de dólares, crescimento de 11,6%.

O gráfico a seguir, feito a partir de dados do DataLiner, mostra as exportações de carne bovina pelo Brasil no período de janeiro de 2006 a junho de 2019:



Fonte: DataLiner

Segundo a Abiec, os volumes de vendas à China avançaram 10,9%, chegando a quase 175 mil toneladas nos primeiros sete meses de 2019.

“Os resultados são positivos e vão de encontro com as projeções de crescimento nas exportações brasileiras, feitas no início do ano”, disse o presidente da Abiec, Antônio Jorge Camardelli, em nota.

A China, atingida pela peste suína africana, está lidando com uma menor oferta de carne de porco, o que tem impulsionado a importação de mais cortes de várias proteínas.

A Abiec destacou que julho registrou o melhor desempenho mensal das exportações de carne bovina no ano.

Os embarques do mês passado fecharam em 155,65 mil toneladas, alta de 15,9% em relação ao resultado do mês de junho. Em receita, o aumento foi de 19,1%, somando 615,15 milhões de dólares.

### Grão

**O Brasil fez as exportações de 6,32 milhões de toneladas de soja para a China em julho, uma queda de 20% em 2019,** motivada pelo surto de gripe suína africana no país asiático, informou a Secretaria de Comércio Exterior do Brasil (Secex).

De acordo com a Secex, em julho, a China respondeu por 81% das exportações de soja do Brasil. No período de janeiro a julho de 2019, a China comprou 39,22 milhões de toneladas do grão, uma queda de 10,6% em relação ao mesmo período do ano passado. Mesmo assim, o país ainda representa 74% do total das exportações brasileiras de soja, segundo o relatório.

A China é o maior importador do grão do mundo, respondendo por mais de 60% das compras globais do grão, com uma compra média de 88 milhões a 90 milhões de toneladas por ano.

No entanto, a gripe suína africana pode limitar as exportações de soja da China para 82 milhões de toneladas na safra 2018- 2019, uma queda de 13% no ano, de acordo com um relatório do Departamento de Agricultura dos EUA divulgado no dia 02 de agosto. Isso porque o país processa mais de 80% do grão importado para utilizá-lo como ração animal para porcos e outros animais.

Os consumidores chineses processam mais de 80% da soja importada em farinha de soja, que é então usada principalmente como ração animal para porcos e outros animais.

Apesar da ameaça da gripe suína africana, os brasileiros podem começar a vender mais soja para o mercado chinês, já que a mais recente escalada da tensão entre os EUA e a China significa que o Brasil continua sendo o único grande fornecedor de soja, segundo fontes do setor.

Nos primeiros sete meses deste ano, o Brasil exportou 53,16 milhões de toneladas de soja, queda de 7% no ano, segundo os dados da Secex.

Os portos de Santos, Paranaguá e Rio Grande foram os principais fornecedores para os mercados asiáticos no período de janeiro a julho, disse a Secex. Enquanto Santos embarcou 15,33 milhões de toneladas de soja, os portos de Paranaguá e Rio Grande

transportaram 6,77 milhões de toneladas e 6,19 milhões de toneladas do grão para a Ásia, respectivamente, segundo os dados.

Ainda de acordo com a Secex, de janeiro a julho, o Brasil embarcou 6,38 milhões de toneladas de soja para a Europa, seu segundo maior mercado.

Os principais portos brasileiros que transportam soja para a Europa no período de sete meses foram Manaus (1,94 milhão de toneladas), ALF-Belém (1,67 milhão de toneladas) e Santarém (1,26 milhão de toneladas), segundo o relatório.

Os embarques de milho americano caíram em junho, e é improvável que tenham se saído melhor em julho, já que os preços elevados e a concorrência externa continuaram reprimindo os negócios de exportação do maior fornecedor mundial de milho.

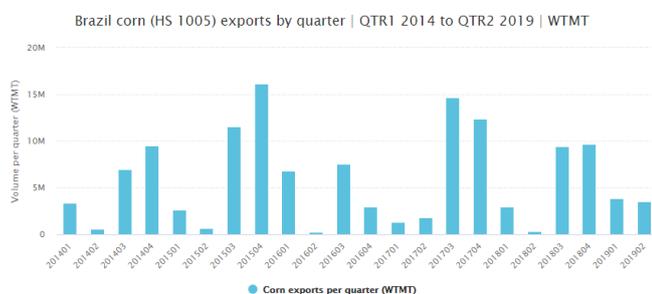
Enquanto isso, as exportações de soja dos EUA foram recordes para o mês, à medida que as empresas buscam cumprir a grande quantidade de vendas pendentes para a China.

De acordo com dados publicados na última sexta-feira (02/08) pelo US Census Bureau, os Estados Unidos exportaram 3,07 milhões de toneladas de milho em junho, o menor volume de junho em seis anos e o menor em qualquer mês desde novembro de 2017.

Apesar das remessas de milho americano sem brilho, o mundo ainda está obtendo seu milho graças aos concorrentes na América do Sul. O Brasil, exportador número 2, embarcou 6,3 milhões de toneladas do grão amarelo em julho, volume recorde para qualquer mês.

De acordo com estimativas do USDA (Departamento de Agricultura dos Estados Unidos), Brasil, Argentina e Ucrânia se combinarão para exportar 99,5 milhões de toneladas de milho em 2018-19, cerca de 52% a mais do que no ano anterior. O recorde anterior para os três principais fornecedores de milho é de 78,9 milhões de toneladas em 2016-17.

O gráfico DataLiner a seguir mostra as exportações de milho do Brasil por trimestre, a partir do primeiro trimestre de 2014:



Fonte: DataLiner

### Soja americana

Os Estados Unidos exportaram 3,19 milhões de toneladas de soja em junho, superando o recorde do ano passado, de 3,12 milhões. Entre setembro e junho, os embarques somaram 38,95 milhões de toneladas (1,4 bilhão de bushels), queda de 24% no ano.

As exportações para a China atingiram 1,73 milhão de toneladas em junho, cerca de 54% do total exportado no mês. Essa foi a

maior participação mensal da China nas exportações de soja dos EUA e a primeira vez que ultrapassou 50% desde janeiro de 2018.

Os embarques para outros destinos que não a China totalizaram 1,47 milhão de toneladas, substancialmente abaixo do ano anterior, mas acima das médias recentes de junho, sugerindo que os negócios de soja com outros países estão ocorrendo normalmente.

O USDA prevê que as exportações de soja dos EUA atinjam 46,3 milhões de toneladas (1,7 bilhão de bushels), o que significa que uma média de 3,66 milhões de toneladas deve sair dos portos dos EUA em julho e agosto. Os dados de inspeção indicam que os embarques de julho superaram essa marca, mas o ritmo semanal deve chegar a quase 750 mil toneladas por semana a partir de agora até 31 de agosto, para coincidir com as perspectivas do USDA.

Esse fato acontecer, depende, em grande parte, do cumprimento das vendas chinesas. O total de compromissos com soja em 2018-19 situou-se em 48,7 milhões de toneladas em 25 de julho, o que significa que há certa margem de manobra, mas não se a China cancelar as encomendas de repente.

Mas as relações comerciais EUA-China azedaram desde que o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, prometeu colocar tarifas sobre mais produtos chineses a partir de setembro, parcialmente motivadas por sua alegação de que a China não cumpriu as promessas de comprar grandes volumes de produtos agrícolas norte-americanos.

Na manhã da última terça-feira (06/08), em Pequim, o Ministério do Comércio da China anunciou que as empresas chinesas pararam de comprar produtos agrícolas dos EUA e que a China poderia impor tarifas de importação sobre os produtos que foram comprados depois de 3 de agosto.

Aparentemente, a China ainda planejava honrar contratos anteriores de importação de soja dos EUA, que seriam embarcados principalmente neste mês e no próximo mês. A disputa comercial também ameaça seriamente a campanha de exportação de soja dos EUA, em 2019-20, caso seu maior comprador planeje evitar a oleaginosa americana.

### Outra carga

O setor europeu de fabricação de automóveis espera que o acordo comercial da União Europeia-Mercosul seja ratificado rapidamente, já que ele retira 35% das tarifas de importação impostas pelo Brasil e pela Argentina às exportações de automóveis da UE. A exportação de autopeças também será beneficiada.

O acordo foi bem recebido pela ACEA (Associação Europeia de Fabricantes de Automóveis), que observa que o bloco comercial sul-americano, que inclui também o Uruguai e o Paraguai, abriga cerca de 270 milhões de pessoas e onde 3,3 milhões de carros novos foram vendidos em 2018.

No ano passado, a União Europeia exportou apenas 73.000 carros para o Mercosul, representando 2,2% do mercado total dos quatro países do bloco. Isso significa que há muito espaço para

mais vendas de exportação. “Nas condições certas, existe um potencial real de crescimento para a indústria automobilística da UE, dada a dimensão do mercado do Mercosul, tanto em termos de população como de PIB”, afirma o secretário-geral da ACEA, Erik Jonnaert.

Também existe um benefício potencial para a exportação de autopeças da UE, cujas atualmente atraem 18% de impostos sobre muitos produtos que vendem para os países do Mercosul.

A CLEPA (Associação Europeia de Fornecedores Automotivos) observa que o comércio entre a UE e o Mercosul em peças de componentes automotivos será totalmente liberalizado dentro de 15 anos a partir da conclusão do acordo. Durante os primeiros sete anos, no entanto, as tarifas do Mercosul sobre esses produtos permanecerão como estão agora, mas a partir do oitavo ano seguirão significativas reduções de impostos.

A CLEPA observa que o acordo “consolidaria uma parceria política e econômica estratégica e criaria oportunidades significativas para o crescimento sustentável de ambos os lados”.

Tal como está, as exportações de autopeças da UE para o Mercosul geram mais receitas do que as dos automóveis concluídos. Dados da Agência Estatal Europeia Eurostat mostram que as vendas de autopeças fabricadas na UE para o Brasil foram de € 2,1 bilhões (US \$ 2,3 bilhões) em 2018. Isso se compara a € 555 milhões (US \$ 622 milhões) em carros e € 20 milhões (US \$ 22 milhões) de caminhões.

É a mesma história para o outro grande mercado do Mercosul, a Argentina, que importou € 606 milhões (US \$ 679 milhões) em autopeças da UE no ano passado, em comparação com € 293 milhões (US \$ 328 milhões) em carros fabricados na UE.

As peças são de longe a maior exportação automotiva do Brasil para a UE, compensando os exportadores com € 208 milhões (\$ 233,1 milhões) em 2018, comparados com apenas € 5 milhões (\$ 5,6 milhões) em carros e € 26 milhões (\$ 29,1 milhões) em caminhões.

Os exportadores argentinos venderam 197 milhões de euros (US \$ 220,8 milhões) em autopeças para a UE em 2018 e apenas 2,1 milhões de euros (2,4 milhões de dólares) em carros.

O acordo deve ajudar os exportadores brasileiros e argentinos a aumentar esses números, uma vez que todos os impostos cobrados sobre produtos industriais da UE serão eliminados em dez anos. A UE, por exemplo, agora cobra taxas de 10% sobre as importações de carros fabricados no Brasil e na Argentina e de 3% a 4,5% sobre muitas autopeças brasileiras e argentinas.

### **A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) apresentou o balanço da produção de veículos em julho de 2019 e no acumulado dos sete primeiros meses do ano.**

Para o setor de veículos, o resultado apontou para uma alta de 14,2%, na comparação com junho, e de 8,4% em relação a julho de

2018. Foi o melhor mês de julho desde 2013 para a produção de automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus.

No acumulado, a alta na produção de veículos em 2019 é de 3,6% sobre o mesmo período do ano passado, apesar da queda de 38,4% nas exportações provocada pela crise da Argentina, nosso principal parceiro comercial.

O mercado interno também mantém alta na produção de veículos superior à previsão de 11,4% feita no início do ano pela Anfavea. No acumulado dos primeiros sete meses, o crescimento é de 12,1% em relação a 2018. Foi o melhor julho em vendas desde 2014, com alta de 12% sobre o mesmo mês do ano passado, e de 9,1% sobre junho deste ano, muito em função dos quatro dias úteis a mais.

“Estamos discretamente otimistas com este início do segundo semestre, período que tradicionalmente tem resultados melhores que a primeira metade do ano. Todas as sinalizações macroeconômicas indicam um cenário mais positivo, sem falar de todas as reformas estruturantes a caminho e medidas de curto prazo para injetar recursos na economia brasileira”, afirmou o presidente da Anfavea, Luiz Carlos Moraes.

### **Baixa competitividade no mercado internacional**

Além do balanço mensal, a Anfavea compartilhou com a imprensa uma apresentação que mostra as contradições de um mercado doméstico de grande concorrência, mas com baixa competitividade internacional.

Por um lado, temos hoje mais de 60 marcas disputando o mercado nacional de veículos e máquinas agrícolas e rodoviárias, com uma oferta de quase 2.200 modelos e versões de todos os tipos, a grande maioria (87,9%) produzida localmente. Isso sem falar de dezenas de marcas que passaram pelo país nas últimas décadas, mas não resistiram à disputa acirrada do mercado.

“Em outros grandes segmentos da economia, geralmente se conta nos dedos de uma mão o número de empresas disputando o mercado brasileiro”, comparou Moraes. Por outro lado, a baixa competitividade de nosso mercado provocada pelo altíssimo Custo Brasil impede o maior acesso de produtos nacionais a mercados externos. A exceção é a vizinha Argentina, onde os veículos brasileiros representam 63,1% das vendas. No México, parceiro de livre comércio, apenas 5,8% dos carros vendidos são feitos no Brasil.

*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, 9th floor  
Vila Olímpia, São Paulo – 04551-904 – SP*