

## Notícias principais

### **Na última semana, o diretor da Datamar, Andrew Lorimer, foi fonte de duas reportagens publicadas pelo jornal Valor Econômico.**

No dia 17/10, Andrew fez uma projeção do crescimento da movimentação de contêineres no Brasil no período de 2018 e 2023 na revista especial sobre Portos publicada pelo jornal.

Na entrevista, ele afirmou que: “A movimentação de contêineres é impulsionada pelo crescimento da economia e costuma ter uma correlação de duas a três vezes maiores do que o desempenho do PIB de cada país. Por exemplo, se a economia avança 1%, contêineres crescem de 2% a 3%, esclareceu.

A revista trouxe como tema principal “Inovação e eficiência que transformam as operações portuárias” e abordou temas como concessões e privatização, inovação e investimentos, entre outros temas referentes ao setor.

Já na sexta-feira, 18/10, Andrew foi um dos entrevistados da reportagem “Santos discute possível ‘lotação’ para contêineres” publicada no jornal Valor Econômico.

A reportagem ouviu os principais players do setor sobre a ocupação do Porto de Santos. Andrew avaliou que não há sinais de alerta. “Antes da crise, os terminais investiram muito e ficaram com capacidade ociosa. É preciso estar atento para o longo prazo, mas não acredito que nos próximos cinco anos haverá um gargalo”, afirmou à publicação.

A Datamar e Andrew Lorimer já haviam sido fonte do caderno especial “Valor Setorial Infraestrutura e Logística” publicado no dia 10 de outubro no Valor.

## Portos, terminais e infraestrutura

### **Uma decisão do Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJSC) sinalizou vitória aos portos na disputa com os terminais retroportuários – os chamados portos secos, de armazenagem de contêineres – em relação à cobrança de taxas no Complexo Portuário do Itajaí-Açu, segundo maior movimentador de cargas do país.**

O TJSC confirmou decisão de primeira instância e considerou válida a cobrança de Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (SSE, também chamada de THC2) pela Portonave, em Navegantes. A taxa é alvo de uma longa batalha entre portos e retroportos – que, embora não recebam navios, disputam a armazenagem da carga que chega pelos terminais portuários.

A ação foi movida pelo terminal retroportuário Localfrío, que questionou a legalidade da taxa. A cobrança da SEE é feita, em Itajaí e Navegantes, quando o cliente decide transferir as cargas para o retroporto. O valor inclui a separação e a entrega dos contêineres.

Para os desembargadores, o serviço é efetivamente prestado e por isso a cobrança é devida. Não configura duplicidade ou abuso, mas uma relação de mercado – a empresa que propôs a ação ainda pode recorrer.

Na sexta-feira, 18 de outubro, a Portonave sediou uma reunião convocada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários

(Antaq) com a participação da APM Terminals, arrendatária do Porto de Itajaí, e com representantes do Sindicato das Empresas Operadoras de Terminais Retroportuários de Itajaí e Região (Sinter). Entre os assuntos debatidos, estava a cobrança de SEE. Os terminais que recebem navios, Navegantes e APMT, defendem ampliar o diálogo com os retroportuários. O encontro terminou com a expectativa de criação de uma agenda conjunta.

O embate entre portos e retroportos envolve dois importantes players do comércio exterior. De um lado, os terminais portuários de águas profundas, que alegam ter custos elevados, de equipamentos e infraestrutura, para atrair as cargas – e, sem elas, não há o que armazenar. De outro estão os terminais retroportuários, que fazem um importante serviço de armazenagem que tornou a região referência em logística. Já são nove empresas do setor na região de Itajaí e Navegantes.

**Na última semana, a Navios Logísticas América do Sul, considerada uma das maiores companhias de logística da América do Sul, operando hoje no Uruguai e Paraguai e com escritório em Corumbá, apresentou ao governador do Mato Grosso do Sul, Reinaldo Azambuja, o projeto de um terminal em Porto Murтинho, que deve operar em dezembro de 2020.** A nova estrutura fluvial terá silos com capacidade para 800 mil toneladas de grãos e quatro tanques de 15 mil m<sup>3</sup> e exportará soja e milho e importará líquidos e fertilizantes.

A Navios Logísticas América do Sul investirá R\$ 120 milhões na construção de um porto fluvial em Porto Murтинho, aproveitando o potencial logístico de MS para exportar commodities pela Hidrovia do Paraguai e a posição estratégica do município fronteiro com o Paraguai para se tornar uma nova Paranaguá.

A ideia é que abrangendo a região de maior produção de grãos do Estado, Porto Murтинho se transforme em um polo exportador do Estado por hidrovia e rodovia, concentrando um novo complexo portuário e corredor da Rota Bioceânica (Atlântico-Pacífico), com a construção da ponte Brasil-Paraguai sobre o Rio Paraguai. Além do terminal da Navios Logísticas, outros dois serão construídos no município – um dos quais, da FV Cereais, com previsão de operar em março de 2020.

Durante o encontro, Reinaldo Azambuja anunciou ao grupo que, ainda em outubro, o Governo do Estado abrirá a licitação da obra do contorno rodoviário, que atenderá aos três portos projetados em Porto Murтинho. O investimento estadual será de R\$ 28 milhões.

O governador assegurou ainda, aos novos investidores, que no dia 25 de outubro será entregue a licença definitiva de instalação do novo terminal, e adiantou que está tratando com a ministra Tereza Cristina Dias, da Agricultura, Pecuária e Abastecimentos, as questões fitossanitárias para atender ao novo corredor de escoamento da produção regional. Também disse que iniciou tratativas com a Infraero sobre a concessão do aeroporto de Porto Murтинho.

Para o secretário Jaime Verruck, a apresentação do projeto do novo porto e as declarações dos representantes das indústrias alimentícias da China e de Taiwan, presentes à reunião, do interesse em ampliar os negócios com Mato Grosso do Sul, deixaram claro a dimensão da logística e o alto grau de competitividade da nova rota de exportação do Estado. “Murтинho é a melhor opção, onde o produtor terá um ganho adicional de dez dólares por tonelada”, observou.

O novo terminal será construído em uma área de 215 metros de frente para o Rio Paraguai e empregará operações multimodais de suporte e design de última geração, com capacidade de manipular múltiplas cargas, incluindo milho, soja, açúcar, fertilizantes, combustíveis e cargas gerais. A Navios Logísticas opera em Nova Palmira (Uruguai) desde 1956, com terminais de graneis sólidos e minérios, e conta com terminais de combustíveis no Paraguai.

**A Justiça Federal ordenou, no dia 16/10, a suspensão das obras de ampliação do Terminal de Contêineres do Porto de Salvador (Tecon). Previsto no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) da União, o projeto é de R\$ 715 milhões.**

A decisão liminar do juiz Ávio Mozar de Novaes (12ª Vara Federal-BA) atendeu pedido do Ministério Público Federal (MPF) para anular efeitos de aditivo que prorrogou concessão do Tecon antecipadamente, em 2016, por mais 25 anos. Responsável pelo empreendimento, o grupo Wilson Sons pode recorrer.

O juiz descreve elementos “suficientes” para apontar ilegalidade na resolução da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, que aprovou aumento do prazo da concessão. Para o MPF, deve haver nova licitação.

Com o negócio, o grupo Wilson Sons ampliou a área total arrendada no porto de 44,3 mil m<sup>2</sup> para 216,5 mil m<sup>2</sup> e o valor final da concessão passou de R\$ 37,6 milhões para R\$ 12,8 bilhões. Para o juiz não ficou comprovada “inviabilidade técnica, operacional ou econômica de realização de licitação de novo arrendamento”. Pela liminar, a não suspensão do contrato pode resultar em “irreversibilidade das obras de expansão das instalações portuárias do Terminal de Salvador”.

No processo, o Tecon alegou “gastos vultosos” com a prorrogação, o que traria prejuízo econômico. Para o juiz, no entanto, a alegação não foi provada: documentos mostram que despesas já realizadas foram de “reduzidos valores quando em cotejo com o valor dos investimentos propostos e o montante global do contrato”.

As obras no porto estão mergulhadas em impasses jurídicos. Em 2017 (abril), um juiz federal suspendeu a intervenção. Um ano depois, o grupo Wilson Sons conseguiu derrubar a decisão. O MPF moveu em 2017 a ação civil pública que culminou na liminar desta quarta, alegando que a prorrogação foi baseada em estudos “desatualizados e não isentos”, com pareceres e notas técnicas a favor do Tecon. Em maio, outra liminar parou a obra: uma ação popular pedia suspensão do projeto e cassação do alvará municipal, alegando suspeita pela licença concedida em “tempo recorde”. A ação destacava ainda que a empresa não fez Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e que o projeto não atendia ao Plano de Gerenciamento Costeiro.

Em março deste ano, a Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Urbanismo (Sedur) embargou a obra por falta de licença urbanística para o início do trabalho. Após entregar à prefeitura os documentos necessários, a empresa conseguiu autorização para continuar – até a medida do dia 16/10.

Com a ampliação, a expectativa é que o Terminal de Contêineres soteropolitano passe a ser o maior do Nordeste. Em 2018, foram movimentados 203.979 contêineres. Com a expansão, a capacidade deveria chegar a 715 mil anuais. Na primeira fase de investimentos, o berço de atracação dos navios seria ampliado de 377 metros para 800 metros.

**O governador do Mato Grosso, Mauro Mendes (DEM), informou ao Ministério da Economia o reinício dos trabalhos de implantação da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do município de Cáceres. As obras estavam suspensas.**

A informação foi transmitida à secretária-executiva do Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE), Thaise Dutra, em Brasília. O Conselho integra a estrutura da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia (Sepec/ME).

Segundo o governador, o reinício das obras se deu após a revisão de projetos e análise de soluções equivalentes adotadas por outras ZPEs em diferentes estágios no país. Atualmente, o Brasil possui 20 ZPEs autorizadas, das quais 19 se encontram em implantação, distribuídas em 17 estados.

Mauro Mendes informou também que o poder público estadual tem negociado com potenciais investidores para divulgação do projeto da ZPE e seus benefícios para a exportação da produção do Mato Grosso e região. Para que haja viabilidade econômica, é obrigatória a apresentação e aprovação de projetos industriais, antes que a ZPE entre em operação.

As Zonas de Processamento de Exportação caracterizam-se como áreas de livre comércio com o exterior, destinadas à instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem comercializados no exterior. Elas são consideradas zonas primárias para efeito de controle aduaneiro. As empresas que se instalam em ZPE têm acesso a tratamentos tributário, cambiais e administrativos específicos.

**A Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA) recebeu diretores e o coordenador geral de modelagem de arrendamentos portuários do Ministério da Infraestrutura, investidores privados e arrendatários para discutir melhorias no Porto de Aratu e novas possibilidades de exploração do Porto de Ilhéus**

O grande ponto da agenda foi a confirmação do interesse dos atores privados em investir no Porto de Ilhéus. Um dos objetivos da agenda é a busca pelo aproveitamento melhor e, portanto, a ampliação da capacidade do Terminal com vista na atração de novas empresas. “Para isso, será elaborado um EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental), que terá o acompanhamento do Ministério e assim definir os melhores investimentos a serem colocados no Porto de Ilhéus, quais cargas. Só então teremos um valor do investimento para Ilhéus”, disse o diretor do Ministério da Infraestrutura, Fábio Lavor Teixeira.

De acordo com o coordenador geral de modelagem de arrendamento portuário, do Ministério da Infraestrutura, Disney Barroca Neto, o fato do Porto de Ilhéus não ter nenhum contrato de arrendamento vigente permite a construção de nova história. “O Porto de Ilhéus é muito bom justamente por isso, por ser um porto livre, ou seja, é muito mais fácil identificar uma modelagem financeira personalizada. Vamos modelar a necessidade do Porto de Ilhéus, respeitando a sazonalidade dos produtos e normalmente os arrendamentos travam porque às vezes está condicionado a movimentar apenas um tipo de produto. Muito provavelmente não será o caso de Ilhéus, que vai operar da forma como ele é. Um contrato de arrendamento para um terminal de múltiplo uso que comporte produtos diversos”.

Já na pauta discutida para o Porto de Aratu, o Plano de Investimento do contrato de arrendamento da Tecmar,

prorrogado por mais 20 anos prevê investimentos na ordem de R\$ 309 milhões. Na ocasião foi apresentado o projeto de construção de um novo píer, que vai possibilitar operar todos os tipos de combustíveis líquidos e produtos químicos, além da construção de novas áreas de armazenagem. “Isso vai diminuir drasticamente o demurrage, que é a sobretaxa que se paga para o dono do navio por não ter conseguido atracar no berço por falta de espaço. Tivemos o relato de navios que aguardaram 13 dias de espera para atracar. Isso eleva o custo e interfere diretamente na logística”, explicou a diretora do Departamento de Gestão de Contratos, do Ministério da Infraestrutura Flávia Morais Takafashi.

A diretora Takafashi acrescentou outras vantagens do Plano de Investimentos apresentados pela Tecmar. “Ampliação da área para construção de parque de tancagem, plataforma rodoviária, prédio administrativo, estacionamento para carretas tanque, novo sistema de combate a incêndios, construção de galerias, dentre outros”.

**No dia 16/10, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) condenou a empresa Tecon Suape por abuso de posição dominante no mercado de armazenagem de contêineres no Porto de Suape, em Pernambuco. Pela conduta anticompetitiva, a operadora portuária terá que pagar multa de R\$ 7,1 milhões.**

O caso teve início em setembro de 2017, a partir de denúncia da Suata Serviço Unificado de Armazenagem e da Terminal Alfandegado e Atlântico Terminais. As empresas acusaram a Tecon Suape de conduta anticoncorrencial ao impor, além da tarifa básica para a movimentação de cargas em solo (box rate), uma taxa adicional denominada “ISPS”, a título de recuperação de investimentos e manutenção de equipamentos para o atendimento de exigências do Código Internacional de Segurança ISPS (Código ISPS).

A Tecon atua em regime de monopólio nas operações portuárias do Porto de Suape. Adicionalmente, oferece serviço de armazenagem alfandegada aos exportadores e importadores, atividade em que compete diretamente com as empresas de armazenagem alfandegada instaladas fora da zona portuária, como a Suata e a Atlântico.

De acordo com a denúncia, seria responsabilidade da Tecon, como operadora do porto, arcar com os custos de adaptação ao Código ISPS, uma vez que a segurança é uma condição essencial para a prestação do serviço de movimentação de cargas. Desse modo, segundo as denunciadas, não se justificaria a cobrança em separado, como se fosse um novo serviço, pois isso estaria beneficiando o operador.

Em voto-vista apresentado na sessão no dia 16, o conselheiro Mauricio Oscar Bandeira Maia apontou que a cobrança da taxa ISPS nos termos em que é realizada hoje pela Tecon Suape aumenta artificialmente os custos dos recintos alfandegados, gerando prejuízos à concorrência nesse mercado.

Para o conselheiro, as despesas incorridas com o ISPS são regulares e ordinárias e deveriam ser exigidas dos armadores (que realizam a descarga e movimentação de contêiner entre o navio e o portão do terminal), como parte da box rate, e não dos recintos alfandegados. “Com a cobrança do ISPS dos recintos alfandegados, o representado transfere para tais agentes o custo de segurança que recai sobre o serviço prestado aos armadores.

Desse modo, a Tecon Suape obtém, em face de sua atuação monopolística, o poder de fazer compensações e descontos na armazenagem aos importadores, desbalanceando artificialmente as condições de concorrência no mercado de armazenagem”, avaliou.

Pela prática anticompetitiva, o Tribunal condenou a Tecon Suape ao pagamento de multa no valor de R\$ 7,1 milhões. Também foi determinado que a operadora portuária se abstenha de cobrar dos recintos alfandegados e dos importadores que armazenam cargas os custos incorridos para adaptação e cumprimento das obrigações do Código ISPS. Além disso, a Tecon Suape não poderá criar qualquer nova cobrança que tenha esse mesmo objetivo.

**O Porto do Itaquí já recebeu uma habilitação pelo Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro) para fazer a movimentação de gado vivo e as demais habilitações para a movimentação de granéis sólidos (soja, milho e outros grãos) estão em andamento.**

A habilitação passa a ser obrigatória a partir de 02 de dezembro, de acordo com a Instrução Normativa Nº 39/2017, do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA). Além do porto, todos os terminais, armazéns e recintos que lidam com o trânsito internacional dessas cargas devem se habilitar.

De acordo com a Vigiagro, esta habilitação deve garantir que as operações de trânsito internacional de produtos de interesse agropecuário sejam conduzidas em espaços físicos que disponham de condições adequadas. Com essa norma, o Ministério da Agricultura busca uma atuação de qualidade na fiscalização federal agropecuária, garantindo a segurança que o país necessita com a agilidade que o comércio internacional impõe.

**A Administração Geral dos Portos da Argentina (AGP) anunciou a redução de 15% das tarifas do Porto de Buenos Aires até o final do ano, para enfrentar o aumento do dólar e a desvalorização do peso.**

Dessa forma, os valores para ocupação de imóveis ou espaços serão liquidados com uma remuneração de 15% sobre o preço do dólar registrado pelo Banco Nacional, segundo o Clarín.

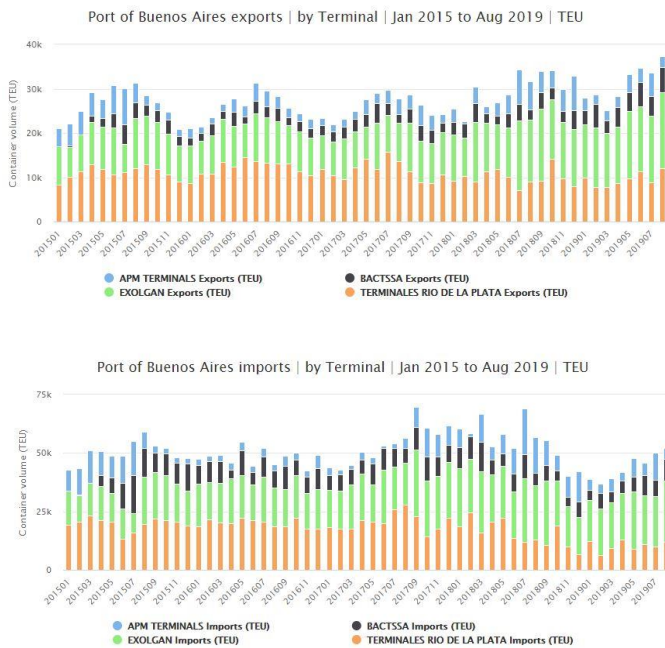
Isso porque grande parte dos serviços vinculados à atividade portuária e ao comércio exterior são cotados em dólares.

Entre maio de 2018 e agosto de 2019, o aumento em dólar em relação ao peso foi superior a 122%, enquanto que o Índice de Preços ao Consumidor aumentou 71,6%. O Índice de Preços por Atacado teve um aumento de 71,4% entre maio de 2018 e julho passado.

A AGP afirma que essas variações afetam significativamente os serviços prestados, portanto, essa medida foi implementada para aliviar os eventuais impactos econômicos e sociais.

Por seu lado, o governo aprovou um investimento de US \$ 760 milhões em maio passado para modernizar o Porto de Buenos Aires e dobrar sua capacidade de carga. No total, estima-se um investimento de US \$ 1370 milhões no projeto que levará 50 anos.

Os gráficos a seguir, feitos com dados do DataLiner, da Datamar, mostram as exportações e importações pelo Porto de Buenos Aires por terminal:



Guamaré-Pecém (Gasfor), que por sua vez interconecta três usinas termelétricas: duas no Ceará (Termofortaleza e Termoceará) e um no Rio Grande do Norte (Termoaçu).

**Navegação**

**A Mediterranean Shipping Company (MSC) assinou contratos de construção naval com o estaleiro sul-coreano Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) para a construção de cinco mega-navios de 23.000 TEU por cerca de US \$ 762 milhões no total.**

O pedido mais recente é uma opção exercida pela MSC como parte de um pedido de 11 navios feito pela empresa em setembro de 2017. É provável que os navios sejam utilizados na faixa comercial da Ásia para a Europa.

A MSC já recebeu da DSME dois navios de 23.000 TEU este ano, e a entrega desses últimos navios encomendados está prevista para 2021.

Vale lembrar que a Evergreen Marine Corp. de Taiwan encomendou recentemente seis navios da mesma capacidade que os navios MSC da Samsung Heavy Industries Co., outro estaleiro coreano, por cerca de US \$ 920 milhões. A francesa CMA CGM SA, quarta maior linha de transporte do mundo, recebeu em agosto o primeiro dos nove navios de 23.000 TEU que encomendou.

**Carne**

**As exportações de carne uruguaia totalizaram 1.661 milhões de dólares entre 1º de janeiro e 12 de outubro deste ano, um aumento de 8% em relação ao mesmo período de 2018, sendo a China e a União Europeia os principais destinos, de acordo com um relatório do National Meat Institute.**

O documento detalha que a venda de bovinos atingiu 367.803 toneladas e 1.388 milhões de dólares; em ovinos, totalizaram 9.677 toneladas e 43 milhões e meio de dólares e miudezas 86 milhões.

A carne bovina representou 84% das vendas totais, com um preço médio de US \$ 3.774 por tonelada, enquanto as miudezas atingiram US \$ 86 milhões. Enquanto isso, os subprodutos geraram receita de 68 milhões e ovelhas 43 milhões, com uma média de US \$ 4.466 por tonelada. O restante é composto de carne de porco, aves e outros produtos.

**A Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) cortou a estimativa de exportação de carne suína para este ano de um crescimento de 12% (previsto em agosto) para crescimento entre 3 a 5%. Já para os embarques de frango a ABPA estima um aumento de 1%, ante 4 e 5% projetados anteriormente.**

Segundo a associação as perspectivas dos últimos meses foram otimistas demais. “Imaginávamos que chineses comprariam tudo”, justificou a ABPA. “Isso não se confirmou. Chineses são muito habilidosos para negociar e sabem que, se comessem a comprar, inflacionariam preços. Eles tinham estoque, estratégia e também fizeram muito abate preventivo, portanto, não sentiram necessidade de importar. As previsões anteriores foram muito otimistas.”

Apesar dos números da ABPA, ao longo do ano, SC ampliou em 26,4% a quantidade de carne suína exportada para a China e Hong

**Os primeiros nove meses de 2019 foram positivos para as operações realizadas no Píer 2 do Porto de Pecém, onde está localizado o Terminal de Regaseificação de Pecém - o primeiro terminal flexível de regaseificação de gás natural liquefeito (GNL) do Brasil.**

De janeiro a setembro deste ano, foram movimentadas 405.376 toneladas desse tipo de granel líquido. O número é 70% maior que no mesmo período de 2018.

“O crescimento é explicado pela reativação da Termofortaleza, que no ano passado suspendeu suas atividades. Como essa térmica é uma grande consumidora de gás, naturalmente aumentou o movimento desse tipo de granel líquido no Porto de Pecém”, diz Hugo Figueirêdo, CEO da Cegás.

O Terminal de GNL de Pecém consiste em um navio ancorado no Píer 2 do Porto de Pecém com um tanque criogênico que armazena gás natural em forma líquida a temperaturas abaixo de -160°C.

O volume armazenado corresponde a 80m<sup>3</sup> no estado gasoso, equivalente a uma compressão superior a 600 vezes o seu volume líquido. O navio ancorado é constantemente fornecido por outros navios em trânsito através de uma transferência de carga líquida.

“Nosso píer 2, desde o início, foi especialmente projetado para a operação de granéis líquidos. Em 2009, começamos a dedicar os dois berços deste píer para a operação exclusiva de GNL. Portanto, estamos completando dez anos de operação desse tipo de granel líquido no Porto de Pecém”, afirma Danilo Serpa, presidente do Complexo Industrial e Portuário de Pecém.

Em 2019, o terminal portuário do Ceará já recebeu navios-tanque de GNL provenientes de portos dos EUA, Noruega, Nigéria, Camarões e Argentina. O primeiro terminal flexível de regaseificação de gás natural liquefeito do Brasil tem capacidade para transferir até 7m<sup>3</sup> / dia de gás natural para o gasoduto

Kong, totalizando 168,5 mil toneladas entre janeiro e setembro. O faturamento com os embarques já passa de US\$ 342,2 milhões, 38% a mais do que no mesmo período de 2018. Os números foram divulgados pelo Ministério da Economia e analisados pelo Cepa (Centro de Socioeconomia e Planejamento Agrícola). A China já responde por 57% de todo o faturamento catarinense com as exportações de carne suína em 2019.

**A ministra Tereza Cristina (Agricultura, Pecuária e Abastecimento) disse, no dia 15/10, que a suspensão da vacinação contra a febre aftosa no PR abre a perspectiva de novos mercados para a carne bovina brasileira.**

“O Brasil tem uma oportunidade gigante de ser um grande exportador não só para a China como para outros países. Então, o Paraná dá um passo importante, mas as coisas não acontecem de uma hora para outra. Tudo tem um passo-a-passo, e o Paraná começou com pé direito”, afirmou.

Em cerimônia no Palácio do Iguazu, em Curitiba, a ministra assinou a Instrução Normativa que autoriza a suspensão da vacinação contra a febre aftosa no estado. Com isso, a partir de novembro, o rebanho de 9,2 milhões de bovinos e bubalinos do estado não será mais vacinado contra a febre aftosa. A retirada da vacina significa que não há registro de casos da doença na área.

O Ministério fará o monitoramento do Paraná para avaliar a atuação dos postos de fiscalização nas divisas e, posteriormente, irá reconhecer nacionalmente o estado como área livre da febre aftosa sem vacinação. Essa etapa está dentro do objetivo brasileiro de ampliar gradualmente as áreas sem vacinação contra a doença no país, previsto no plano estratégico 2017-2026 do Programa Nacional de Erradicação e Prevenção da Febre Aftosa (PNEFA 2017/2026)

Por fim, seguindo os trâmites da Organização Mundial de Saúde Animal (OIE), em setembro de 2020, o Brasil vai pleitear o reconhecimento internacional do Paraná como área livre de aftosa sem vacinação, que deverá ser oficializado pela OIE, em maio de 2021.

## Petróleo & gás

**O Comitê Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Camex) aprovou, no dia 14/10, uma resolução que redistribui a cota de importação de 750 milhões de litros de etanol livre de tarifa de acordo com o período do ano.**

A medida busca equilibrar a disponibilidade de etanol importado – sobretudo dos Estados Unidos – para não atrapalhar as usinas de cana da região Nordeste.

Na prática, a maior parte da cota de importação poderá ser utilizada apenas durante a entressafra nordestina de cana-de-açúcar.

Pela norma, poderão ser importados pelo Brasil até 200 milhões de litros entre o intervalo que começou em 31 de agosto deste ano e vai até 29 de fevereiro de 2020 – ainda na fase de produção das usinas do Nordeste. Outros 275 milhões de litros terão que ser escoados de 1º de março até 31 de maio de 2020, e os 275 milhões de litros restantes de 1º de junho a 30 de agosto de 2020.

Com a medida, o governo busca aplacar críticas dos produtores de etanol do Nordeste e, assim, manter o acordo firmado durante a

visita feita em março pelo presidente Jair Bolsonaro ao mandatário americano, Donald Trump. No encontro em Washington, o Brasil se comprometeu com o aumento de cota de importação de etanol livre de tarifa, que era de 600 milhões de litros e vencia em agosto.

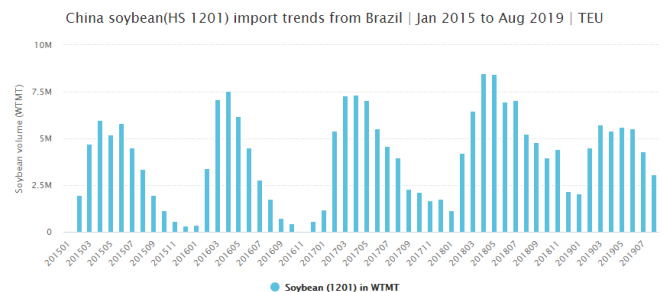
## Grãos

**Os importadores chineses estão ocupados realizando novas compras de soja do Brasil nesta semana, apesar do anúncio da Casa Branca de que a China concordou em comprar até US\$ 50 bilhões em produtos agrícolas dos Estados Unidos anualmente durante as negociações comerciais ocorridas na semana passada.**

Dois operadores disseram que a China encomendou pelo menos oito carregamentos, ou 480 mil toneladas, com valor de US\$ 173 milhões, de soja brasileira desde o dia 14 de outubro.

Embora o Brasil seja o maior fornecedor de soja para a China, grandes compras do produto brasileiro são incomuns nesta época do ano.

O gráfico a seguir, feito a partir de dados do DataLiner, da Datamar, mostra as exportações brasileiras de soja para a China no período de janeiro de 2015 a agosto de 2019:



Fonte: DataLiner/Datamar

A falta de compras dos EUA até aqui mostra que a China não tem pressa para adquirir produtos norte-americanos após a fase 1 do acordo comercial, anunciada na semana passada e que o presidente dos EUA, Donald Trump, espera que seja assinada no próximo mês.

Na semana passada Trump disse no Twitter que a China já começou a fazer compras agrícolas nos EUA. No entanto, três exportadores de soja norte-americana disseram que não houve vendas dos EUA para a China desde as negociações da semana passada em Washington, e que nenhuma compra chinesa foi confirmada pelo Departamento de Agricultura dos EUA (USDA, na sigla em inglês).

“Eu não tive nenhuma sondagem sobre (embarques dos) EUA”, disse um dos exportadores. “Havia alguns barcos para novembro comprados no Brasil e vários outros da nova safra sul-americana, mas nada aqui.”

Outro exportador dos EUA disse que uma queda no valor da soja brasileira gerou nova demanda de compradores que por mais de um ano foram incapazes de importar lucrativamente o produto norte-americano, a não ser que contassem com isenções tarifárias.

As empresas estatais Cofco e Sinograin, que estão isentas das taxas retaliatórias de 25% sobre as importações dos EUA, têm

“pouco apetite” para comprar, a menos que os preços nos EUA caiam ainda mais, disse um segundo exportador norte-americano.

Antes da guerra comercial, a China importava a maior parte de sua soja nos EUA entre outubro e janeiro e voltava-se para a América do Sul por volta de fevereiro.

Os preços da soja dos EUA carregada para a China nos terminais da Costa do Golfo, para novembro e dezembro, neste momento estão perto da paridade com os preços brasileiros.

Mas quando os valores da soja dos dois principais fornecedores são semelhantes, os importadores chineses tendem a favorecer o grão brasileiro devido ao seu maior teor médio de proteínas.

A importadora chinesa Hopefull Grain & Oil comprou 10 carregamentos de soja brasileira há 15 dias, antes das negociações entre EUA e China, e pelo menos outras três cargas na semana passada, disseram duas fontes comerciais.

A Wilmar também esteve entre as compradoras, com cerca de cinco a seis carregamentos adquiridos do Brasil na semana passada, de acordo com um exportador dos EUA e dois traders, um deles com base em Pequim e um trabalhando em uma trading chinesa. Hopefull e Wilmar se recusaram a comentar.

Acredita-se que nas recentes ondas de aquisições, as empresas tenham usado suas isenções para compras dos EUA sem tarifas, disseram um exportador e um importador chinês.

O assessor econômico da Casa Branca, Larry Kudlow, reconheceu na quinta-feira, 17/10, que o “compromisso sério” da China para comprar até 50 bilhões de dólares em produtos agrícolas dependeria em parte de empresas e condições de mercado.

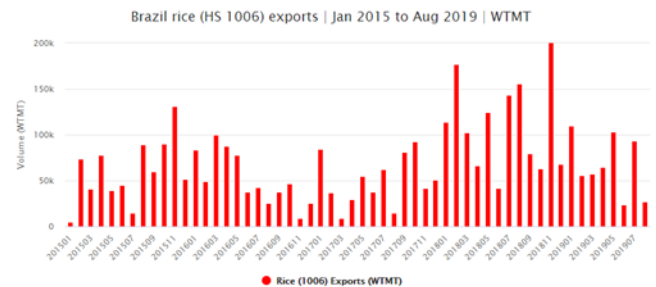
**Quadro de oferta mais ajustado em função da quebra de safra brasileira e vendas externas firmes com boa demanda pelo produto brasileiro. Estes são alguns dos motivos vistos pela Federação das Associações de Arrozeiros do Rio Grande do Sul (Federarroz) com o cenário de exportações e importações do cereal.** Além disso, segundo a entidade, a cotação alta do câmbio está proporcionando boa competitividade ao produto brasileiro.

De março a setembro deste ano já foram exportadas 760 mil toneladas de arroz (base casca) enquanto a importação foi de 636 mil toneladas, gerando um superávit de 124 mil toneladas de arroz até o mês passado. “Este quadro é que nos dá otimismo que fecharemos este ano com um quadro muito ajustado de importação e exportação e, também, com baixos estoques de passagem para o próximo ano safra”, avalia o presidente da Federarroz, Alexandre Velho.

Outros pontos que motivam este otimismo é a consolidação do Brasil como um dos grandes atores do mercado mundial do arroz. Além disto, a expectativa é que até dezembro deverá ser embarcado pelo Porto de Rio Grande o segundo carregamento de 30 mil toneladas de arroz beneficiado, com destino ao Iraque, mercado que vem demandando o arroz brasileiro. “Estamos em busca de novos mercados para trazer mais sustentação às cotações, com possíveis negócios para o México, Panamá e Guatemala. Temos otimismo com os números vistos até o momento”, destaca Velho.

Segundo a análise da Federarroz, a exportação, além de ampliar a demanda e abrir e manter novos mercados, escoar os excedentes, neutraliza as importações e faz com que o produtor não fique refém da demanda interna, dando maior sustentação às cotações.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostram as exportações brasileiras de arroz no período de janeiro de 2015 a agosto de 2019:



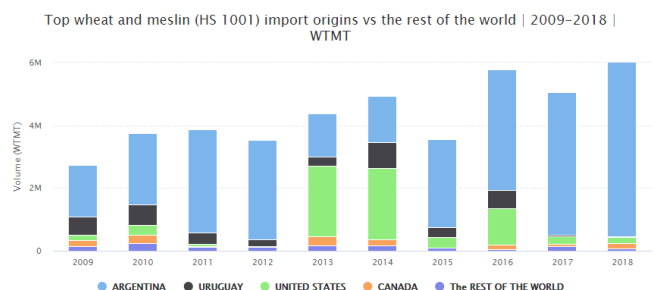
fonte: DataLiner/Datamar

**Em novembro, o Brasil pretende abrir uma cota de 750 mil toneladas de trigo sem tarifa de importação para países de fora do Mercosul e o Canadá quer uma fatia dessa cota. Por isso, se prepara para questionar os detalhes sobre a distribuição dessa cota no Comitê de Agricultura da Organização Mundial do Comércio (OMC).**

Em março, o presidente Jair Bolsonaro anunciou a decisão de estabelecer essa cota. O volume que superar o limite estabelecido será taxado em 10%.

Os Estados Unidos é o principal interessado em aproveitar a cota, mas a Rússia é outro grande produtor interessado no mercado brasileiro. Argentina, Paraguai e Uruguai, que já podem exportar com tarifa zero para o Brasil, não serão beneficiados.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostra as origens das importações de trigo do Brasil:



Fonte: DataLiner/Datamar

A princípio, a distribuição do volume será na base do “primeiro que chega é o primeiro que se serve”. Os produtores americanos querem conquistar pelo menos 70% do volume total de 750 mil toneladas. Canadenses e russos também entrarão na briga, e a fatia de cada um nesse comércio dependerá dos preços pelos quais vão querer exportar.

A cota é um antigo compromisso brasileiro e os EUA tinham dado prazo até novembro para que o país a implementasse. Ficou acertado que o Brasil faria isso após as eleições presidenciais da Argentina, para não causar dificuldades à candidatura de Maurício

Macri. Em contrapartida, os Estados Unidos vêm sinalizando que, uma vez implementada a cota do trigo, poderão tirar o embargo sobre a carne bovina in natura brasileira, que já dura dois anos.

### Minérios

**A produção e as vendas de finos de minério de ferro da Vale tiveram um aumento significativo no terceiro trimestre de 2019 como resultado do progresso contínuo na retomada de operações nos Sistemas Sul e Sudeste e, também, do forte desempenho operacional e da normalização dos embarques no Sistema Norte.**

A produção de finos de minério de ferro alcançou 86,7 Mt no 3T19, ficando 35,4% maior do que no 2T19. A retomada das operações de Brucutu e o retorno parcial das operações de processamento a seco no Complexo de Vargem Grande, anunciados em junho e julho, respectivamente, contribuíram para este resultado.

A Vale espera retomar a produção remanescente de aproximadamente 50 Mt até o final de 2021, uma vez que diversos marcos foram alcançados e outros estão em andamento, incluindo a aprovação de testes de gatilho na mina para retomar as operações de processamento a seco e a autorização de testes de gatilho no TFA (Terminal Ferroviário de Andaime), um passo importante para desengargalar a logística do Complexo de Vargem Grande.

O Sistema Norte mostrou forte desempenho operacional com um volume de produção de 55,4 Mt no 3T19, ficando 33,3% maior do que no 2T19 e 2,7% maior do que no 3T18, incluindo a produção recorde de 20,4 Mt de S11D, consequência de seu ramp-up bem-sucedido. A Vale espera produzir 90 Mt em S11D em 2020.

A produção de pelotas da Vale totalizou 11,1 Mt no 3T19, ficando 22,7% acima do 2T19, principalmente devido à maior produtividade das plantas de pelotização após o período de manutenção no 2T19 e à retomada das operações de Brucutu, que aumentou a qualidade do pellet feed fornecido às plantas do Sistema Sudeste.

O volume de vendas de finos de minério de ferro e de pelotas totalizou 85,1 Mt no 3T19, ficando 20,2% acima do 2T19 como resultado das retomadas de produção mencionadas acima.

A produção de níquel acabado alcançou 51,4 kt no 3T19, ficando 14,2% maior do que no 2T19, uma vez que as operações gradualmente retornaram às taxas regulares ao longo do 3T19, após manutenção programada e não programada nas refinarias no Atlântico Norte e na Ásia. No Brasil, a autorização judicial para retomar as operações de processamento e de mineração em Onça Puma, concedida em setembro, foi outro marco alcançado para a estabilidade da produção. Como todas as refinarias devem operar em taxas regulares por todo o quarto trimestre e com a retomada de Onça Puma, espera-se uma produção mais forte no próximo trimestre.

A produção de cobre alcançou 98,3 kt no 3T19, ficando em linha com o 2T19 e 4,0% maior do que no 3T18. Salvo continua a apresentar forte desempenho operacional, com recorde histórico de produção mensal em julho, totalizando 50,9 kt no trimestre, ficando 11,4% acima do 2T19, principalmente, devido aos maiores teores e à maior produtividade na mina e nas plantas de processamento.

### Comércio

**A ministra Tereza Cristina (Agricultura, Pecuária e Abastecimento) iniciou nesta segunda-feira (21/10) agenda de compromissos na China. Esta é a segunda visita da ministra ao país este ano.**

Tereza Cristina reuniu-se com o administrador-geral da GACC, ministro Ni Yuefeng. O órgão é responsável pelas questões sanitárias e fitossanitárias na China. Na pauta, a ampliação dos produtos agropecuários brasileiros exportados para a China, maior parceiro comercial do Brasil. As conversas técnicas sobre tema terão continuidade nesta terça-feira (22/10).

A delegação brasileira teve encontro também com executivos da BBCA Brazil, grupo de tecnologia de fermentação biológica, para debater a ampliação dos investimentos no Brasil.

Acompanham a ministra o secretário de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Orlando Leite Ribeiro, e o secretário de Defesa Agropecuária do Mapa, José Guilherme Leal, além de diretores de questões sanitárias e inspeção animal do ministério, adidos agrícolas e representantes da Embaixada do Brasil na China.

Durante a viagem, Tereza Cristina irá se reunir com o Ministro da Agricultura e Assuntos Rurais da China, Han Changfu.

Na sexta-feira (25/10), a ministra integra a comitiva do presidente Jair Bolsonaro, que estará no país.

Tereza Cristina participará da abertura do Seminário Empresarial Brasil e China, promovido pela Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) e também de uma palestra sobre o agronegócio brasileiro. A ministra retorna ao Brasil no dia 26 de outubro.

Em maio, a ministra esteve na China, quando se encontrou com o representante da GACC. Depois da visita, a China anunciou a habilitação de 25 plantas frigoríficas do Brasil. Com isso, o número de frigoríficos habilitados a vender carnes para os chineses passou de 64 para 89.

A China também habilitou 24 estabelecimentos brasileiros para exportação de produtos lácteos, como leite em pó, queijos e leite condensado. A certificação estava acordada com o país asiático desde 2007, mas não havia nenhuma planta brasileira habilitada a exportar. Os chineses são os maiores importadores mundiais de lácteos.

### Outras cargas

**De acordo com a CitrusBR – Associação Nacional dos Exportadores de Sucos Cítricos – os embarques totais de suco de laranja brasileiro (FCOJ Equivalente a 66º Brix), no primeiro trimestre da safra 2019/2020, tiveram uma alta de 33% em relação ao mesmo período da safra passada.** Nesta temporada, as exportações somaram 291.767 toneladas, ante as 218.768 do período 2018/2019. Em faturamento, os embarques do período somaram US\$ 508,4 milhões, 23% acima dos US\$ 414,7 milhões obtidos na safra anterior.

Para a União Europeia, principal destino do suco de laranja brasileiro, as exportações totalizaram 225.462 toneladas, uma alta de 56% em relação às 144.299 toneladas embarcadas no mesmo

período 2018/2019. Em faturamento, os embarques somaram US\$ 401,5 milhões, 48% acima dos US\$ 271.145.

As exportações para os Estados Unidos caíram: entre os meses de julho e setembro, foram embarcadas 37.106 toneladas de suco de laranja, 16% abaixo das 44.238 toneladas contabilizadas no mesmo período da safra anterior. Em faturamento, a queda atual representou 32%, com US\$ 57,8 milhões ante os US\$ 84,5 milhões obtidos entre os meses de julho e setembro de 2018. “Com uma maior disponibilidade de suco na praça por causa da grande oferta e com preços depreciados essa recuperação era uma possibilidade, porém, temos que ponderar que a base é baixa visto que no ano passado as exportações não performaram bem”, avalia o diretor-executivo da CitrusBR, Ibiapaba Netto.

Para os países do continente asiático, Japão e China continuam ocupando a posição de terceiros e quartos principais clientes do suco de laranja nacional. Para o Japão, houve uma queda de embarques na comparação com o primeiro trimestre do ano passado. Nesta temporada, já foram embarcadas 13.270 toneladas, 10% menos que as 14.697 na temporada anterior. Em faturamento, o decréscimo foi de 19%, com US\$ 22,4 milhões nesta safra, ante os US\$ 27,6 milhões na safra passada.

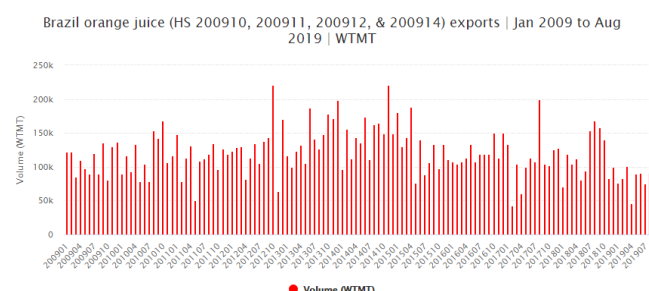
Já para a China, os embarques aumentaram consideravelmente no período: 9.125 toneladas de suco de laranja seguiram para o país, 74% a mais que os embarques registrados no primeiro trimestre de 2018, que foram de 5.255. O faturamento foi de US\$ 13.154, 17% acima dos US\$ 11.286 do primeiro trimestre de 2018/2019. “Sem dúvida é muito bom que o ano comece nesse ritmo, precisamos torcer para que os embarques continuem nesse ritmo até o fim deste ano safra”, afirma o executivo.

Nos primeiros três meses da safra 2019/2020, os volumes de suco concentrado congelado (FCOJ) exportados, para todos os destinos, totalizaram 227.566 toneladas, 38,5% a mais que o volume embarcado no mesmo período do ano passado, 164.252 toneladas. Em faturamento, o FCOJ obteve no atual período, US\$ 383 milhões, 23,4% acima dos US\$ 310,2 milhões.

Para a União Europeia, 175.913 toneladas de FCOJ foram embarcadas no período de julho até setembro, 65,8% a mais que as 106.042 toneladas exportadas no primeiro trimestre da safra 2018/2019. Em faturamento, o período somou US\$ 303,1 milhões, 51% acima dos US\$ 200,6 milhões.

Já para os Estados Unidos, foram embarcadas 22.465 toneladas de FCOJ no primeiro trimestre, uma queda de 19,7% em relação ao mesmo período do ano passado, quando o Brasil exportou 27.991 para o país. Nesta temporada, o faturamento somou US\$ 30,9 milhões, 39% abaixo dos US\$ 50,7 milhões da safra anterior.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostram as exportações brasileiras de suco de laranja mês a mês:



As exportações de NFC, para todos os destinos, também aumentaram nos primeiros três meses da safra 2019/2020, quando comparado ao mesmo período da safra 2018/2019. Em volume, o aumento foi de 14,82%, com 353.105 toneladas ante as 307.526 toneladas. Em faturamento, foram obtidos US\$ 125,3 milhões, 20% acima dos US\$ 104,4 milhões no mesmo período da safra anterior.

Para os países da União Europeia, foram exportadas 272.524 toneladas, 26,28% a mais que as 215.809 toneladas embarcadas entre julho e setembro de 2018. Em faturamento, estes embarques somaram US\$ 98,3 milhões, 39,51% acima dos US\$ 70.512.404. “O suco não concentrado tem sido a grande estrela das exportações brasileiras”, diz Netto.

Para os Estados Unidos, os embarques de NFC no primeiro trimestre de 2019/2020 registraram queda: 80.526 toneladas de suco não concentrado seguiram para este destino, o que representa um decréscimo de 12,14% na comparação com o mesmo período da safra passada, quando foram exportadas 91.649 toneladas. Em faturamento, a queda foi de 20,23%, com US\$ 26,9 milhões ante os US\$ 33,8 milhões. “A safra americana se recuperou de forma bastante consistente, dessa forma era esperado que houvesse algum tipo de impacto sobre as exportações brasileiras”, avalia o executivo da CitrusBR.

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