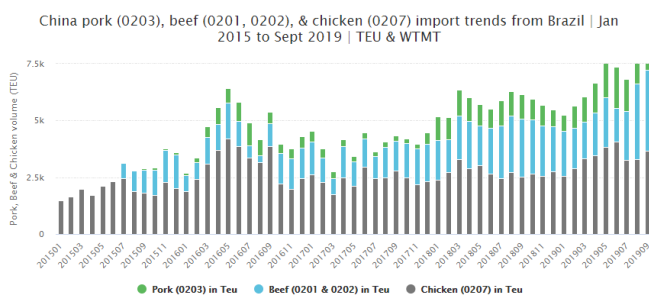


Notícias principais

A ministra da Agricultura, Tereza Cristina, disse, nesta segunda-feira, 04/11, que a China aprovou sete frigoríficos no estado de Santa Catarina para a exportação de miúdos de porco.

As exportações podem começar imediatamente, disse ela no Twitter, acrescentando que as aprovações foram resultado de negociações realizadas durante a visita do presidente Jair Bolsonaro à China no mês passado.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostram as exportações brasileiras de carne bovina, suína e de frango do Brasil à China no período de janeiro de 2015 a setembro de 2019:



Portos, terminais e infraestrutura

O município de Balneário Barra do Sul, no litoral norte de Santa Catarina, poderá ganhar um empreendimento portuário vinculado a um complexo empresarial e de serviços. O empreendimento projetado é denominado "Super porto BBS".

Segundo os potenciais investidores, o negócio poderá ocupar uma área de 25,5 milhões de m². O investimento planejado soma R\$ 4,8 bilhões. O projeto, de grandes dimensões, prevê a construção em etapas, de 15 terminais portuários para atender, no longo prazo, demandas derivadas da expansão dos negócios internacionais das companhias da região e de todo o Sul do país. O empreendimento vai ter canal de acesso de 18 metros de profundidade para garantir o trânsito de navios de grande porte.

O complexo industrial portuário ainda terá indústrias de diferentes segmentos e uma área de zona de processamento de exportação – uma ZPE – atendendo, futuramente, empresas exportadoras com vantagens fiscais. O porto BBS vai ter ramal ferroviário próprio longe de áreas urbanas e três pistas rodoviárias de acesso à BR-101.

De maneira complementar, ainda estão previstas áreas de serviços logísticos para 3 mil caminhões, oficinas, borracharia, lojas e hotel. O estudo prevê, ainda, zonas comerciais, unifamiliares residenciais, escolas, universidade, hospital. Uma área de 8,5 milhões de m² será preservada.

Vale destacar que ainda há tudo por fazer: desde as primeiras autorizações legais dos órgãos federais que atuam no segmento – como a Agência Nacional de Transporte Aquaviário, a Antaq, até órgãos ambientais, como o Ibama, federal, e o IMA, estadual.

No litoral norte de Santa Catarina já operam o porto privado em Itapoá; o porto público de São Francisco do Sul; terminais privados em São Francisco do Sul, além do projetado Porto Brasil Sul, também idealizado para São Francisco do Sul.

A Açú Petróleo, parceria do Grupo Prumo com a alemã Oiltanking, registrou neste ano recorde de movimentação em seu terminal no Porto do Açú, em São João da Barra (RJ).

Desde o início do ano, já foram movimentados mais de 53 milhões de barris, ultrapassando o total registrado em 2018, que foi de 40 milhões de barris.

“Temos um terminal eficiente e moderno, que possibilita uma operação segura, rápida e com menor custo global para os nossos clientes. E, cada vez mais, percebemos que estes diferenciais são essenciais na tomada de decisão das petroleiras”, disse Victor Snabaitis Bomfim, CEO da Açú Petróleo.

A empresa, que prevê encerrar 2019 com cerca de 65 milhões de barris de petróleo movimentados, já possui contratos com todas as petroleiras que realizam operações de exportação no Brasil. A última a operar no terminal foi a Repsol, que movimentou cerca de 1 milhão de barris produzidos no Campos de Sapinhoá (Bacia de Santos).

Com moderna infraestrutura e localização estratégica, próximo às bacias de Campos e Santos, o Terminal da Açú Petróleo realiza operações de transbordo em área abrigada por quebra-mar, com os navios cercados por barreiras de contenção e ao lado de uma base de resposta a emergência, possibilitando uma operação confiável e segura, com menor risco de impacto ao meio ambiente.

Com 25 metros de profundidade e capacidade licenciada para movimentar até 1,2 milhão de barris de petróleo/dia, o Terminal da Açú Petróleo é o único privado do país com capacidade para receber navios da classe VLCC (Very Large Crude Carrier), considerados os maiores do mundo. Desde que começou a operar, em 2016, a Açú Petróleo já realizou 114 operações de transbordo, sendo 24 com navios do tipo VLCC.

Com a previsão de aumento da produção e exportação de petróleo previstas para os próximos anos, a Açú Petróleo está desenvolvendo um projeto para ampliar os serviços prestados pela empresa. “O Brasil tem um grande desafio para os próximos 10 anos, que é investir em infraestrutura para suportar o crescimento nas exportações de petróleo, que pode chegar a quase 3 milhões de barris por dia. Neste contexto, a Açú Petróleo está desenvolvendo um projeto que contempla parque de tancagem e oleodutos que conectarão o Açú aos campos produtores da Bacia de Campos e também às refinarias instaladas no Sudeste do país”, disse Bomfim.

No mês de outubro foram descarregadas e liberadas no Porto Itapoá as primeiras unidades de carga têxtil com destino ao Paraguai.

As operações foram amparadas pela Portaria local da Alfândega da Receita Federal do Brasil em São Francisco do Sul, que ficou responsável por todo o controle aduaneiro.

Com o sucesso da operação, a expectativa é de que o Terminal possa movimentar mais contêineres com destino ao país vizinho.

O Porto de Santos registrou em setembro a 2ª maior movimentação mensal de contêineres da história, com alta de

9% em relação a setembro de 2018. Foram 386.165 TEUs (medida padrão que equivale a um contêiner de 20 pés), resultado apenas menor que o registrado em agosto de 2018 (387.791 TEUs). No total geral de toneladas movimentadas o resultado teve leve queda, de 0,1%, em relação ao mesmo período de 2018, para 11.569.319 toneladas.

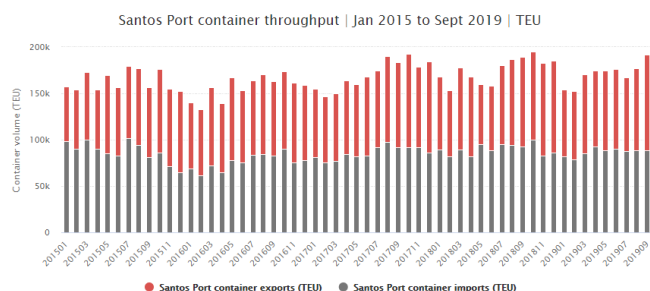
O resultado de setembro pode ser atribuído principalmente às retrações nos embarques de açúcar a granel (-34,6%), de farelo de soja a granel (-39,4%) e de soja em grãos a granel (-34,9%), que refletiram também na queda do volume total de embarques (-3,7%). O aumento de 38,2% nos embarques de milho contribuiu para amenizar o resultado geral deste fluxo de carga.

Os desembarques, por sua vez, registraram aumento de 9,3% no volume movimentado. O número foi impactado pelas altas nas cargas de adubos (+30,6%) e óleo diesel e gasóleo (+335,6%).

Nos primeiros nove meses de 2019 a movimentação de cargas no Porto de Santos atingiu o patamar de 99.984.814 toneladas, resultado 0,4% inferior ao observado no mesmo período do ano passado (100.399.995).

O fluxo de embarque apurou queda de 1,3% no volume, enquanto os desembarques permaneceram em alta, com crescimento de 1,8% no período em relação ao exercício anterior. As cargas do complexo soja (grãos e farelo) mantiveram a maior movimentação (21.495.630 toneladas), embora com registro de queda em relação ao ano passado (11,3%). O milho, puxado pelo crescimento de 61,3 %, tem a 2ª maior movimentação (11.096.837), superando o açúcar, que registrou recuo de 11,9% (10.216.244).

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamat, mostra a movimentação de contêineres no Porto de Santos no período de janeiro de 2015 a setembro de 2019:



Na 4ª maior movimentação e líder nos desembarques, o adubo teve 31,4% de alta (3.788.903). Completaram as dez maiores movimentações: celulose (3.557.453 toneladas, crescimento de 6,4%); óleo diesel (carga de desembarque, com 23,6% de aumento e 1.723.077 toneladas); café (134% de crescimento, 1.700.702); sucos cítricos (1.584.193, queda de 7,6%), enxofre (desembarque, 1.267.463 toneladas, queda de 22,3%) e carnes (1.183.388, crescimento de 126,3%).

A movimentação de contêineres, que cresceu 9% no mês, teve queda no ano, somando 3.060.044 TEUs, número 1% inferior ao registrado no mesmo período de 2018 (3.091.227).

O número de navios no Porto de Santos registrou 3.616 atracções entre janeiro e setembro de 2019, recuo de 0,8% em relação ao mesmo período de 2018 (3.646 atracções). Isso

resultou no aumento de 0,78% na produtividade média, com 28.421 toneladas por embarcação.

RESUMO DAS MOVIMENTAÇÕES DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS COMPARATIVOS MENSAL E ACUMULADO						
DESCRIÇÃO	SETEMBRO			ATÉ SETEMBRO		
	2018	2019	VAR %	2018	2019	VAR %
EMBARQUES	8.372.791	8.065.693	(3,7)	71.885.373	70.949.405	(1,3)
DESEMBARQUES	3.206.615	3.503.626	9,3	28.514.622	29.035.409	1,8
Total	11.579.406	11.569.319	(0,1)	100.399.995	99.984.814	(0,4)

PRINCIPAIS PRODUTOS						
DESCRIÇÃO	EMBARQUES			DESEMBARQUES		
	2018	2019	VAR %	2018	2019	VAR %
Acúcar	1.911.336	1.374.845	(28,1)	11.601.185	10.216.244	(11,9)
- Em sacos	0	0	0	0	0	0
- Em contêineres	97.104	188.356	94,0	636.512	1.251.718	96,7
- Granel sólido	1.814.232	1.186.489	(34,6)	70.964.673	8.964.526	(18,2)
Alcool	56.027	71.472	27,6	543.485	692.260	27,4
Café em grãos	108.138	201.140	86,0	726.816	1.700.702	134,0
Carne	75.596	157.538	108,6	522.968	1.183.388	126,3
- Bovina	47.566	109.161	129,5	313.686	818.805	161,4
- De Aves	27.677	43.838	58,4	207.524	350.225	68,8
- Outras	263	4.539	1.627,5	1.776	13.359	652,1
Celulose (solta e contêiner)	418.505	438.539	4,8	3.342.709	3.557.453	6,4
Complexo soja	993.754	926.307	(37,0)	24.232.060	21.495.630	(11,3)
- Em grãos a granel	334.387	217.660	(34,9)	19.542.960	16.830.637	(13,9)
- Em grãos em contêim	7.205	17	(99,8)	36.311	12.540	(65,5)
- Farelo a granel	639.902	387.628	(39,4)	4.529.245	4.451.303	(1,7)
- Farelo em contêiner	12.260	21.002	71,3	123.544	207.151	62,8
Gasolina	161.172	126.458	(22,2)	916.508	1.068.091	16,6
Milho	1.934.647	2.683.839	38,7	6.879.518	11.096.837	61,3
- Em contêineres	4.270	16.505	286,5	40.798	37.496	(8,1)
- Granel sólido	1.930.377	2.667.334	38,2	6.838.720	11.059.341	61,7
Óleo combustível	58.452	102.329	75,1	1.133.033	917.001	(19,1)
Óleo diesel e gasóleo	131.831	60.224	(54,3)	1.407.548	910.228	(35,3)
Sucos cítricos	171.223	182.465	9,2	1.714.770	1.584.193	(7,6)
- Em contêineres	17.526	26.527	51,4	131.793	175.367	33,1
- Granel líquido	183.497	155.938	(15,0)	1.582.977	1.408.826	(11,0)
Sub-Total Embarques	6.050.392	6.024.156	(0,4)	53.020.600	54.423.028	2,6
Outros	2.322.399	2.041.537	(12,1)	18.864.773	16.526.377	(12,4)
Total Embarques	8.372.791	8.065.693	(3,7)	71.885.373	70.949.405	(1,3)

CONTÊINERES (EMBARQUES E DESEMBARQUES)						
Unidades	2018	2019	VAR %	2018	2019	VAR %
TEU	354.271	386.165	9,0	3.091.227	3.060.044	(1,0)
Tonelagem	3.927.902	4.293.360	9,3	33.922.903	33.915.215	(0,0)

FLUXO DE NAVIOS				
Atracados	2018	2019	VAR %	
Atracados	399	415	4,0	
		3.646	3.616	(0,8)

Obs.: Não obstante a movimentação de algumas cargas ocorrer principalmente no embarque, também podem ser desembarcadas e vice-versa. Para efeito de classificação (emb/desemb.) e lançamento neste quadro, foi considerada somente a tonelagem de maior incidência, bem como a natureza de carga de maior incidência (exceto quando especificado).

A atividade dos portos públicos chilenos apresentou uma retração de 2,25% no período de janeiro a setembro de 2019, em comparação com o mesmo período de 2018.

De acordo com a mais recente estatística do Sistema Público de Negócios (SEP), nos nove meses já concluídos, os recintos portuários movimentaram 36.184.426 toneladas contra 37.016.374 toneladas na mesma data do ano passado.

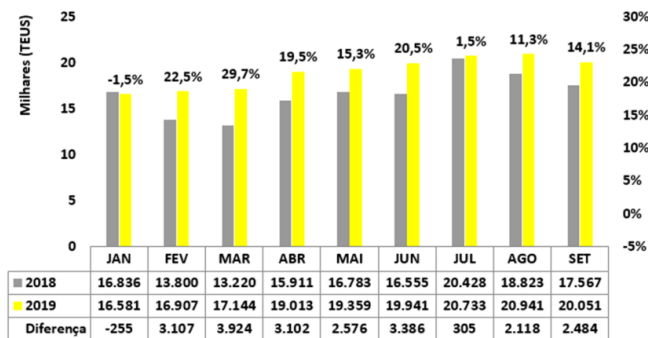
A queda na movimentação, pelo menos em termos de tonelagem, ocorreu em quase todos os segmentos de carga medidos, exceto no granel. Assim, a carga geral fracionada diminuiu de 4.292.163 toneladas em 2018 para 3.942.010 em 2019. Enquanto isso, as mercadorias transportadas em contêineres totalizaram 25.020.292 toneladas este ano e 25.416.986 toneladas no ano passado.

Já as cargas a granel aumentaram para 7.222.124 toneladas, em comparação com 7.207.224 toneladas no ano passado entre janeiro e setembro.

A circulação de contêineres (TEUs) no Porto de Vitória deu um salto em 2019: de janeiro a setembro, a movimentação da carga subiu 13,8% em relação ao mesmo período do ano

anterior. Foram 170.670 contra 149.923 em 2018, diferença de 20.747 TEUs. O Terminal de Vila Velha (TVV) concentra o serviço de importação e exportação por contêiner.

7.2 - Contêiner (TEUs)
Comparativo (2019 x 2018)



Na semana passada, a Codesa divulgou um aumento na movimentação de graneis sólidos: até setembro de 2019, houve crescimento de 6,8% em comparação ao mesmo período do ano passado. No ano, a movimentação de cargas no Porto de Vitória foi positiva em 0,9%, totalizando 4,97 milhões de toneladas.

Os dados são da Coordenação de Planejamento e Desenvolvimento (Coplad) da Codesa.

O projeto que tem por objetivo concentrar a descarga ferroviária dos graneis sólidos no Corredor de Exportação de Paranaguá em uma moega exclusiva para o modal está ganhando um novo impulso. Depois de três meses de análise da proposta apresentada pela Diretoria de Engenharia e Manutenção, em parceria com a Rumo, os operadores portuários do complexo se mostram interessados em avançar para consolidar a proposta.

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, já recebeu algumas considerações, mas os terminais se comprometeram em reunir suas equipes técnicas, com a Diretoria de Engenharia da empresa pública e a Rumo, para definir como seriam feitas as conexões aéreas (por correias) ao novo “moegão”, as conexões ferroviárias, a melhor localização e posição do terminal ferroviário e, ainda, as regras de operacionalização do novo equipamento do Corredor.

“Se a gente quer crescer, como indicam as previsões, a gente precisa ter uma adequada recepção ferroviária. É um segmento modal importante que hoje, no porto, ainda é subaproveitado. A hora que a gente capacita e melhora o ferroviário, ganha o conjunto logístico do porto”, afirma o diretor-presidente da Portos do Paraná.

O projeto foi apresentado pela Portos do Paraná aos representantes dos Terminais do Corredor de Exportação de Paranaguá durante a reunião mensal da Atepx, em julho.

A proposta é a construção de uma moega (instalação para receber e destinar graneis sólidos às correias transportadoras) exclusiva para a descarga dos trens no Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá. Os graneis sólidos, como soja, milho e farelo, vindos pela ferrovia chegariam nesta estrutura e seguiriam aos terminais por correias transportadoras.

Em princípio, seriam três linhas independentes de correias. Cada uma com capacidade para receber carga de até 60 vagões de produtos diferentes, simultaneamente. Essas correias transportadoras seriam conectadas com os terminais arrendados pela Portos do Paraná e os demais terminais poderiam se interligar ao sistema ou operar em conjunto.

O projeto beneficia toda a cadeia logística – portos, operadores, transportadores – com o aumento da capacidade de descarga e redução dos custos, e também para toda a comunidade.

Para a população, as melhorias imediatas geradas com essa reorganização da descarga ferroviária no Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá serão a eliminação das interferências rodoferrviárias; aumento da segurança; fluidez na circulação urbana; e a redução de ruídos, principalmente os gerados pelas buzinas dos trens.

De acordo com o diretor do Conselho de Administração da Associação dos Terminais do Corredor de Exportação de Paranaguá (Atepx), André Maragliano, também gerente da Cargill, em Paranaguá, com a descarga ferroviária anual ampliada, a perspectiva é aumentar ainda mais a movimentação pelo Corredor. “Hoje já estamos batendo na casa das 20 milhões de toneladas. O projeto permite que avancemos para algo em torno de 23 a 25 milhões de toneladas, sem outros investimentos, sem aumento de novos terminais”, afirma.

Uma nova reunião, já com essa devolutiva dos terminais interessados, ficou marcada para 28 de novembro. “Agora vamos sentar, todos juntos, terminais, Rumo e Appa, para buscar o melhor layout que atenda à necessidade de todos, que vai possibilitar que esse moegão e as correias que vão ligá-lo a todos os terminais seja o mais viável possível, eficiente e produtivo”, diz o operador.

Navegação

A Hamburg Süd aplicará a seus clientes tarifas adicionais pelo uso de combustível mais limpo a partir de 1º de dezembro.

A transportadora detalhou, em nota, que a Taxa de Combustível Ambiental (EEF, sigla em inglês de environmental fuel fee) será aplicada como resultado dos custos associados ao novo combustível, que será usado para atender à regulamentação IMO 2020, que visa a redução das emissões de enxofre dos combustíveis.

Segundo a Hamburg Süd, as taxas foram calculadas usando a diferença de preço entre combustível com alto teor de enxofre e combustível com baixo teor de enxofre.

De acordo com a estimativa, a diferença calculada é de US \$ 193,08 por tonelada. Nesse sentido, a transportadora indicou que, até que um índice de preços confiável para combustíveis com um teor de enxofre de 0,5% esteja disponível, a Hamburg Süd terá a taxa de diesel de 0,1% deduzida por US \$ 50 / tonelada.

O navio de bandeira grega Bouboulina é suspeito de vazamento do óleo nas praias do Nordeste, afirmaram procuradores da República em representação encaminhada à Justiça Federal que embasou a busca e operação realizada no dia 1 de novembro em duas empresas ligadas à embarcação e obtida pela Reuters.

À Justiça, os procuradores narram todo o trabalho que levaram a chegar sobre a suspeita que envolve a embarcação.

“Nesse sentido, cristalino a existência de fortes indícios que o NM BOUBOULINA, da empresa DELTA TANKERS LTD., foi o navio envolvido com o vazamento de petróleo que gerou uma poluição marinha sem precedentes na história do Brasil”, disseram os procuradores.

“Também há fortes indícios de que a empresa DELTA TANKERS, o comandante do NM BOUBOULINA e tripulação deixaram de comunicar às autoridades competentes acerca de vazamento/lançamento de ‘petróleo cru’ no oceano Atlântico que veio a poluir centenas de praias brasileiras”, completaram.

A pedido do MPF, a Justiça Federal autorizou buscas e apreensão na Lachmann Agência Marítima e Witt O Brien's, ambas sediadas no Rio de Janeiro, que teriam ligações com o navio petroleiro suspeito do vazamento.

O delegado da Polícia Federal Agostinho Cascardo, um dos responsáveis pela Operação Mácula, no âmbito da qual foram cumpridos os mandados de busca e apreensão, disse que as duas empresas com sede no Rio de Janeiro alvo dos mandados não são em princípio suspeitas do vazamento de óleo, mas teriam ligações com o navio de bandeira grega.

“As duas empresas são endereços ligados à empresa, são representantes, empresas que prestam consultoria, eles não são em princípio suspeitos de crime. São pessoas que podem ter arquivos e dados que sejam úteis à investigação da Polícia Federal”, disse o delegado, em entrevista coletiva.

O delegado disse ter enviado cinco pedidos de cooperação internacional a cinco países diferentes, via Interpol, com o objetivo de investigar também o navio supostamente autor do vazamento do óleo em águas brasileiras. Ele destacou que essa é uma das linhas da apuração.

Cascardo afirmou que, com base em dados da investigação, o óleo pode ter sido descartado entre os dias 28 e 29 de julho, numa localidade distante 730 quilômetros da costa da Paraíba. Ele disse que não é possível saber o motivo do descarte do material, uma vez que, apesar de a materialidade do crime estar bem definida, não se tem a circunstância do delito.

O delegado afirmou que o navio tem capacidade de transportar 80 mil toneladas de petróleo, não sendo um dos maiores para esse tipo de uso. “O que chegou na costa brasileira, é uma pequena fração”, disse.

Carnes

A BRF assinou um memorando de entendimento com a Agência de Promoção de Investimentos da Arábia Saudita (Sagia) para investir cerca de US \$ 120 milhões na construção de uma fábrica de processamento de frango no país.

“A empresa estima que o valor do investimento seja de cerca de US \$ 120 milhões, o que permitirá à BRF expandir e consolidar sua presença no mercado saudita”, afirmou a BRF em um documento de valores mobiliários.

A ideia é que a fábrica produza frango empanado, marinados e hambúrgueres, entre outros. O investimento ocorre em meio aos

esforços do país do Oriente Médio de diminuir sua dependência de importações de frango.

No Oriente Médio, a BRF tem 5 fábricas e 11 centros de distribuição, além de mais de 6 mil funcionários.

Grãos

As exportações argentinas de milho atingiram um recorde entre março e outubro de 2019, chegando a 35,5 milhões de toneladas, de acordo com o Ministério da Agricultura, Pecuária e Pesca da Nação.

As vendas de milho argentino atingiram 36.504.719 toneladas até outubro, o que significou um aumento de 69,7% em relação ao mesmo período da safra 2016-17, quando foi alcançado o recorde de 21,5 milhões de toneladas exportadas.

“Essa marca alcançada pelo milho é resultado da articulação público-privada e das mudanças nas políticas públicas realizadas para o setor de grãos, depois que o governo eliminou impostos e limites que há muitos anos atingiam seus embarques, adicionados à tecnologia”, afirmou o ministro da Agricultura, Pecuária e Pesca, Luis Miguel Etchevehere.

Considerando o volume de milho embarcado, entre 1 de março e 15 de outubro de 2019, 27.346.952 toneladas deixaram os portos argentinos, contra 19.358.458 toneladas embarcadas durante 2017, o ano do último recorde nesse mesmo período. Dessa forma, houve um aumento de 41,3% nos embarques em comparação ao recorde anterior.

Ainda de acordo com o Ministério de Agricultura do país, “as excelentes perspectivas de exportação para o milho argentino também são projetadas para a safra 2019/20, já que até o momento as empresas exportadoras registraram vendas no total de 11.399.180 toneladas, contra as 4.314.000 toneladas, correspondentes à safra 2018/19, registradas nessa mesma data”.

“Por outro lado, o milho de origem argentina chega a 106 destinos até o momento, consolidando-se como o terceiro exportador mundial do produto, com grande reconhecimento por sua qualidade”, acrescentou o Ministério.

O plantio de soja do Brasil atingiu 46% da área estimada para a safra 2019/20, que começou a ser plantada em meados de setembro, nível inferior aos 60% vistos no ano passado, disse nesta segunda-feira (04/11) a consultoria AgRural, citando as chuvas escassas.

Apesar do ritmo de plantio mais lento na comparação com 2018, os trabalhos superam a média de cinco anos para o período, de 45% da área estimada, acrescentou a AgRural.

Nesta temporada, o Brasil deve colher uma safra recorde de 121 milhões de toneladas, após um aumento de 1,3% na área de plantio, para 36,4 milhões de hectares.

Com 84% da área plantada em Mato Grosso, principal Estado produtor de grãos no país, e um aumento das precipitações no Paraná, onde o plantio atingiu 60% da área, agora todos os olhos se voltam para o Mato Grosso do Sul, de acordo com a consultoria.

Embora o plantio tenha avançado bem na última semana, para 58% da área, o Estado recebeu poucas chuvas, o que forçou alguns agricultores ao replantio, disse a AgRural.

Também há preocupações relacionadas ao plantio da segunda safra de milho do país, que ocorre após a colheita da soja, disse a consultoria, referindo-se à situação em Mato Grosso do Sul.

Caso as chuvas previstas para esta semana se confirmem, a semeadura da soja no sul de Mato Grosso do Sul terminará dentro da primeira quinzena de novembro, permitindo que o plantio do milho seja concluído dentro da janela normal da região, que vai até meados de março, acrescentou a AgRural.

No entanto, o ideal seria que o plantio da “safrinha” de milho ocorresse até o final de fevereiro, para evitar que a produtividade fique mais suscetível à redução das chuvas e às possíveis geadas a partir de maio, concluiu a consultoria.

A ministra Tereza Cristina (Agricultura, Pecuária e Abastecimento) anunciou, no dia 30/10, durante a reunião do Conselho Nacional dos Secretários de Estado de Agricultura (Conseagri), a aprovação pelo Senado de um empréstimo de US\$ 195 milhões do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para investimentos no sistema brasileiro de defesa agropecuária.

“Ontem eu tive a boa notícia, sofrida, suada, mas conseguimos finalmente aprovar um financiamento no Senado de US\$ 195 milhões para ajudar a defesa sanitária brasileira”, informou aos secretários estaduais reunidos na sede do Mapa, em Brasília. “Não é a fundo perdido, mas é a juros baratos, e isso é importantíssimo para organizar o sistema sanitário como um todo”, completou a ministra. “Vamos agora lutar no Ministério da Economia para esse dinheiro vir (logo) para cá”.

Tereza Cristina pediu aos secretários de Agricultura que alertem os governadores sobre a importância da questão sanitária. “Precisamos trabalhar na mesma régua. Não podemos ter dois Brasis em sanidade”, alertou a ministra. “Está na nossa mão trazer renda e novos investimentos. Temos de pensar grande”, afirmou, referindo-se à possibilidade de todos os estados brasileiros exportarem seus produtos agropecuários, em especial para a China, hoje nosso principal parceiro comercial.

“Estamos montando aqui no Ministério um núcleo China que vai trabalhar num fuso meio de dia e meio de noite para atendê-los, para a gente ter o que entregar”, informou. Tereza Cristina relatou que, durante a reunião na semana passada, em Pequim, o presidente da China, Xi Jinping, pediu ao presidente Jair Bolsonaro para ajudar a resolver o problema deles (de abastecimento de proteína animal, causado pela dizimação de parte do rebanho atingido pela peste suína africana).

“Ele (o presidente chinês) pediu para o Brasil habilitar mais plantas para exportar carne para a China; nós conseguimos habilitar 25 frigoríficos; eles querem mais”, destacou. “Nós podemos crescer muito mais, em outras cadeias, além de carne, soja, milho, algodão – e não só para a China”, acrescentou Tereza Cristina. A ministra informou ainda que os chineses querem importar café do Brasil. “Nos ajudem a trazer mais café para a China. Foi o que ouvi”, relatou.

“Está na nossa mão ser proativos”, alertou a ministra. “Não adianta pensar que os chineses precisam da nossa proteína

animal e vegetal, se não tivermos sanidade. Não adianta ter boa produção e boa higiene, se não respondermos os questionários (sanitários, exigidos para exportação). Deixaremos espaço para outros que sabem preencher papel melhor do que nós; me ajudem nisso”, apelou aos secretários de Agricultura.

A autorização do Senado para o governo brasileiro contratar operação de crédito externo, no valor total de até US\$ 195 milhões com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) foi publicada no Diário Oficial da União de hoje. Os recursos da operação de crédito destinam-se a financiar parcialmente o Programa de Modernização e Fortalecimento da Defesa Agropecuária – ProDefesa.

A produção mundial de café no ano cafeeiro 2018-2019 atingiu 168,72 milhões de sacas de 60kg, dos quais 102,68 milhões de sacas são de café arábica, que equivalem a aproximadamente 60%, e 66,04 milhões de café robusta, volume que corresponde a 40% da produção global. Se for estabelecida uma comparação com o ano cafeeiro anterior, cuja safra foi de 162,85 milhões de sacas de café, sendo 100,88 de café arábica e 61,90 de café robusta, verifica-se que esses volumes representam incrementos, respectivamente, de 3,7% da produção total, 1,8% do volume de café arábica e 6,7% do volume de café robusta.

Especificamente em relação ao café robusta, observa-se que no ano cafeeiro 2018-2019 o volume produzido no mundo teve acréscimo de 4,14 milhões de sacas em relação ao volume de 2017-2018. Nesse mesmo contexto, é possível constatar que a produção brasileira de café robusta teve aumento de volume semelhante, pois em 2017 a safra foi de 10,72 milhões de sacas e em 2018, 14,17 milhões de sacas, o que gerou um incremento físico de 3,45 milhões de sacas. Esse incremento da produção brasileira de café robusta indica recuperação da safra dessa espécie, a qual em decorrência de severa estiagem ocorrida em anos anteriores no Espírito Santo, maior produtor dessa espécie de café no Brasil, afetou negativamente a produção.

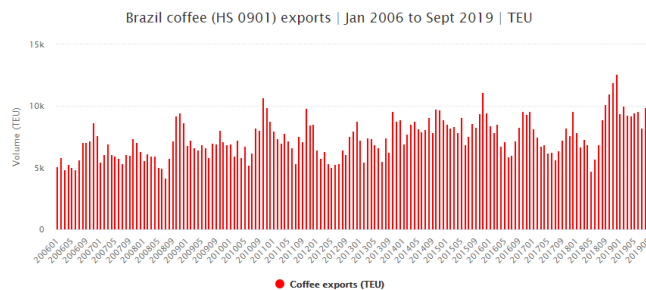
Assim, tendo em vista a significativa participação do Brasil na produção mundial de café, o qual é responsável por aproximadamente 1/3 da produção mundial, é possível inferir que esse aumento da safra brasileira tenha contribuído para o aumento da produção mundial de café robusta. Extrapolando esta mesma análise para a safra brasileira de café robusta em 2019, é possível também deduzir que o aumento da produção de café robusta não deverá ter crescimento tão expressivo nesta safra, a qual está estimada em um volume equivalente a 14,52 milhões de sacas, ou seja, com crescimento de apenas 2,5% em relação a 2018.

Os dados e números estatísticos da cafeicultura mundial e brasileira que permitiram realizar essas análises foram extraídos do Relatório sobre o mercado de Café setembro 2019, da Organização Internacional do Café – OIC, e do Acompanhamento da safra brasileira Café – Terceiro Levantamento – Setembro 2019, da Companhia Nacional de Abastecimento – Conab. Esses documentos estão disponíveis, na íntegra, no Observatório do Café do Consórcio Pesquisa Café, coordenado pela Embrapa Café.

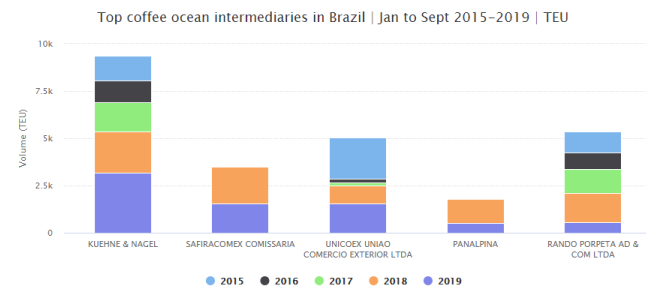
De acordo ainda com o mencionado Relatório sobre o mercado de Café setembro 2019, o crescimento da oferta no ano cafeeiro de 2018-2019 refletiu no aumento das exportações, pois nos primeiros onze meses desse ano cafeeiro o volume vendido ao exterior foi 9,2% superior ao ano cafeeiro de 2017-2018, com

120,28 milhões de sacas embarcadas. De outubro de 2018 a agosto de 2019 as exportações dos Arábicas ultrapassaram as do robusto período de 2017-2018 em 11,3%. Os embarques dos Robustas aumentaram 5,6%, para 42,84 milhões de sacas, nos onze primeiros meses do ano cafeeiro de 2018/19. Para fins dessa análise, está sendo considerado o ano cafeeiro da OIC que compreende o período de outubro a setembro.

Exportações brasileiras de café



Intermediários nas exportações de café:



Fonte dos gráficos: Dataliner/Datamar

Nesse mesmo contexto do desempenho da cafeicultura mundial, com relação exclusivamente ao consumo, a Organização estima que o consumo global de café terá um aumento de 2,1% neste ano cafeeiro de 2018-2019, pois deverá alcançar o volume físico equivalente a 164,82 milhões de sacas de 60kg. Estratificando esse volume global de consumo, a OIC destaca que nos países importadores o consumo aumentou 2,4%, ao atingir 114,51 milhões de sacas, o que corresponde a 69,5% do consumo do planeta. E, em relação aos países exportadores (produtores de café), o consumo aumentou 1,3%, passando para 50,31 milhões de sacas, volume que representa 30,5% do consumo mundial.

Minérios

A Vale poderá voltar a operar a mina de Alegria, no Complexo de Mariana, em Minas Gerais, que foi interdita em março de 2019. A companhia informou que recebeu o Termo de Desinterdição das operações da mina pela Agência Nacional de Mineração (ANM), suspendendo os efeitos de interrupção na operação feita naquela época.

De acordo com a empresa, com a autorização fica liberada a capacidade de cerca 8 de toneladas de ferro por ano (Mtpa) das aproximadamente 50 milhões (Mtpa) que estavam paralisadas, como foi apresentado no Relatório de Desempenho da Vale do 3T19 e possibilitará o retorno parcial das operações a seco na mina de Alegria. “Com a desinterdição, restam paralisadas, aproximadamente, 42 Mtpa de capacidade de produção de minério de ferro”, informou a Vale por meio de nota.

Para garantir um retorno seguro da operação, a Vale estimou em 1 Mt o incremento do volume de produção em 2019, sem impacto no total esperado de vendas deste ano. O aumento na produção ocorrerá nos próximos anos. “Para os anos seguintes a produção retornará gradualmente observando-se adicionalmente a estratégia de margem sobre volume”, afirmou.

A Vale confirmou, no entanto, seu guidance [o conjunto de estimativas divulgadas pela própria empresa para os resultados futuros] “de vendas de minério de ferro e pelotas de 307-332 milhões de toneladas para 2019, esperando que estas se situem entre o limite inferior e o centro da faixa”.

A Vale informa que acionou, no dia 31/10, de forma preventiva, o protocolo de emergência em Nível 1 da barragem Forquilha IV, localizada na Mina Fábrica, em Ouro Preto (MG). De acordo com a Agência Nacional de Mineração (ANM), o protocolo não requer a evacuação da população a jusante da barragem.

A decisão é uma medida preventiva, derivada de avaliação da própria Vale, e acordada com órgãos de fiscalização externos, devido a uma anomalia identificada na barragem durante inspeção de rotina. Com os fatos novos observados, a expectativa é que se torne negativa a Declaração de Condição de Estabilidade (DCE) da estrutura. A barragem Forquilha IV não recebe rejeitos desde fevereiro deste ano.

Segundo a Vale, o acionamento do Nível 1 da barragem Forquilha IV não impacta o plano de produção de 2019, sendo certo que o plano de retomada da produção paralisada de, aproximadamente, 50 Mt permanece inalterado, conforme apresentado no Relatório de Desempenho da Vale do 3T19, uma vez que este não prevê a disposição de rejeitos na estrutura nos próximos anos.

Comércio

A Fiat Chrysler e a controladora da Peugeot, PSA, planejam juntar forças em uma fusão de iguais que criará a quarta maior montadora de veículos do mundo, em busca de escala para bancarem pesados investimentos em novas tecnologias e enfrentarem desaceleração da demanda.

Fiat Chrysler (FCA) e PSA anunciaram nesta quinta-feira (31/10) que pretendem alcançar um acordo vinculante para criarem um grupo automotivo de 50 bilhões de dólares e que terá ações listadas em Paris, Milão e Nova York. O presidente-executivo do novo grupo será o atual presidente da PSA, Carlos Tavares, e o presidente do conselho de administração será o atual presidente da FCA, John Elkann.

No Brasil, o grupo combinado deve ultrapassar General Motors e Volkswagen em vendas de veículos. No acumulado de janeiro a setembro, FCA e PSA registram 395,5 mil licenciamentos ante 345,75 mil da GM e 304,6 mil do grupo Volkswagen, segundo dados da Fenabrave.

No país, maior mercado da Fiat fora da Itália, a FCA possui duas fábricas de veículos – Betim (MG) e Goiana (PE) – com capacidade total para cerca de 1 milhão de carros por ano, além de duas fábricas de motores capazes de produzir 1,4 milhão de propulsores a cada ano. Já a PSA tem um polo automotivo em Porto Real (RJ), incluindo fábricas de veículos e motores.

O grupo terá as marcas Fiat, Jeep, Dodge, Ram, Chrysler, Alfa Romeo, Maserati, Peugeot, Citroen, DS, Opel e Vauxhall, incluindo carros populares, de luxo, utilitários esportivos e veículos comerciais.

O anúncio ocorreu menos de cinco meses depois que a FCA desistiu de negociações para uma fusão com a Renault.

Com a fusão, a FCA terá acesso a plataformas mais modernas de veículos da PSA, ajudando o grupo a cumprir normas mais rígidas contra emissão de poluentes, enquanto a PSA, concentrada na Europa, vai se beneficiar dos negócios lucrativos da FCA nos Estados Unidos e em grandes mercados como Brasil.

O analista Philippe Houchois, da Jefferies, afirmou que o atingimento de uma fusão de partes iguais significa que a PSA vai pagar um prêmio de 32 por cento para assumir o controle da FCA.

As ações da FCA saltavam mais de 11 por cento em Milão enquanto os papéis da PSA em Paris despencaram até 14 por cento.

PSA e FCA afirmaram que esperam concluir o acordo nas próximas semanas. O negócio criará um grupo com vendas de 8,7 milhões de veículos por ano e que ficará atrás de Volkswagen, Toyota e Renault-Nissan.

As duas montadoras, que possuem fábricas de veículos também no Brasil, têm como objetivo economia de 3,7 bilhões de euros, dos quais 80 por cento serão alcançados nos primeiros quatro anos do acordo. As empresas não mencionaram fechamento de fábricas.

O Chile desistiu de sediar uma cúpula comercial da Cooperação Econômica Ásia-Pacífico (Apec) em novembro e a cúpula climática COP25 em dezembro por causa das várias semanas de tumultos violentos, anunciou o presidente Sebastián Piñera em 30/10.

A cúpula da Apec reuniria 20 líderes mundiais, entre eles o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, e o presidente da China, Xi Jinping, entre 16 e 17 de novembro. Já a Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas (COP25) deveria acontecer entre 2 e 13 de dezembro.

“Esta foi uma decisão muito difícil, uma decisão que nos causa muito sofrimento, porque entendemos plenamente a importância da Apec e da COP25 para o Chile e para o mundo”, disse Piñera em um comunicado curto no palácio La Moneda de Santiago.

Tumultos, incêndios criminosos e protestos contra a desigualdade ocorridos neste mês deixaram ao menos 18 mortos, 7 mil presos e prejuízos de cerca de 1,4 bilhão de dólares para empresas chilenas. O metrô da capital sofreu ao menos 400 milhões de dólares de prejuízos.

Em um cenário no qual a popularidade de Piñera atingiu seu menor índice, os chilenos estão convocando novos protestos e a Organização das Nações Unidas (ONU) está enviando uma equipe para investigar alegações de abusos de direitos humanos.

O cancelamento do fórum comercial pegou o governo Trump de surpresa, disse uma autoridade da Casa Branca à Reuters.

A autoridade disse que Washington soube da decisão através de reportagens e que busca mais informações.

Uma pesquisa inédita da Confederação Nacional da Indústria (CNI) com os principais exportadores brasileiros para os países do Mercosul, Argentina, Paraguai e Uruguai, mostrou que mais de 60% deles enfrentam dificuldades aduaneiras para entrar nas economias vizinhas. As empresas reclamam de tempo excessivo para o desembaraço de mercadoria, excesso de documentação, formalidades e de taxas e encargos, além da falta de transparência nas normas.

De acordo com o diretor de Desenvolvimento Industrial da CNI, Carlos Abijaodi, esse problema só será reduzido com a assinatura do Acordo de Facilitação de Comércio entre os membros do Mercosul. O acordo reduz a burocracia e ataca as principais barreiras não-tarifárias comuns entre os sócios. Há uma expectativa na indústria de que esse acordo seja assinado na reunião de cúpula dos presidentes no início de dezembro. Seria a primeira entrega mais relevante do governo Bolsonaro no Mercosul.

“É preciso modernizar as normas aduaneiras do Mercosul. Há compromissos que os quatro países do bloco já adotaram em outros acordos internacionais, mas que ainda não negociaram entre si. O Brasil precisa de um acordo de facilitação ambicioso, com definições concretas sobre prazos, compromissos e redução de taxas e de burocracia para dinamizar o comércio e a integração na região”, avalia Carlos Abijaodi.

Os exportadores brasileiros ainda pagam taxas não são consistentes com regras internacionais para exportar para Argentina, Paraguai e Uruguai.

Entre elas estão a taxa estatística para exportações à Argentina de 2,5%, taxa consular para o Uruguai, que pode chegar a 5%, e para o Paraguai varia entre US\$ 2 e US\$ 30 por documento, como fatura comercial, certificado de origem e conhecimento de embarque. Acordos bilaterais com outros países (como o Mercosul-UE e Uruguai México) já isentam os exportadores desses países dessas taxas tanto na Argentina quanto no Uruguai, o que coloca o Brasil em desvantagem.

Os prejuízos para os exportadores brasileiros, somente em 2018, passaram de US\$ 500 milhões. “Não faz nenhum sentido os brasileiros pagarem uma taxa dentro do Mercosul que seus competidores estão isentos”, acrescenta Abijaodi.

O protocolo de facilitação de comércio pode também reduzir o prazo para a liberação de mercadoria, que segundo relato dos exportadores hoje pode chegar a 30 dias na Argentina e no Paraguai e 20 dias no Uruguai.

O Protocolo pode ainda aumentar a transparência no bloco. Mais de 50% dos exportadores afirmam que a falta de transparência e informações sobre taxas, encargos e alíquotas no site oficial é o principal problema relacionados a divulgação de informações no Mercosul. Os empresários também enfrentam dificuldades de dados sobre procedimentos de exportações e regras para classificação e valoração aduaneira de mercadorias nos canais oficiais.

Para a CNI, para ser inovador o acordo precisa incluir dispositivos com critérios comuns e cronograma conjunto no desenvolvimento dos Programas de Janela Única e Operador Econômico Autorizado.

A indústria necessita que esses modelos se comuniquem para que se reduza os prazos de importação e exportação.

Para a indústria brasileira, o acordo também deveria prever desembaraço aduaneiro em até 48 horas após a chegada dos bens, uniformização de registros e certificações, além de prazo máximo para a cobrança de multa por violação de normas aduaneiras. Outra expectativa do setor industrial é que as taxas e os encargos sejam divulgados para o usuário nos sites oficiais dos países, em uma estrutura organizada e nos idiomas oficiais do bloco.

“O Mercosul é importante para a economia brasileira, precisamos acelerar e inovar nesse acordo”, explica o diretor da CNI.

*DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuída semanalmente. Edições anteriores podem ser baixadas em www.datamarnews.com
Suas contribuições, críticas, sugestões e, se as fizerem, 'press releases', serão bem vindas. Contato: 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*