

**Notícias principais**

**No dia 30 de agosto, a Casa Civil da presidência da República publicou a Resolução no. 70, de 21 de agosto de 2019, que opina favoravelmente à MP da cabotagem**, também conhecida como BR do Mar.

Veja a seguir, a resolução na íntegra:

**RESOLUÇÃO Nº 70, DE 21 DE AGOSTO DE 2019**

*Opina favoravelmente à instituição da política federal de estímulo ao transporte de cabotagem, consubstanciada no programa de estímulo à cabotagem BR do MAR.*

*O CONSELHO DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 7º, caput, inciso I e tendo em vista o disposto no art. 4º, I, todos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016,*

*Considerando que o transporte aquaviário de cargas é comparativamente mais eficiente, seguro e apresenta menores custos e impactos ambientais que o modal rodoviário ou ferroviário;*

*Considerando que uma maior participação do modal aquaviário, especialmente o transporte por cabotagem, na matriz logística do país é a medida mais eficaz e célere para equilibrar os dispêndios excessivos da União, dos Estados, Distrito Federal e Municípios em projetos de infraestrutura rodoviária e ferroviária;*

*Considerando a necessidade de destinar áreas localizadas dentro de portos organizados para uso temporário e viabilização de investimentos para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou ainda não consolidados na cabotagem brasileira, vistos como imprescindíveis para a reconfiguração da matriz logística do país;*

*Considerando que a viabilização da política de estímulo à cabotagem abrange medidas que otimizam a utilização das receitas da União advindas da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, inclusive para assegurar investimentos em segurança da navegação costeira pela Marinha do Brasil;*

*Considerando que as ações e demais medidas de estímulo à cabotagem, em especial as que permitem maior participação de embarcações estrangeiras na cabotagem brasileira, serão consideradas de relevante interesse público e estrategicamente prioritárias para todos os fins legais;*

*Considerando as competências atribuídas à Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos para fortalecimento de políticas nacionais de integração dos diferentes modais de transporte de pessoas e bens, em conformidade com as políticas de desenvolvimento nacional, regional e urbano, de defesa nacional, de meio ambiente e de segurança das populações, formuladas pelas diversas esferas de governo, e*

*Considerando o disposto na Nota Informativa nº 23/2019/SCT/SPPI/SEGOV-PR, resolve:*

*Art. 1º Opinar favoravelmente e submeter à deliberação do Presidente da República proposta de qualificação, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – PPI, da política federal de estímulo ao transporte de*

*cabotagem, consubstanciada no programa de estímulo à cabotagem BR do MAR.*

*Art. 2º A política a que se refere o art. 1º deverá ser regulamentada considerando, entre outros, os seguintes elementos:*

- I – diretrizes;*
- II – objetivos e setores priorizados inicialmente;*
- III – medidas e os instrumentos para sua concretização;*
- IV – atores envolvidos e suas competências;*
- V – compromissos do Poder Público e do setor privado;*
- VI – regras de governança e integridade; e*
- VII – outras medidas normativas cabíveis.*

*Art. 3º São objetivos da política a que se refere o art. 1º, dentre outros:*

- I – incrementar a oferta e a qualidade do transporte por cabotagem;*
- II – incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem;*
- III – ampliar a disponibilidade de frota no território nacional;*
- IV – incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais;*
- V – estimular o desenvolvimento da indústria naval nacional para a construção, jumborização, conversão, modernização, docagem e reparação embarcações utilizadas na navegação de cabotagem;*
- VI – revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem das políticas de construção naval;*
- VII – incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira; e*
- VIII – otimizar o uso de recursos advindos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM.*

*Art. 4º São diretrizes para a consecução dos objetivos previstos no art. 3º, dentre outras:*

- I – permissão de uso de embarcações de bandeira estrangeira para compor parcela da frota das Empresas Brasileiras de Navegação;*
- II – adoção de marítimos brasileiros para formação de parcela da tripulação nas embarcações de bandeira estrangeira em operação na cabotagem;*
- III – redução de barreiras de entrada ao mercado brasileiro de cabotagem;*
- IV – redução dos custos de investimento em embarcações;*
- V – equalização dos custos de operação em relação aos benefícios sociais da cabotagem;*
- VI – reavaliação da política de intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras e os encargos dela decorrentes; e*
- VII – apoio à realização de investimentos em segurança da navegação costeira pela Marinha do Brasil.*

*Art. 5º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.*

**ONYX DORNELLES LORENZONI**

*Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República*

**MARTHA SEILLIER**

*Secretária Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Casa Civil da Presidência da República*

**Portos, terminais e infraestrutura**

**A Administração Geral de Portos (AGP) e as três concessionárias atuais dos terminais de contêineres do Porto de Buenos Aires, concordaram em fixar em um ano o período necessário para “fazer a transição” de três para um único operador, a ser definido por meio de licitação.**

Com isso, os envelopes com as propostas serão abertos no dia 2 de dezembro – dois meses após o primeiro prazo estipulado – e a transferência para o futuro vencedor será em 15 de maio de 2021.

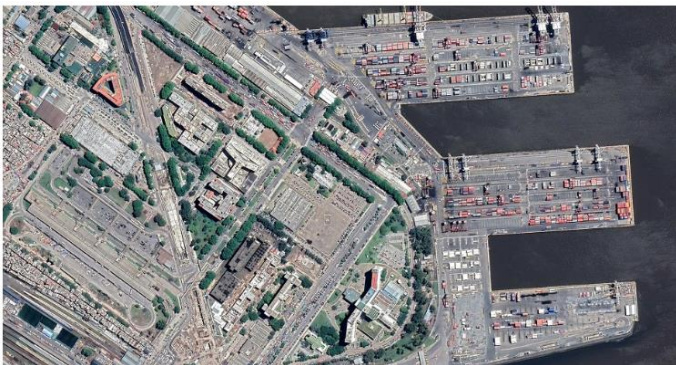
“Dos cinco operadores interessados no concurso atual, três nos pediram mais tempo para preparar a proposta econômica”, reconheceu Gonzalo Mórtoła, presidente da Administração Geral de Portos, sem fornecer detalhes sobre os atores envolvidos.

“Se nossos clientes nos pedirem mais dois meses para fazer uma proposta econômica, em uma concessão de 35 anos, não podemos recusar”, disse ele, explicando os motivos da extensão.

Por outro lado, foi acordado com os três operadores atuais – Terminal Rio da Prata (DP World), Terminal 4 (Grupo Maersk) e Bactssa (Portos Hutchison) – estender o período de transição do contexto atual para o cenário futuro de um único operador.

“Foi levantado que não era possível resolver a transição em questão de meses. A condição era que todos concordassem e fossem unânimes. Se isso ajuda a previsibilidade, não nos oporíamos a isso”, acrescentou Mórtoła.

A extensão do contrato de um ano para as atuais operadoras coincidirá com a data de vencimento da outra concessão nacional relevante: o contrato de manutenção e sinalização da hidrovía Paraná-Paraguai, que também expira em maio de 2021.



**Os diretores do Consórcio Gestor do Porto de Bahía Blanca estão investindo com o objetivo de se tornar um terminal de exportações da região da Vaca Muerta.** Para isso, o porto está adquirindo uma área de 1.800 hectares para ampliação.

O terminal tem, a seu favor, não apenas boas intenções por parte da sua atual administração, como também uma localização geográfica estratégica e conectividade marítima privilegiada, com enorme potencial para expansão, além de uma profundidade garantida de 45 pés de calado, que também pode ser expandida.

Um dos objetivos da administração do porto é preparar o terreno para o futuro desembarque de empresas na região, já que a região da Vaca Muerta é um grande depósito de gás de xisto, cuja

exploração está progredindo, com planos de construção de gasodutos.

Atualmente, o Porto de Bahía Blanca movimenta cargas da ordem de 27 milhões de toneladas por ano em combustíveis e produtos petroquímicos e, segundo as projeções de produção na região de Vaca Muerta, esse movimento pode ser multiplicado. Em junho de 2018, por exemplo, o local fez a primeira exportação de gás liquefeito da região de Vaca Muerta.

**As obras de dragagem da nova bacia de evolução do Complexo Portuário do Itajaí-Açu, que integra os portos de Itajaí e Navegantes, e que foram realizadas por uma draga de grande porte, acabaram 15 dias antes do previsto.**

O próximo passo é a avaliação do trabalho. Para isso, a Superintendência do Porto de Itajaí contratou batimetrias, testes que funcionam como um ultrassom do leito do rio e que aferem a profundidade do local e avaliam se alguma pedra deixou de ser retirada.

Após as avaliações, caso seja necessário, as máquinas vão fazer os últimos ajustes. O resultado da batimetria será entregue à Marinha, para que ela autorize as manobras-testes com navios maiores.

O objetivo da dragagem é permitir a manobra de navios de até 336 metros de comprimento. Para isso, a bacia de evolução e o canal de acesso devem alcançar 14 metros de profundidade.

A ideia é iniciar os testes de aferição ainda este ano, para que a bacia esteja homologada para receber os grandes navios a partir de 2020.

**O Porto de Vitória (SP) registrou, em julho, uma movimentação de cargas 20% maior em comparação a julho de 2018.** Foram 609.466 mil toneladas movimentadas, contra 506.919 mil toneladas no ano anterior, uma diferença de 102.547 mil toneladas.

Entre as principais mercadorias movimentadas estão cargas como ferro gusa, malte, concentrado de cobre, produtos siderúrgicos e contêineres.

Alguns produtos movimentados, porém, merecem destaque. A carga geral solta (peso bruto), por exemplo, cresceu 96,6% no período.

Outras duas cargas com movimentação positiva foram os granéis líquidos, 10%, e granéis sólidos, 28%. A carga de contêineres (peso bruto) também vale registro: 5,6% de aumento. O granito em chapa, por exemplo, teve crescimento de 80% na exportação no comparativo com julho de 2018.

Os dados se referem aos seguintes terminais: Cais Comercial de Vitória, Cais de Capuaba, Terminal de Vila Velha (TVV), Peiú, Paul e Flexibras. Os dados foram fornecidos pela CODESA.

**O mês de julho registrou a melhor movimentação mensal de cargas da história do Porto de Santos. Foram 12,74 milhões de toneladas de carga movimentada, número que supera em 2,1% o recorde anterior (12,48 milhões, em agosto/2018) e em 7,3% o registrado no mesmo mês do ano passado (11,87 milhões).**

No acumulado do ano, o Porto de Santos ficou estável, registrando 76,33 milhões de toneladas, resultado 0,01% inferior ao observado no mesmo período do ano passado (76,34 milhões). Os números foram compilados pela Gerência de Tarifas e Estatísticas da Autoridade Portuária de Santos.

Outro número que merece destaque é a movimentação de contêineres, a 2ª melhor mensal do Porto, totalizando 370.407 TEUs (medida padrão para um contêiner de 20 pés), um crescimento de 7,1% em relação ao mesmo mês do ano passado (345.748 TEUs). O recorde histórico é do mês de agosto de 2018, com 387.791 TEUs.

Os embarques pelo Porto de Santos atingiram também seu segundo melhor resultado mensal histórico: 9,09 milhões (o recorde foi registrado em agosto de 2017, com mínima diferença percentual). O crescimento em relação a julho de 2018 foi de 6,1%. A carga com a maior movimentação neste mês foi o milho, também com recorde de volume: 3,03 milhões de toneladas, praticamente 1/3 do total de embarques.

Nos desembarques, julho de 2019 registrou 3,66 milhões de toneladas, recorde para o mês e o segundo melhor movimento mensal da história (o recorde foi registrado em novembro do ano passado: 3,73 milhões de toneladas). O crescimento em relação ao mesmo mês do ano passado foi de 10,6%.

Além do milho, as cargas com maior movimento no mês foram as do complexo soja (grãos e farelos, somados), com 1,73 milhão de toneladas; açúcar (1,31 milhão de toneladas) e adubo (a primeira nos desembarques, com 623,34 mil toneladas).

A movimentação de cargas no Porto de Santos em 2019, até julho, foi de 76,33 milhões de toneladas, segundo melhor resultado histórico para o período. O total de embarques foi de 54,13 milhões, decréscimo de 0,8% em relação ao mesmo intervalo do ano passado. A carga com a maior tonelagem foi o complexo soja, com a marca de 19,68 milhões, queda de 8,7% em relação a 2018 (21,55 milhões de toneladas).

### Mercado

**O Diário Oficial da União publicou, no dia 29/08, um decreto que determina a suspensão da permissão do uso de fogo – as queimadas, em todo o país durante o período de 60 dias, a partir do próprio dia 29.**

A medida não se aplica em casos como de controle fitossanitário, desde que seja autorizado pelo órgão ambiental competente; nas práticas de prevenção e combate a incêndios; e nas práticas de agricultura de subsistência das populações tradicionais e indígenas.

**Segundo o secretário especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais do Ministério da Economia, Marcos Troyjo, o acordo preliminar entre o Mercosul e a União Europeia ainda está sendo avaliado por advogados, processo que pode levar de seis a sete meses para ser finalizado.**

Depois que os termos forem revisados internamente pelos países participantes, o acordo precisará ser aprovado pelos parlamentos dos países membros de ambos os blocos comerciais, disse Troyjo em resposta a uma pergunta durante conferência em São Paulo.

O secretário afirmou que o acordo Mercosul-UE pode ser aprovado, rejeitado ou arquivado pelos países negociadores, mas não emendado. Um acordo preliminar foi assinado ao final de junho entre os dois blocos.

Troyjo afirmou também que o Brasil está à procura de acordos comerciais com países como Cingapura, Canadá e México, e que em breve iniciará negociações com os Estados Unidos. “O Brasil tem uma baixa porcentagem de seu PIB vindo das exportações. Resolveremos essa anomalia”, disse ele ao abrir o Salão Internacional de Avicultura e Suinocultura (Siavs), que ocorre bianualmente, em São Paulo.

### Logística

**A Ferroeste (Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A.) registrou o maior faturamento de sua história atingindo de janeiro até o dia 20 de agosto, a marca de R\$ 20,556 milhões.** O resultado é superior a todo o ano de 2018, que registrou R\$ 20,523 milhões. No ano passado, no mesmo período, a Ferroeste havia faturado R\$ 14,34 milhões – o balanço deste ano é 43% superior.

A empresa teve crescimento em todos os meses em relação a 2018, com destaque para janeiro, abril e maio. O balanço de maio registrou salto de R\$ 1,4 milhão (ano passado) para R\$ 3,14 milhões, maior diferença desse período. O resultado de abril, de R\$ 3,4 milhões, foi o maior da história em um único mês da companhia.

Também houve crescimento de 38% em relação ao volume transportado pela linha férrea, que tem 250 quilômetros de extensão, entre Cascavel e Guarapuava, fundamental para o escoamento da produção do Oeste do Paraná. Foram 725 mil toneladas até o dia 20 de agosto, contra 526 mil do mesmo período do ano passado. O resultado mais próximo foi alcançado em 2016, com 613 mil toneladas. Em setembro a Ferroeste espera bater o volume do que foi transportado em todo o ano passado.

Segundo o governador Carlos Massa Ratinho Junior, os números indicam que a Ferroeste registrará lucro pela primeira vez em sua história.

**O trem Belgrano Cargas, que liga o noroeste ao centro da Argentina, descarregou 3.268 vagões de cereais nos portos do Gran Rosario em julho de 2019, o que representa mais que o dobro (136% a mais) que em 2015, quando foram descarregados 1386 vagões.**

A Linha Belgrano Cargas faz parte do processo de recuperação ferroviária iniciado pela empresa estatal Trenes Argentinos Cargas, do Ministério dos Transportes. “A reativação da ferrovia de carga reduziu os custos logísticos, gerando emprego e crescimento. Cada vagão que percorre cada quilômetro de trilhos renovados nos aproxima de um trem cada vez melhor para o transporte da produção argentina. A reativação de nossos trens, durante anos abandonados, traz crescimento para as cidades e mais empregos”, diz Guillermo Dietrich, Ministro de Transportes da Argentina.

Os cereais transportados por esses vagões foram descarregados nos portos de San Martín, San Lorenzo e na Unidade 6/7 em Rosário, onde foram exportados para mercados internacionais. Cada vagão pode transportar, em média, 50 toneladas de grãos.

A renovação da linha Belgrano Cargas é o maior investimento ferroviário executado nos últimos tempos. Mais de 700 quilômetros de um total de 1.700 quilômetros projetados já estão concluídos, um investimento de 3.000 milhões de dólares, que inclui também a renovação do material rodante da linha, que conta com 40 locomotivas e 1.000 novos vagões.

**Um acordo comercial inédito entre Brasil e Paraguai poderá ser criado para evitar sobretaxações de impostos do material que será utilizado na construção da Ponte da Integração, nos dois lados da obra.** As tratativas sobre o tema foram levantadas em uma reunião na Diretoria de Coordenação da Itaipu, que debateu, entre outros assuntos, as soluções para garantir que insumos, como cimento e aço, que já pagaram tributos no Brasil não sejam novamente taxados ao entrarem no Paraguai.

Financiada pela margem brasileira da Itaipu Binacional, a segunda ponte sobre o Rio Paraná vai ligar Foz do Iguaçu (BR) a Presidente Franco (PY). O acordo comercial, cuja proposta será levada à diplomacia dos dois países por representantes da Itaipu, poderá ser aplicado também na outra ponte entre Brasil e Paraguai – que ligará Porto Murtinho (BR) a Carmelo Peralta (PY), fazendo parte do Corredor Rodoviário Bioceânico (Brasil, Paraguai, Argentina e Chile), e que será financiada pela margem paraguaia da Itaipu.

Um acordo binacional como este já possui precedente: os anos 90, por ocasião da construção da também chamada Ponte Internacional da Integração, sobre o Rio Uruguai, ligando o município gaúcho de São Borja (Brasil) a Santo Tomé (Argentina). Na época, por meio de troca de notas assinadas pelos governos brasileiro e argentino, foi criado um acordo que isentou os materiais de toda tarifa de importação ou qualquer imposto.

Este acordo é importante porque os insumos que serão incorporados à ponte, na margem paraguaia, são taxados com o Imposto Sobre Valor Agregado (IVA), relativo à importação daquele produto no Paraguai. Em relação ao maquinário não há problema, visto que ele é submetido ao regime de exportação temporária, que suspende o pagamento de impostos, desde que estas máquinas, como caminhões e tratores, retornem ao País de origem em prazo determinado.

“As duas pontes são estratégicas para os dois países, por isso, é do interesse de Brasil e Paraguai que sejam resolvidas estas questões”, comentou o diretor-geral brasileiro de Itaipu, general Joaquim Silva e Luna. “Com a Ponte da Integração concluída, vai começar uma nova era para os países, que poderão ampliar seu comércio e abrir os mercados de importação e exportação para os demais países da região”, concluiu.

A sugestão de um acordo comercial binacional para livrar da sobretaxa o material de construção é mais um esforço para facilitar a viabilidade da obra, que se soma à instrução normativa que está em desenvolvimento pela Receita Federal do Brasil. A intenção do documento é liberar mais rapidamente o trânsito de máquinas e material envolvidos na obra por meio de uma guia simplificada. A instrução será promulgada pela Coordenação de Aduanas de Brasília, em até 20 dias.

Pelos próximos três meses, na margem paraguaia, o consórcio Construbase-Cidade-Paulitec vai concentrar o trabalho em fazer a terraplanagem, levantar o canteiro de obras e colocar as ensecadeiras para permitir, a partir do quarto mês, a criação da fundação – o bloco principal que vai segurar os mastros de 120 metros responsáveis pela sustentação da ponte.

O prazo de entrega da Ponte da Integração é de 36 meses. O investimento de R\$ 463 milhões é feito totalmente pela margem brasileira da Itaipu. Deste valor, R\$ 323 milhões serão usados na construção da ponte e R\$ 140 milhões nas obras da Perimetral Leste, entre a ponte e a BR-277.

Com 760 metros de comprimento e vão-livre de 470 metros, o maior de uma ponte estaiada no Brasil, a obra terá duas torres de 120m de altura. A pista será simples, com 3,7m de largura, acostamento de 3m e calçada de 1,7m.

**A Alfândega Nacional da Bolívia (ANB) autorizou o Porto de Jennefer a realizar operações de importação e não apenas de exportação, o que abre novas possibilidades logísticas para o comércio exterior boliviano.**

De acordo com o gerente geral do porto, Bismark Rosales, “a partir de agora, nossa contribuição para o comércio exterior boliviano aumentará, porque ao autorizarmos a possibilidade de receber importações estamos reduzindo o frete para exportação”.

Ele descreveu essa aprovação como “histórica”, porque o porto como zona primária está autorizado a fornecer serviços de armazenagem alfandegária, concedidos por um período de 15 anos para o qual a administração alfandegária do rio foi habilitada.

O gerente geral do Instituto Boliviano de Comércio Exterior (IBCE), Gary Rodríguez, destacou o trabalho público-privado para fortalecer o sistema portuário boliviano, em vigor desde 30 de outubro de 2018.

“A Bolívia está agora no mapa do mundo marítimo internacional, as companhias de navegação sabem que temos três portos no Canal Tamengo que nos ligam à hidrovia Paraguai-Paraná, com destaque ao Porto Jennefer, que é o primeiro porto internacional com presença permanente da Alfândega e outras entidades estatais”, disse ele.

Em 2018, o Porto de Jennefer movimentou 400 mil toneladas de carga de exportação, este ano já embarcou 600 mil toneladas, e pretende chegar a um milhão de toneladas de carga mobilizada até o final do ano.

Os principais produtos embarcados são derivados de soja, cimento, uréia e madeira, entre outros.

Para este mês, a primeira remessa de exportações de carne para a China está prevista e a primeira carga de importação composta por 30 torres para um parque eólico deverá chegar no final de setembro.



## Óleo & gás

**O Brasil aumentará a cota livre de tarifas para as importações de etanol para 750 milhões de litros (198 milhões de galões) por ano**, após uma reunião entre o chanceler Ernesto Araújo e o presidente dos EUA, Donald Trump.

A cota livre de tarifas anterior era de 600 milhões de litros e expirou no fim de semana. As importações além da cota estão sujeitas a uma tarifa de importação de 20%. O aumento da cota beneficia principalmente os Estados Unidos, o maior produtor mundial de etanol, e que forneceu 93% das importações brasileiras nos primeiros sete meses de 2019.

A mudança resultaria em uma redução de 270 milhões de reais (US \$ 65,54 milhões) na cobrança de tarifas, informou o jornal Valor Econômico no sábado (31/08).

O ministro das Relações Exteriores do Brasil, Ernesto Araújo, e o filho do presidente Jair Bolsonaro, Eduardo Bolsonaro, se encontraram com Trump na Casa Branca na sexta-feira (30/08), dizendo a repórteres depois que a conversa abordou desde comércio a incêndios na floresta amazônica, mas que não havia nada a anunciar imediatamente.

O grupo da indústria açucareira do Brasil UNICA elogiou a decisão como um passo em direção à abertura do mercado e uma eventual abertura dos Estados Unidos para mais açúcar brasileiro.

“Era importante para o Brasil fazer um gesto em favor da abertura comercial com os EUA, pois em casa estamos vendo um amplo acordo de livre comércio”, afirmou a Unica em comunicado.

## Carne

**As importações de carne bovina na União Europeia no primeiro semestre de 2019 diminuíram ligeiramente na comparação com o mesmo período do ano passado** – mas a parcela disso proveniente do Mercosul aumentou consideravelmente.

Três dos membros do Mercosul – Brasil, Argentina e Uruguai – foram as principais fontes de importação de carne bovina da UE nos primeiros seis meses de 2019, representando, juntos, 78,5% das 158.004 t importadas no período.

Segundo estatísticas divulgadas pela Comissão Europeia, o total de importações de janeiro a junho do ano passado foi de 163.946 t, dos quais esses três países representaram 77%.

O valor importado desses três países para janeiro a junho de 2019 é o seguinte:

Brasil – 64.328 t;  
Argentina – 35.554 t;  
Uruguai – 24.159 t;  
Outros – 33.963 t;  
Total – 158.00 t

Esses números equivalem a uma porcentagem individual por país de 40,7% ao Brasil, 22,5% à Argentina e 15,2% ao Uruguai.

Em termos de valor dessas importações, o valor total é de 868 milhões de euros para o ano até agora, dos quais 613 milhões de euros foram contribuídos pelos mesmos três países: € 257

milhões no Brasil, € 215 milhões na Argentina e € 141 milhões no Uruguai.

**Como parte de sua estratégia de crescimento global, a Tyson Foods chegou a um acordo para investir na divisão de alimentos do Grupo Vibra, produtora e exportadora brasileira de produtos avícolas.** De acordo com a multinacional americana, uma vez concluído, o acordo dará à Tyson mais flexibilidade no atendimento aos clientes nos principais mercados globais. Os termos do contrato não foram divulgados e a transação ainda está sujeita à aprovação dos órgãos reguladores brasileiros.

“Esse investimento nos permitirá acessar o suprimento de aves no Brasil para atender às crescentes necessidades dos clientes brasileiros e dos mercados de demanda prioritária na Ásia, Europa e Oriente Médio”, disse Donnie King, presidente do grupo, diretor de administração internacional e chefe da Tyson Foods. “Faz parte da nossa estratégia desenvolver uma cadeia de suprimentos mais flexível e mitigar a volatilidade do nosso modelo anterior, que se baseava principalmente nas exportações dos EUA”.

Desde o ano passado, a Tyson Foods expandiu sua presença global através da aquisição da Keystone Foods, que inclui operações na China, Coreia do Sul, Malásia, Tailândia e Austrália, e os negócios de aves da BRF na Tailândia e na Europa. Atualmente, o Grupo Vibra atende clientes no Brasil e mais de 50 países ao redor do mundo.

“Este acordo é o resultado da confiança mútua entre nossas duas empresas e o objetivo de ambas se expandirem globalmente”, disse Flavio Sergio Wallauer, presidente do conselho do Grupo Vibra. “Nós também acreditamos na importância de agregar valor constantemente a nossos produtos. Para nós, isso inclui continuar crescendo, inovando e fortalecendo a posição de nossas marcas, Nat e Avia”.

Nos próximos cinco anos, estima-se que quase 98% do crescimento do consumo de proteínas ocorra fora dos EUA “É por isso que estamos ampliando nossos negócios fora dos EUA”, disse King. “À medida que a população mundial continua a crescer, a Tyson cresce com ela.”

Atualmente, a Tyson Foods gera US \$ 7 bilhões em vendas internacionais anualmente. Isso inclui US \$ 5 bilhões em vendas de exportação nos EUA e cerca de US \$ 2 bilhões em receitas no país.

Como parte do contrato, o Grupo Vibra irá transformar seu negócio de multiplicação genética, Agrogen, em uma empresa separada.

**De acordo com a Reuters, o Ministério do Comércio da China informou, no dia 28/08, que buscará aumentar as importações de carne suína** e também liberar carne de porco congelada, carne bovina e de carneiro das reservas estatais, no “devido tempo” para aumentar a oferta no mercado.

Os comentários foram feitos no momento em que os preços da carne suína no maior consumidor mundial de carne atingiram um recorde, depois que uma epidemia de peste suína africana varreu o rebanho do país, matando milhões de animais.

O rebanho suíno do país encolheu quase um terço ante o ano passado, segundo dados oficiais, e os preços da carne suína dispararam desde junho.

As importações de carne já aumentaram 36% nos primeiros sete meses deste ano, e os analistas esperam que dobrem em relação aos níveis de 2018 em 2020.

“Continuaremos... incentivando a expansão das importações de carne suína”, disse o porta-voz do ministério Gao Feng a repórteres.

A China concordou em começar a importar carne suína da Argentina este ano e também poderá aprovar plantas adicionais para exportação do Brasil e da Grã-Bretanha.

Com o problema na China, a demanda por carnes do Brasil está crescendo, com o setor falando em “bonança perfeita”, e outros fatores positivos influenciando os negócios. Mas a indústria brasileira ainda aguarda a liberação de mais unidades para exportação.

Gao também disse que a China liberará carne de suas reservas para estabilizar os estoques.

A China costuma liberar parte de sua carne armazenada quando os preços estão altos ou durante períodos de alta demanda, como as semanas que se seguem ao feriado do Ano Novo Lunar, o maior festival do país.

O governo liberou 9.600 toneladas de carne de porco das reservas em janeiro, segundo relatos da mídia estatal. Mas, embora os volumes totais detidos pelo país não sejam conhecidos, os analistas dizem que é improvável que sejam significativos o suficiente para ter uma influência real sobre os estoques do mercado.

Os preços do varejo de carne de porco saltaram 7,8% na semana até 14 de agosto, atingindo 32,4 iuanes por quilo, segundo dados do Ministério da Agricultura e Assuntos Rurais, quase 50% a mais do que na mesma época do ano anterior.

**A ministra Tereza Cristina (Agricultura, Pecuária e Abastecimento) anunciou, no dia 28/08, a abertura do mercado de carnes brasileiras para a Indonésia.** Segundo a ministra, serão 10 plantas habilitadas para a exportação de pelo menos 25 mil toneladas de carne bovina.

“Hoje recebemos a boa notícia dessa conquista. Dez plantas frigoríficas brasileiras estarão prontas para essa exportação. Isso é bom para o nosso PIB, é bom para o nosso produtor rural, que tenha mais gente comprando carne para exportar, é bom para os nossos frigoríficos que podem continuar gerando emprego”, comemorou a ministra.

Em maio, a ministra esteve reunida com o ministro da Agricultura da Indonésia, Amran Sulaiman, para discutir a abertura do mercado de carnes brasileiras para o país asiático.

Durante o encontro, a ministra destacou que o Brasil tem condições de suprir a demanda por proteína animal dos indonésios, principalmente de carne bovina, sendo um fornecedor alternativo e com preços mais baratos em relação à carne da Austrália, de onde vem a maior parte da carne consumida no país.

## Grãos

**Traders chineses desaceleraram suas compras de soja com embarques em outubro, em meio à expectativa de que Pequim e Washington possam chegar a um acordo comercial** durante as negociações em entre EUA e China que ocorrem em setembro.

A China comprou cerca de 4 milhões de toneladas de soja para embarque em outubro, dos 6,6 milhões de toneladas contratadas para o mês, segundo as fontes, deixando 40% das compras do mês descobertas. Os compradores chineses ainda estão dentro do cronograma para as compras de outubro, podendo esperar para observar os movimentos do mercado relacionados às próximas negociações comerciais.

Outro fator que afeta a demanda de soja chinesa é a diminuição da margem de esmagamento.

Um trader disse que na China “atualmente a margem de esmagamento doméstica é muito baixa e, prevendo um provável resultado positivo das negociações comerciais de setembro, o mercado está apenas esperando direções mais claras” para as compras de outubro.

O aumento dos preços da soja no Brasil é uma grande preocupação para os traders chineses, porque o Brasil atende a 75% da demanda chinesa de soja, disseram fontes. Os preços brasileiros subiram mais de 12% desde abril.

A China costumava ser o maior mercado para os agricultores de soja dos EUA, comprando cerca de 55% (30 milhões de toneladas) de sua produção anualmente, segundo dados do Departamento de Agricultura dos EUA (USDA).

Desde julho do ano passado, as tensões comerciais EUA-China aumentaram, com os dois lados cobrando várias tarifas retaliatórias. Apesar de várias rodadas de negociações desde dezembro, não foi possível chegar a um acordo. Como resultado, as exportações totais de soja dos EUA caíram para 45,7 milhões de toneladas em 2018-19 (julho-junho), uma queda de 19% em relação ao ano anterior, enquanto as vendas para a China despencaram 75%, apontaram os dados do USDA.

As relações comerciais EUA-China atingiram uma nova baixa este mês, quando os dois lados anunciaram outra rodada de tarifas retaliatórias. Enquanto o governo Trump acusa a China de não comprar produtos agrícolas suficientes dos EUA, como prometido, Pequim acusa os EUA de bullying durante as negociações.

Enquanto os produtores de soja dos EUA enfrentam uma queda nas vendas e nos preços da soja, o mercado chinês pode enfrentar restrições no lado da oferta no quarto trimestre, à medida que o estoque de soja na América do Sul se esgota, disse uma fonte comercial.

**A maior produtora mundial de salmão, Mowi ASA, poderá deixar de comprar soja brasileira, usada na sua produção, se o País não coibir o desmatamento da Amazônia. O anúncio foi feito pela empresa norueguesa na quarta-feira, 28/08.**

“O tratamento dado à Amazônia é inaceitável. A Mowi terá que considerar a possibilidade de procurar outras fontes de matéria-prima a menos que a situação melhore”, disse Catarina Martins, diretora de sustentabilidade da empresa.

A companhia, que espera vender cerca de 430 mil toneladas de salmão neste ano, é também uma grande produtora de alimento para peixes. “As fontes da Mowi (de soja) vêm de fornecedores certificados, e podemos garantir que nossos fornecedores não estão ligados a desmatamento ou violações de direitos humanos”, acrescentou Catarina.

“No entanto, é importante que nós e todos que comprem bens do Brasil digam claramente que a floresta tropical deve ser preservada e a situação atual é inaceitável”, apontou.

**Em meio a tensões comerciais com os EUA, as importações chinesas de soja da Argentina em julho aumentaram 328% no mês e 269% no ano, para 1,07 milhão de toneladas, segundo dados da alfândega chinesa.**

Segundo fontes do mercado, a China pode recorrer à soja argentina, o terceiro maior exportador mundial de soja, já que os estoques brasileiros devem se esgotar nos próximos meses.

As importações de soja brasileira pela China em julho totalizaram 6,42 milhões de toneladas, alta de 17% mês a mês, segundo os dados.

Outros grandes fornecedores de soja para a China em julho foram os EUA (0,91 milhão de toneladas) e o Uruguai (0,16) milhões de toneladas, de acordo com um relatório da alfândega chinesa divulgado no dia 25/08.

### **Outra carga**

**A União da Indústria de Cana-de-Açúcar (UNICA) repudia a iniciativa do governo da Índia de estabelecer novo subsídio à exportação de açúcar para a safra 2019/2020, que começa em outubro.** A instituição avalia que a medida fere a livre concorrência e a competitividade do mercado internacional de açúcar.

“A política indiana é insustentável no longo prazo e é preciso que o governo local reveja sua estratégia para a cana-de-açúcar. O setor produtivo brasileiro busca apenas o respeito às regras estabelecidas pela OMC para que todos os países produtores possam competir de forma justa em um cenário internacional que siga os preceitos de mercado”, avalia Evandro Gussi, presidente da UNICA. “Estamos sendo punidos por nossa eficiência”, complementa.

O governo da Índia anunciou, no dia 28/08, a criação de um novo subsídio à exportação do açúcar para a safra 2019/2020, que começa em outubro. O benefício será de 10.448 rúpias (US\$ 146,14) por tonelada na safra 2019-20 (outubro-setembro), para o volume de 6 milhões de toneladas, o que representará um gasto público de 62,68 bilhões de rúpias (US\$ 876,74 milhões). A decisão tem o objetivo de liquidar o excedente de estoques internos e ajudar as usinas a reduzir os atrasos na produção de cana-de-açúcar.

“Na prática, significa que teremos mais um ciclo de safra internacional com preços distorcidos artificialmente, prejudicando milhares de produtores de diversos países”, comenta o executivo.

Os subsídios do governo indiano à produção de cana-de-açúcar e à exportação de açúcar estão sendo questionados pelos governos do Brasil, da Austrália e da Guatemala em três painéis na Organização Mundial do Comércio (OMC) por ferirem as regras estabelecidas pelo órgão e que devem ser seguidas pelos países membros. Contudo, enquanto os painéis não são concluídos, o país pode continuar estabelecendo suas políticas, sem sofrer retaliações.

A estratégia da Índia para o açúcar tem sido motivo de grande preocupação para todos os países produtores e exportadores. Em meados de 2018, o país anunciou pacote de medidas de apoio aos produtores locais e subsídios às exportações para até 5 milhões de toneladas de açúcar, o que ampliou a queda dos preços internacionais do produto. Em 2018, o açúcar teve as menores cotações dos últimos 10 anos, com uma queda no preço de 30% ao longo de 12 meses.

Segundo estimativas feitas pela UNICA, somente nesta última safra, a política indiana foi responsável por um prejuízo de mais de 1,2 bilhão de dólares aos produtores brasileiros de açúcar.

*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*