atamar<mark>Week</mark>



A queda na cotação de diversos produtos internacionais e a redução do embarque de alguns itens fizeram a balança comercial (diferença entre exportações e importações) fechar novembro com o menor superávit em quatro anos. No mês passado, o país exportou R\$ 3,428 bilhões a mais do que importou. Este é o pior resultado para o mês desde 2015 (US\$ 1,177 bilhão).

Com o resultado de novembro, a balança comercial acumula superávit de US\$ 41,079 bilhões em 2019. É o superávit mais baixo para o período de janeiro a novembro desde 2015. No mês passado, as exportações caíram 16% pela média diária, atingindo US\$ 17,596 bilhões. As importações encerraram novembro em US\$ 14,169 bilhões, também com recuo de 16% pela média diária.

Segundo a Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia, o principal fator responsável pela retração das vendas externas foi a não exportação de uma plataforma de petróleo no valor de US\$ 1,6 bilhão ocorrida em novembro do ano passado que não se repetiu neste ano. Em seguida, o saldo foi influenciado pela queda nas cotações internacionais e no volume das exportações de petróleo bruto, cujas vendas caíram US\$ 961 milhões em novembro na comparação com o mesmo mês do ano passado.

As vendas de minério de ferro aglomerado caíram US\$ 293 milhões influenciadas pelo recuo no volume exportado desde o rompimento da barragem de Brumadinho (MG), que levou à interrupção na atividade em outras minas da Vale. Também contribuiu para a queda nas exportações a redução de US\$ 109 milhões nas vendas de café torrado e a diminuição de US\$ 92 milhões nos embarques de pasta química de madeira, provocada pela desaceleração da economia chinesa.

O crescimento nas exportações de carne bovina congelada (+US\$ 254 milhões), de minério de ferro não concentrado (+US\$ 204 milhões), de aviões (+US\$ 181 milhões) e de suco de laranja (US\$ 153 milhões) não compensou a queda nos embarques de outros produtos.

Todas as categorias de produtos registraram queda nas exportações. As vendas de bens manufaturados caíram 25,6% em novembro na comparação com o mesmo mês do ano passado. As vendas de produtos semimanufaturados caíram 9,2%. Para os produtos básicos, a queda nas exportações atingiu 9,5%.

Nas importações, as compras de bens de capital – máquinas e equipamentos usados na produção – caíram 54,2% em novembro em relação ao mesmo mês do ano passado. As aquisições de bens intermediários caíram 9,7%. No entanto, por causa da alta do dólar, as compras de combustíveis e de lubrificantes subiram 16,4%. As importações de bens de consumo ficaram praticamente estáveis, com pequena alta de 0,3%.

Depois de o saldo da balança comercial ter encerrado 2018 em US\$ 58,959 bilhões, o segundo maior resultado positivo da história, o mercado estima menor superávit em 2019, motivado principalmente pela recuperação da economia, que reativa o consumo e as importações, e pelas tensões comerciais entre países desenvolvidos, que reduz o comércio global.

Segundo o boletim Focus, pesquisa semanal com instituições financeiras divulgada pelo Banco Central, os analistas de mercado

preveem superávit comercial de US\$ 43,5 bilhões para este ano. O Ministério da Economia tem estimativas mais pessimistas. No início de outubro, a pasta revisou para baixo a projeção de superávit em 2019, de US\$ 56,1 bilhões para US\$ 41,8 bilhões.



O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, afirmou, nesta segunda-feira (02/12) que irá retomar imediatamente tarifas norte-americanas sobre importações de aço e alumínio do Brasil e da Argentina.

"O Brasil e a Argentina têm promovido uma forte desvalorização de suas moedas, o que não é bom para nossos agricultores. Então irei, imediatamente, retomar as tarifas sobre todo aço e alumínio embarcado para os EUA a partir desses países", escreveu Trump no Twitter.

Além disso, ele também pediu que o Federal Reserve impeça que países tomem vantagem econômica com a desvalorização de suas moedas

O presidente Jair Bolsonaro afirmou que não vê como retaliação o anúncio de Trump e reiterou que, se for necessário, vai ligar para o presidente norte-americano.

"Vou conversar com ele para ver se não nos penaliza com a sobretaxa no preço do alumínio. A alegação dele, no Twitter dele, é a questão das commodities, a nossa economia basicamente vem das commodities, é o que nós temos. Espero que tenha o entendimento dele, que não nos penalize no tocante a isso, e tenho quase certeza de que ele vai nos atender", acrescentou Bolsonaro.

Apesar disso, duas fontes do governo brasileiro questionaram o argumento usado por Trump. "Ele fez uma matemática complicada e uma equação que não fecha...No Brasil, não manipulamos o câmbio", disse a primeira fonte. "No Brasil, o câmbio é flutuante e não há manipulação como Trump diz. Mas ele é muito imprevisível e acho que eleições lá estão ditando decisões", avaliou a segunda fonte.

Ao serem questionadas sobre possíveis retaliações do Brasil aos EUA, as duas fontes disseram que a hora é de esperar e analisar os fatos antes de se tomar qualquer medida.

Já o Ministério de Relações Exteriores da Argentina informou que iniciará negociações com o governo dos EUA após a decisão de Trump.

Portos, terminais e infraestrutura

O Terminal de Granéis de Montevidéu (TGM) embarcou, nos primeiros 11 meses de 2019, 725.000 toneladas de granéis e 30 dias antes do final do ano, já excedeu o recorde de 2018



em 52%, anunciou o gerente geral da empresa, Agustín Idoyaga.

A empresa surgiu da parceria entre o grupo uruguaio Christophersen SA e a brasileira Hidrovías do Brasil SA quando, em 2010, obteve a concessão para construir e operar um terminal especializado em coleta e expedição de granéis que começou a operar em 2014 e exigiu investimento de US \$ 80 milhões.

A estação de ancoragem privada fornecida pela empresa é a mais profunda da Hidrovia Paraguai-Paraná, -12 metros (40 pés), o que permite o carregamento de navios Panamax e Pós-Panamax até 280 metros. A capacidade de armazenamento instalada é de 120.000 toneladas distribuídas em 12 silos e a capacidade de carga dos navios é de 1.200 toneladas / hora.

"80% do total embarcado em 2019 é de soja, mas também estamos recebendo farelo de soja, colza, cevada, trigo, milho. 78% da soja transportada pela empresa tinha a China como destino e os 22% restantes tinha um grupo de países: Itália, Turquia, Grécia, Egito, Holanda e Alemanha. 70% de nossos embarques são do Uruguai e do restante da hidrovia Paraná-Paraguai", afirmou Idoyaga.

Vale lembrar que o TGM está contemplado no Plano Diretor 2018-2035 da autoridade portuária. A empresa integra um conjunto de terminais especializados que operarão no porto de Montevidéu pelas próximas décadas. Além da atividade a granel, existem outros projetos, como o terminal especializado de contêineres, um terminal de pesca e um terminal de celulose, que terá acesso às ferrovias. Esses dois últimos empreendimentos estão em construção.

A ANTAQ realizará consulta e audiência públicas, entre os dias 9 de dezembro de 2019 e 22 de janeiro de 2020, visando o recebimento de contribuições para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de uma licitação para o arrendamento de terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, localizado no Porto de Aratu/BA, denominado ATU12.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos desta audiência pública estarão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: portal.antaq.gov.br/index.php/acesso-a-informacao/audiencia-publica-2/.

Conteúdo e forma de participação - Serão consideradas pela Agência apenas as contribuições, subsídios e sugestões que tenham por objeto as minutas colocadas em consulta e audiência públicas. As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 22/01/2020, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site portal.antaq.gov.br, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido, exclusivamente através do e-mail: anexo_audiencia162019@antaq.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas, fotos, etc., sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas exclusivamente nos campos apropriados do formulário eletrônico. As contribuições recebidas pela ANTAQ serão disponibilizadas aos interessados em portal.antaq.gov.br.

O Porto de Fortaleza, sob a gestão técnica da diretorapresidente Mayhara Chaves, acaba de assinar contrato com a empresa MDN Mineração para a primeira operação de minério de ferro, com destino à China, no próximo mês de janeiro. Inicialmente, serão dois navios com capacidade de 45 mil toneladas cada um, podendo atingir 300 mil toneladas por ano em 2020 e 2021, respectivamente. Este novo contrato de cerca de meio milhão impulsionará ainda mais a movimentação de granéis sólidos, que já registrou crescimento de 8,2% entre janeiro e outubro deste ano, comparado ao mesmo período de 2018.

A escolha pelo Porto de Fortaleza se deu devido à localização estratégica em relação aos demais portos do mundo, bem como o estudo de viabilidade técnica operacional para armazenagem e movimentação de granéis sólidos. A MDN Mineração considerou, também, a visão estratégica de crescimento eminente do Porto de Fortaleza por parte da nova gestão. "A confiança da MDN Mineração na nossa gestão mostra que estamos no caminho certo de fazer o porto crescer cada vez mais e, consequentemente, contribuir com crescimento das exportações e com o desenvolvimento socioeconômico e social de Fortaleza e do Ceará", reforça a diretora-presidente Mayhara Chaves.

Localizada na região de Sobral, no interior do Ceará, a mina foi adquirida recentemente pela MDN Mineração, dos sócios Paulo Eduardo Burgon, Carlos Alberto Burgon, Pedro Luiz Burgon, Guilherme Hirata Burgon e Fabrício Milito Tonegutti. O contrato, assinado pela diretora-presidente da Companhia Docas do Ceará, Mayhara Chaves, e pelo diretor comercial Mário Jorge Cavalcanti, e a parte interessada, prevê o armazenamento e embarque de carga (minério de ferro). O transporte de Sobral até Porto de Fortaleza será feito via modo ferroviário.

Para o diretor comercial da CDC, Mário Jorge Cavalcanti, esta parceria só reforça o potencial do Porto de Fortaleza e o compromisso em oferecer o melhor serviço e resultado para os seus clientes. "Esta primeira operação de minério de ferro será importante tanto para o incremento da cadeia de granéis sólidos não-cereais, como para o aumento deste tipo de carga na movimentação geral do porto". Sem o minério de ferro, já foram movimentadas 1.484.758 toneladas de janeiro a outubro deste ano ante 1.372.144 toneladas em 2018.

Um incêndio atingiu um terminal do Porto de Santos na tarde de 27/11. Segundo os bombeiros, por volta das 17 h o fogo já havia sido controlado.

O incêndio teve início em um dos equipamentos da empresa de sucos de laranja Cutrale (esteira do carregador), localizada na Margem Esquerda do complexo portuário, em Vicente de Carvalho, no Guarujá.

A fumaça pode ser vista de diversos pontos das cidades de Santos e do Guarujá. Trabalharam na contenção do incêndio dez viaturas e 26 homens do Corpo de Bombeiros e a Brigada de Incêndio da SPA (Autoridade Portuária de Santos). O fogo foi combatido também com apoio de navios rebocadores e de um cargueiro que estava no terminal portuário, que captaram água do mar para resfriar o local.

Não há registro de feridos e não houve necessidade de interrupção da navegação no Canal do Porto de Santos. A Cutrale informou que fará uma investigação para apurar o ocorrido, já que a manutenção dos equipamentos é realizada periodicamente.



O Ministério da Infraestrutura assinou um acordo com a Ferrovia Centro-Atlântica S/A (FCA), administrada pela VLI S/A, para pagamento de indenização de R\$ 1,2 bilhão junto aos cofres do Tesouro Nacional. Trata-se do maior valor a ser recebido pela União referente a pendências em contratos de concessões ferroviárias. A homologação acontece na sede do Ministério Público Federal, em Minas Gerais.

A FCA, que opera um total de 7.222 km em sete estados e o Distrito Federal (MG, RJ, SP, GO, BA, ES, SE e DF) e atua no transporte de cargas diversas, como grãos, açúcar, fertilizantes e combustíveis, aceitou pagar a indenização devido ao descumprimento de cláusulas previstas na resolução ANTT nº 4.131/2013. Na ocasião, a agência reguladora autorizou a concessionária a desativar e devolver trechos ferroviários antieconômicos. Em contrapartida, a FCA deveria realizar uma série de investimentos/obras na Malha Centro-Leste.

Como os investimentos previstos desde a assinatura da resolução foram apenas parcialmente realizados, o Ministério Público Federal chegou a ajuizar três ações civis públicas referentes à falta de conservação dos trechos da malha da concessionária. A partir do acordo desta quinta-feira e do pagamento da indenização, os processos judiciais ficam encerrados.

"A intenção do ministério ao assinar o acordo é fomentar o atendimento mais econômico da demanda de transporte de cargas e de pessoas, a segurança e o conforto dos usuários, a diminuição do tempo de deslocamento e a melhoria da qualidade de vida da população", afirma o ministro-substituto, Marcelo Sampaio.

Indenização - O acordo prevê que a FCA se compromete a pagar R\$ 1,2 bilhão em 60 parcelas, atualizadas pelo IPCA, a partir de 31 de janeiro de 2020. Nos três primeiros anos, as mensalidades a serem quitadas via Guia de Recolhimento da União (GRU), custarão R\$ 26,7 milhões. Nos dois últimos anos, o valor das parcelas está estipulado em R\$ 10 milhões mensais.

Segundo as cláusulas do acordo, os recursos serão empregados em estudos, obras, recuperação, desenvolvimento ou implantação de infraestrutura ligada ao aperfeiçoamento da política de transportes, no âmbito do setor ferroviário, inclusive mobilidade urbana.

No dia 25/11 atracou no Porto de Itajaí o navio General San Martin. Esta é a 28^{a} embarcação com carros importados da montadora General Motors (GM-Chevrolet).

Desta vez, foram descarregados 1.370 veículos modelo Cruze por meio do sistema Roll On Roll Off. Com a atracação dessa segunda, a soma dos veículos desembarcados desde junho de 2018 chega a 33.933 unidades. O navio de bandeira liberiana tem 175,91 metros de comprimento por 31,15 metros de largura (boca). A embarcação, que pertence ao Armador Maruba, partiu do Porto de Zarate (Argentina) e segue rumo ao porto de Paranaguá.

De acordo com a Gerência de Operações do Porto de Itajaí, a atracação ocorreu no berço 03 (porto público), às 13h de segunda feira. Suas operações iniciaram as 13:35h e encerraram às 20:55h horas. Sua desatracação aconteceu às 02:40h da terça-feira (26/11).

Todos os trabalhos de deslocamento de veículos foram realizados por equipes de trabalhadores portuários avulsos (TPAs) de

categorias diferenciadas, utilizando-se do recinto alfandegado do porto público.

A primeira atracação desse tipo aconteceu no dia nove de junho de 2018, quando foram desembarcados 500 veículos do modelo Cruise. Os carros estavam a bordo do navio Apollo Highway, de bandeira panamenha.

A montadora GM – Chevrolet é pioneira no Brasil no segmento de transporte marítimo de veículos e o Porto de Itajaí tem histórico associado a estas operações de cargas Roll On – Roll Off desde as décadas de 1980, 1990 e 2000, quando operou esse tipo de atividade com os principais armadores que atuam nessa área.

De acordo com informações da Gerência de Operações do Porto de Itajaí, a próxima atracação com veículos da GM será o navio Michigan Highway, cuja chegada está prevista para o dia 15 de dezembro. Com o próximo desembarque, o Porto de Itajaí poderá ultrapassar a marca de mais de 36 mil unidades da montada GM.

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou, em 27/11, a renovação antecipada da concessão ferroviária da Malha Paulista, ferrovia da Rumo que vai de Santa Fé do Sul (SP), quase na divisa com o estado do Mato Grosso do Sul, até o porto de Santos, em São Paulo.

Com a antecipação aprovada, o contrato que venceria em 2028 será renovado por mais 30 anos e valerá até 2058. Isso também vai permitir um aporte de cerca de R\$ 7 bilhões entre investimentos na própria ferrovia nos próximos 5 anos e outorga paga ao Estado. O objetivo é expandir a oferta anual de transporte das atuais 30 milhões de toneladas para 75 milhões de toneladas até o sexto ano.

Para o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, a renovação representa um avanço na diversificação da matriz de transportes de cargas do Brasil. "Estamos dando o primeiro e definitivo passo para viabilizar o planejamento de investimentos cruzados, uma parte significativa de uma estratégia para o governo ampliar a participação ferroviária na matriz de transportes do Brasil", afirmou.

O Porto de Santos recebeu um navio com 72 mil toneladas de sulfato de amônio a granel, a maior carga de fertilizantes da história do País. As informações são do Grupo Orion – agência responsável pela escala do navio do terminal portuário.

O navio Panamax Breeze partiu dos portos de Yantai e Qinhuangdao, na China, e está atracado no Terminal Marítimo do Guarujá (Termag). "O destino de mais de 90 por cento da carga (91,5%) é o município de Rondonópolis (MT)" diz a nota. "O restante vai para Cubatão, no próprio litoral, e para a cidade de Itapetininga, no interior do Estado."

Para transportar tudo por caminhões, seriam necessários aproximadamente 1.270 bitrens, que têm, cada um, cerca de 20 metros de comprimento. Se enfileirados, mantendo uma distância mínima de segurança para circulação, eles formariam um comboio de mais de 50 km. A carga, porém, será escoada por ferrovia.

A Administração Geral de Portos da Argentina anunciou que adiou a abertura das licitações para a modernização do Porto de Buenos Aires para até março de 2020.

A ideia é que as obras modifiquem o design do terminal portuário e avancem para um modelo mais atual, um terminal externo com docas que permitirá receber navios maiores, com uma capacidade de carga também maior.

"Estamos avançando na modernização do Puerto de Buenos Aires com uma política pública portuária de longo prazo, entendendo desde o início a necessidade de renovar a infraestrutura e a tecnologia existentes para permitir o crescimento da economia do País e de suas diferentes regiões.

Entendendo que, e dada a recepção incansável de consultas econômicas e técnicas de possíveis operadores, parece razoável e preciso adiar a abertura de ofertas. Dessa forma, não apenas as partes interessadas têm mais tempo para refinar seus projetos, mas o governo que está entrando terá a possibilidade de internalizar em profundidade todo o processo que é bastante complexo por si só", disse Gonzalo Mórtola.

As obras de infraestrutura representam um investimento de mais de US \$ 1.910 milhões em 50 anos e permitirão a renovação do porto com um design flexível, capaz de se adaptar às necessidades futuras de maneira competitiva e atender aos padrões internacionais ambientais e de qualidade.

Redução de tarifas portuárias para cabotagem - Ainda sobre o Porto de Buenos Aires, a Administração Geral de Portos estabeleceu um bônus de 100% nos conceitos de Taxa Geral de Uso e Serviços Portuários para os navios, barcaças e rebocadores integrados a estes, que fazem o tráfego entre o Porto Buenos Aires e os diferentes portos localizados no território da Argentina. Para isso, foi publicada, no Diário da República, no dia 26/11, a resolução 173/2019 que enfatizou que tal medida em nível nacional permitirá fomentar a movimentação de cargas direto dos terminais marítimos do país ao Porto de Buenos Aires, oferecendo a possibilidade de melhorar os custos de capacidade e logística dos produtores locais, aumentando o comércio regional e externo do país.

A eliminação de taxas, cujo valor era de US \$ 0,075 por tonelada de registro líquido ou fração e para cada entrada portuária, já estava em vigor para as embarcações que realizam tráfego entre o Porto de Buenos Aires e os portos do Paraguai e Bolívia.

Essa determinação foi tomada para incentivar o tráfego de barcaças que conectam o Porto de Buenos Aires aos países vizinhos, através da Hidrovia Paraná-Paraguai.

A Klabin, maior produtora e exportadora de papéis para embalagens do Brasil, realizou, na última semana, o maior embarque de celulose de sua história em um único navio. Uma carga de 46 mil toneladas do produto foi embarcada no Porto de Paranaguá ao longo de quatro dias (quinta à domingo), sendo o maior lote de celulose já exportado pela companhia no local em um único embarque.

A embarcação teve como destino o Porto de Qingdao, na China, com uma produtividade de 19 mil toneladas por dia no seu carregamento. A empresa conseguiu otimizar o embarque, registrando um excelente rendimento operacional com forte integração de toda a comunidade portuária e nossos operadores. Foram cerca de 1.500 viagens de caminhão, numa operação que aconteceu 24 horas por dia. Como esse volume de embarque excede a capacidade atual de calado de alguns berços de atracação

do terminal, foi necessário realizar o trabalho em dois berços para conclusão da carga.

"O resultado dessa operação nos deixa bastante orgulhosos, pois representa a consistente evolução desde o início de nossas operações com a celulose, além de mostrar o potencial operacional de Paranaguá. Importante observar que, com a construção do nosso novo armazém, arrendado durante o leilão realizado em agosto, conseguiremos tornar a nossa operação totalmente verticalizada, o que não ocorre hoje, pois operamos com a nossa Unidade Logística a 5 Km do terminal. O espaço trará garantia operacional de longo prazo, otimizando a ligação ferroviária das fábricas diretamente ao Porto e comportará a operação híbrida de celulose em fardos e bobinas de papel", comemora Gerson Ferreira, coordenador de Logística Internacional da Klabin.

"Estamos igualmente otimistas com as ações coordenadas pela autoridade portuária juntamente com capitania dos portos, que têm aplicado esforços para contemplar melhorias na infraestrutura marítima do Porto, como dragagem para aumento de calado dos berços e melhorias de navegabilidade e atracação. São projetos e ações de gestão que nos permitirão atingir índices ainda maiores de produtividade logística. Em nossas simulações, embarques desse porte no futuro serão realizados com 20% de aumento na produtividade", afirma Sandro Ávila, diretor de Planejamento Operacional, Logística e Suprimentos.

Novo armazém portuário da Klabin no Porto de Paranaguá - Em agosto, a Klabin venceu o leilão portuário garantindo acesso à uma área de 27.530 m2 pelo prazo de 25 anos, passível de prorrogação por mais 45 anos. Os investimentos previstos no local são de cerca de R\$ 130 milhões, com início das operações programado para 2022.

Na última semana, a empresa foi homologada e a previsão é que a assinatura do contrato ocorra até o final deste ano. Em paralelo, a companhia desenvolve o projeto e o trâmite para a liberação da licença de instalação junto ao Governo do Estado.

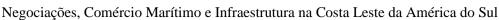
Além de maior agilidade no embarque, o novo armazém, localizado em um ponto estratégico do Porto de Paranaguá, permitirá à Klabin otimizar sua inserção nos mercados globais de papel e celulose, resultando em maior eficiência ao longo do processo de escoamento de sua produção.

O Porto de Paranaguá deu início à montagem dos equipamentos que vão operar no novo berço 201. O futuro Corredor de Exportação Oeste vai interligar cinco terminais de granéis e movimentar 6 milhões de toneladas de grãos por ano – um aumento de 140% na capacidade atual, que é de 2,5 milhões de toneladas.

A empresa pública Portos do Paraná investe cerca de R\$ 210 milhões em obras e estruturas de carregamento, como correias transportadoras e os shiploaders, equipamentos que despejam os grãos nos porões das embarcações.

Segundo o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, cada novo equipamento vai carregar 2 mil toneladas de produtos, por hora. "Isso dobra a quantidade operada pelo sistema antigo, que era de 1 mil toneladas/hora, no máximo 1,5 mil toneladas/hora".

)atamarWeek



A intenção é que o Corredor Oeste ajude a desafogar o Corredor Leste, antes mesmo da modernização já projetada.

Cronograma – A montagem dos shiploaders estará completa em até 120 dias e depois os equipamentos serão testados. "Serão feitos ajustes após a montagem final do equipamento, como o trilho, a colocação e ligação com a central de controle", destaca o diretor de Engenharia e Manutenção, Rogério Barzellay.

A previsão é que o berço 201 comece a operar no primeiro semestre de 2020. "O contrato está em dia e as obras civis estão aproximadamente 97% concluídas e já medidas pela fiscalização", informa.

Avanço - A ampliação do cais vai permitir que o Porto de Paranaguá receba navios maiores e que comportam até 80 mil toneladas de carga bruta, sem avançar para o berço 202. Existe ainda a possibilidade de aprofundar a navegação dos atuais 12,5 metros para 13,7 metros.

A revitalização inclui reforço estrutural, instalação de passarela de pedestres, troca de defensas, espaçadores metálicos e a instalação de novo dolfim (coluna) de amarração de navios. A entrega da obra acaba com uma espera de quase 30 anos. O primeiro projeto para a modernização do setor data de 1990.

Terminais do futuro Corredor Oeste iniciaram interligações -

Os terminais que atuam em Paranaguá se preparam para operar em um novo Corredor de Exportação Oeste. De acordo com o chefe da Divisão de Operações, Maurício do Carmo, os dois novos shiploaders serão interligados a três terminais, sendo dois deles novos empreendimentos. "Futuramente, vamos chegar a cinco terminais interligados nesse complexo", disse.

Os dois novos terminais que vão se interligar ao complexo de exportação de granéis são o Terminal Oeste (Toex), que terá um armazém com capacidade estática para até 88 mil toneladas, e a Moinho Iguaçu, para até 55 mil toneladas, com novos contratos de passagem.

A Moinho Iguaçu já está com o terminal construído. "Agora, estamos terminando a estrutura das correias transportadoras que vão interligar o terminal até o ponto zero, onde começam as esteiras do porto", explica o diretor do terminal, Alcídes Cavalca Neto.

Segundo ele, essa ligação tem 1.250 metros de extensão. A expectativa é embarcar mais de um milhão de toneladas por ano pela nova estrutura. "A Moinho Iguaçu já movimentava grãos pelos outros terminais do Corredor Leste do Porto de Paranaguá. Agora, vamos operar por terminal próprio", diz o diretor da empresa.

O Terminal Oeste (Toex) deve construir o armazém próprio em 2020. Até lá, segundo a empresa, eles devem iniciar a operação pela Moinho Iguaçu, com quem fecharam o contrato. Apesar de ainda não ter a estrutura de armazenagem pronta, a empresa também já está construindo os 843 metros de esteiras até o chamado ponto zero.

As duas novas estruturas aéreas são paralelas. As correias correm uma em cima da outra, na mesma estrutura, que é mais larga e mais fechada que as atuais. Além de garantir mais agilidade na operação, as novas correias, enclausuradas, são mais seguras, inclusive para o meio ambiente.

Movimentação – Durante as obras, o berço em expansão seguiu em operação, mas com algumas restrições e cuidados. Um dos equipamentos já foi desmontado. O outro antigo continua operante para carregar os navios e será desativado e retirado assim que os novos forem concluídos. Atualmente, quem opera conectada ao berço 201 é a Bunge

(Soceppar). O terminal tem capacidade para armazenar até 210 mil toneladas de granéis sólidos de exportação.

De janeiro a outubro deste ano, cerca de 1,07 milhão de toneladas de granéis de exportação foram movimentadas pelo berço 201, localizado no extremo oeste do cais do Porto de Paranaguá. Em 35 atracações, o principal produto embarcado foi a soja (564.794 toneladas), seguido do milho (221.920 toneladas), do farelo de soja (216.486 toneladas) e do açúcar (66.737 toneladas).

De acordo com o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, a Autoridade Portuária de Santos) "está bem próxima" de obter sua delegação de competência, o que permitirá à empresa voltar a realizar editais de licitação de áreas portuárias, celebrar contratos de arrendamento de instalações e fiscalizá-los. Atualmente, essas atividades estão centralizadas na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A informação foi anunciada durante a participação de Piloni no 1º Congresso de Regulação Portuária da subseção de Santos da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB). "A Codesp atende com folga os critérios classificatórios e está bem próxima de obter a delegação de autonomia. Faltam detalhes, como a aprovação do seu PDZ", afirmou o secretário, que defende a descentralização dessas competências.

O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) traz os critérios para a exploração das áreas de um porto, como que cargas podem ser operadas em cada região. Atualmente, a Docas trabalha na nova versão do documento, que deve ser aprovada até fevereiro do próximo ano.

Ainda sobre o Porto de Santos, sua privatização poder sair em 2021, segundo o secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio Cunha Filho. "A expectativa é que a [privatização] do Porto de Santos tenha o efeito de arrastar todas as outras privatizações. O Porto do Rio com certeza [será privatizado], assim como o do Ceará e todas as oito companhias Docas do país", disse. Ainda não existe, contudo, um calendário para essas outras privatizações no setor.

As operações nos Portos do Paraná ficarão ainda mais ágeis. A partir de agora, os navios não terão restrição para as **operações e navegação noturnas.** Com o esforço conjunto das autoridades Portuária e Marítima, Praticagem e Operadores, a norma de tráfego e permanência nos portos de Paranaguá e Antonina foi atualizada. As regras foram equalizadas para os dois períodos do dia.

Essa atualização trata, especificamente, do capítulo 8 das normas, que deixa igual "calado diurno e noturno". Ou seja, permite que os navios entrem e saiam em plena carga (segundo o limite permitido), em qualquer período do dia. O calado é a medida que vai da linha ou superfície da água até o ponto mais baixa da embarcação (quilha). É o quanto o navio é autorizado a submergir, quando carregado.



Segundo o diretor-presidente da empresa pública Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, com a mudança os terminais portuários paranaenses ganham em capacidade de operação e oportunidade de novos mercados. "Vamos dar mais agilidade às rotas já operadas por aqui e ganhar novas rotas que não estavam vindo aos Portos do Paraná devido a essas restrições. Entramos no mercado operando totalmente. Os navios que chegarem vão entrar, carregar e ir embora, sem restrição", diz Garcia.

Operações – O diretor de Operações da Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior, afirma que os armadores podem vir com a certeza de carregar toda a carga, independentemente de ser dia ou noite. "Afinal, o Porto é 24 horas; não tem restrição no trabalho em terra. O mar tem que acompanhar".

Ele explica que essa "diferenciação" entre o calado noturno e o diurno sempre existiu nos portos paranaenses. No entanto, com a evolução da tecnologia de navegação e os investimentos em sinalização náutica essa diferença não fazia mais sentido.

"À noite os navios ficavam impedidos de entrar e sair carregados e tinham que aguardar até o dia seguinte. Agora, o navio que opera durante o dia pode operar da mesma maneira à noite, tanto na entrada quanto na saída dos portos", afirma.

Contêineres – O segmento mais beneficiado com a equalização do calado é o dos contêineres, cujas embarcações são maiores e, com a medida, podem ser melhor aproveitadas e carregadas, dia e noite.

Segundo Juarez Moraes e Silva, diretor institucional do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), a equalização era uma reivindicação antiga e muito relevante para a cadeia produtiva que demanda o segundo Sistema Portuário da América Latina.

"Isso tem impacto muito positivo para os negócios, fazendo que sejamos um dos primeiros portos brasileiros aptos a receber os maiores navios que atuam no comércio exterior na América Latina. Consequentemente, isto aumentará a capacidade de movimentação, reduzirá custos operacionais e dará ainda maior competitividade ao comércio exterior que tem nos Portos do Paraná o seu canal de conexão global", afirma.

Como fica – Com a equalização do calado, ficam assim estabelecidas no Capítulo 8, das Normas de Tráfego Marítimo e Permanência nos portos de Paranaguá e Antonina:

- · Navios de 245 metros de comprimento (LOA) por 36 metros de largura (boca) podem carregar até submergir 12,50 metros (calado máximo);
- Navios de 298 metros de comprimento (LOA) por 45,2 metros de largura (boca) podem carregar até submergir 12,30 metros (calado máximo);
- · Navios de 368 metros de comprimento (LOA) por 51 metros de largura (boca) podem carregar até submergir 11,80 metros (calado máximo).

<u>Navegação</u>

A China estabeleceu formalmente o China Shipbuilding Group, que a emissora estatal do país descreveu como a maior empresa fabricante de navios do mundo. O estabelecimento do grupo, divulgado pela China Central Television (CCTV), ocorre depois que Pequim aprovou no mês passado a fusão dos dois maiores fabricantes de navios do país, a China State Shipbuilding Corp e a China Shipbuilding Industry Co.

O grupo possui 147 institutos de pesquisa, unidades de negócios e empresas listadas, além de ativos totais de 790 bilhões de yuans (US \$ 112 bilhões) e 310.000 trabalhadores. Seus portfólio varia de porta-aviões a navios comerciais que transportam petróleo e gás.

Vale lembrar que a indústria de construção naval chinesa concorre diretamente com a da Coréia do Sul e a do Japão.

Carnes

Os legisladores da União Européia aprovaram um aumento nas importações de carne bovina dos EUA para a UE na última quinta-feira (29/11), um movimento que provavelmente aliviará as tensões transatlânticas. Mas eles também criticaram as tarifas impostas pelo presidente dos EUA, Donald Trump, sobre as importações de metais e uma ameaça que ele fez para atacar veículos e autopeças da UE.

O Parlamento Europeu votou por 457-140, com 71 abstenções, a favor de um plano para permitir aos agricultores dos EUA uma parcela maior de uma cota de 45.000 toneladas existente a partir de 2020.

A votação veio com uma resolução pedindo a remoção das tarifas dos EUA sobre aço e alumínio da UE e a retirada da ameaça de Trump de aumentar as tarifas dos carros da UE.

O acordo sobre carne bovina foi criado para resolver uma disputa que remonta a 1981, quando a UE proibiu o uso de hormônios de crescimento na carne em todo o bloco de 28 países, inclusive nas importações.

A UE e os Estados Unidos finalmente concluíram um acordo em 2009 para conceder uma cota para importações de carne bovina sem hormônios, que atualmente é de 45.000 toneladas. No entanto, de acordo com as regras da Organização Mundial do Comércio (OMC), a cota também teve que ser disponibilizada a fornecedores não americanos.

Exportadores da Austrália e Uruguai, e mais recentemente da Argentina, decidiram participar da cota, diminuindo a participação dos EUA de quase 100% para 30%.

Sob o acordo revisado, com o qual os outros países tiveram que concordar, os agricultores dos EUA ganharão 18.500 t iniciais da cota, aumentando para 35.000 toneladas após sete anos. "A mensagem deste acordo é clara: gostaríamos de diminuir as tensões comerciais com os EUA, mas queremos ver os mesmos esforços de redução no outro lado do Atlântico", disse Bernd Lange, chefe do comitê de comércio, em comunicado.

O órgão de controle de segurança agrícola da Rússia disse que removeu restrições temporárias ao fornecimento de carne bovina por duas fábricas do Brasil, a partir de 29/11.

Uma das fábricas autorizadas a retomar as vendas para a Rússia é operada pela Minerva e a outra pela JBS, afirmou o órgão regulador russo Rosselkhoznadzor em comunicado.



O órgão impôs restrições temporárias às importações de carne suína e bovina do Brasil em dezembro de 2017, depois que afirmou ter encontrado em algumas cargas o aditivo alimentar ractopamina.

Desde então, o governo russo permitiu que alguns fornecedores do Brasil retomassem as vendas, embora algumas fábricas, incluindo algumas administradas pela Minerva e IBS, permanecam restritas.

A ractopamina permite que o gado cresça a uma taxa mais rápida enquanto consome menos ração. É proibido em países como a Rússia e a União Europeia.

A Coreia do Sul conseguiu conter a disseminação da peste suína africana (ASF), mas ainda precisa permanecer vigilante sobre a disseminação do vírus através de javalis, disse o ministro da Agricultura, Kim Hyeon-soo.

Desde o primeiro surto de doença animal no país em 17 de setembro, a doença animal mortal tem assombrado fazendas de suínos em todo o país, pois atualmente não existem vacinas nem curas para a doença altamente infecciosa.

A doença atingiu rapidamente as áreas do norte do país, infectando fazendas em quatro cidades na fronteira com a Coreia do Norte: Paju, Yeoncheon, Gimpo e Gangwha.

Até agora, o país confirmou 14 casos de ASF em fazendas locais de suínos no total, embora o último caso tenha sido relatado no início de outubro. O período de incubação é de cerca de três semanas.

"Estamos fazendo esforços para impedir que a doença afete partes do sul do país", disse o ministro da Agricultura, Kim Hyeon-soo. "Ainda estamos em uma situação grave, pois ainda há vírus entre os javalis".

Grãos

Unidades armazenadoras da região oeste do Paraná começam a receber vistoria de técnicos da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) para cadastramento junto ao sistema nacional que registra as condições de capacidade estática para estoque sobretudo de grãos.

A visita que se estende a 37 unidades armazenadoras, será possível graças ao Termo de Execução Descentralizada assinado com o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa). A ação visa garantir a segurança de armazenagem e exportação de produtos do Brasil para países tradicionais compradores como China e Rússia. Como um dos maiores produtores de grãos do país, a medida prevê também o bom convívio nas transações comerciais do Paraná com os países importadores.

A Conab é responsável pela administração e controle de registros relativos ao Cadastro Nacional de Unidades Armazenadoras. As vistorias serão feitas em unidades já cadastradas e que ainda não estão certificadas no sistema e as que têm o prazo de cadastro com expiração até março do próximo ano.

Os agricultores brasileiros correm o risco de perder parte do mercado europeu de produtos de soja, estimado em US \$ 5 bilhões por ano, se acabarem com a chamada "moratória da

soja", que impede os comerciantes de grãos de comprar oleaginosas de áreas desmatadas na Amazônia.

"Esse movimento de agricultores pode ser encarado como um desafio", disse à Reuters Nathalie Lecocq, diretora geral da FEDIOL, que representa o setor de óleo e farelo de vegetais da UE.

A Aprosoja, o principal grupo que representa os produtores brasileiros de soja, quer acabar com a moratória, que se aplica a terras na Amazônia que foram desmatadas após 2008.

Já a Abiove, associação que representa os comerciantes e trituradores de soja, quer manter a moratória. Ela diz que a Europa comprou cerca de US \$ 5 bilhões em soja e farelo de soja do Brasil em 2018.

"Esse mercado pode ser colocado em risco se a Moratória da Soja Amazônica for questionada ou suspensa", disse Lecocq. "O mercado europeu, impulsionado pelas preocupações dos consumidores em relação às mudanças climáticas, está exigindo cada vez mais produtos livres de desmatamento incorporado", disse ela.

A Aprosoja decidiu se opor à moratória, porque afirma que os proprietários de terras na região amazônica têm direito, pelo Código Florestal do Brasil, a limpar até 20% da terra para atividades agrícolas.

A iniciativa dos agricultores de acabar com a política encontrou apoio no governo brasileiro. A ministra da Agricultura, Tereza Cristina, descreveu a moratória como "absurda".

Bartolomeu Braz Pereira, diretor da Aprosoja, disse que a moratória não está de acordo com a legislação nacional que permite algumas atividades agrícolas na Amazônia. Ele disse que os agricultores buscarão uma decisão favorável do CADE, agência brasileira que supervisiona a concorrência no mercado. Perguntado se os agricultores temem uma reação dos compradores europeus, ele disse: "De onde eles vão comprar soja, se não do Brasil? Marte? Da lua?".

Já André Nassar, diretor da Abiove, tem uma opinião diferente. Ele vê o risco de o Brasil perder participação de mercado e cita as crescentes importações da Europa dos Estados Unidos e Argentina em 2018, quando o Brasil estava vendendo quase toda sua soja para a China.

Lecocq disse que dados recentes que mostram um aumento no desmatamento apenas impulsionarão ainda mais os consumidores da UE na rejeição de produtos."É provável que incentive os formuladores de políticas a tomar medidas para impedir que bens associados ao desmatamento entrem no mercado da UE", disse ele.

Outras cargas

O ministro do Meio Ambiente, Ricardo Salles, confirmou que o governo federal estuda liberar a exportação de madeira in natura (sem nenhum tipo de beneficiamento) de árvores nativas da Amazônia. Esse tipo de atividade, hoje, é ilegal. A autorização foi solicitada ao ministério pelo setor madeireiro, que enxerga na mudança da legislação ambiental uma forma de incrementar as exportações.

Salles reconheceu que o assunto está sendo analisado tecnicamente. "Há uma série de considerações feitas de parte a parte. De um lado, há os que entendem que isso poderia eventualmente estimular o mercado de desmatamento. Por outro lado, verificamos que [na construção da Usina Hidrelétrica de] em Belo Monte, cerca de 500 hectares [de vegetação] foram suprimidos sem nenhum aproveitamento da madeira, que continua sendo suprimida, por exemplo, na abertura de rodovias e em áreas privadas devido ao impedimento de aproveitá-las", disse.

O ministro disse que a autorização para exportação in natura pode ser uma alternativa viável para casos específicos. "A decisão será tomada de forma equilibrada, em um momento adequado", garantiu o ministro, ao participar de uma audiência pública na Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural da Câmara dos Deputados.

A Vale concluiu as obras de descaracterização da primeira das nove barragens a montante anunciadas no dia 29 de janeiro. Localizada na Mina de Águas Claras, em Nova Lima, a 8B teve suas obras iniciadas em 17 de maio. O objetivo é que nos próximos três anos todas estejam descaracterizadas ou com o fator de segurança adequado, sem oferecer risco às comunidades e municípios localizados abaixo das estruturas e ao meio ambiente.

Além da 8B, o projeto de descaracterização inclui as barragens Sul Superior (Barão de Cocais); Vargem Grande (Nova Lima); Fernandinho (Nova Lima); B3/B4 (Nova Lima); Grupo (Ouro Preto) e Forquilhas I, II e III (Ouro Preto). Em algumas estruturas estão sendo construídas barreiras de contenção a jusante para reforçar a segurança em caso de rompimento. As obras de descaracterização e de contenção estão orçadas em R\$ 8,6 bilhões.

As obras para eliminar as características de barragem realizadas na 8B consistiram na remoção do alteamento que estava apoiado sobre sedimentos e na construção de um canal central com pedras para possibilitar o escoamento natural da água superficial. Antes de iniciada a obra, que gerou um total de 160 empregos diretos, toda a água superficial do reservatório foi retirada por meio de bombeamento. Para formar o enrocamento no canal central e no local onde ficava o barramento foi necessária a colocação de cerca de 50 mil toneladas de pedras.

De acordo com o gerente executivo do Projeto de Descaracterização, Carlos Miana, o principal desafio enfrentado na obra foi o transporte de um grande volume de pedras de forma segura até a 8B (localizada dentro da Mina de Águas Claras) e subir com o sedimento retirado da barragem. "Do pátio do estoque à barragem são quase 4 km de uma estrada de terra estreita, cheia de curvas e em forte declive. Graças à constante conscientização dos motoristas e de um rigoroso controle de segurança conseguimos concluir as obras, mesmo trabalhando dia e noite, sem nenhum acidente", informa Miana.

A área onde ficava a barragem também está sendo revegetada, o que permitirá uma reintegração mais rápida ao meio ambiente. Foi aplicada uma manta vegetal em uma área de 12.700 m2 e plantadas mil mudas de espécies nativas da Mata do Jambreiro, reserva de proteção permanente preservada pela Vale onde estava localizada a 8B. A estrutura contava com Declaração de Condição de Estabilidade (DCE) e não possuía nível de alerta, de forma que os trabalhadores puderam acessar a barragem sem nenhuma restrição.

Com a conclusão das obras, estão sendo iniciados os processos de formalização da descaracterização junto aos órgãos estaduais e Agência Nacional de Mineração.

Petróleo & Gás

A Petrobras prevê investimentos de US\$ 75,7 bilhões nos próximos cinco anos, a partir de 2020. O novo plano de negócios foi aprovado em 27/11 pelo Conselho de Administração da companhia. Segundo a estatal, 85% dos investimentos serão alocados no segmento de exploração e produção. "Essa alocação está aderente ao nosso posicionamento estratégico, com foco nos ativos de E&P [exploração e produção], especialmente no pré-sal, nos quais a Petrobras tem vantagem competitiva e geram mais retorno para os investimentos", diz nota da Petrobras.

O volume de investimentos previstos é inferior ao plano anterior, de US\$ 84,1 bilhões para o período de 2019 a 2023. Os desinvestimentos (venda de ativos) previstos no plano variam entre US\$ 20 bilhões a US\$ 30 bilhões para o período 2020-2024, "sendo a maior concentração nos anos de 2020 e 2021".

Produção - Para óleo e gás natural, a Petrobras estima a produção de 3,5 milhões de barris de óleo equivalente ao dia em 2024 ante 2,7 milhões em 2020. Apenas para a produção de petróleo, a estatal prevê que o volume aumente de 2,2 milhões de barris de óleo equivalente ao dia em 2020 para 2,9 milhões em 2024. "Para a meta de produção de 2020 consideramos uma variação de 2,5% para mais ou para menos", informa a companhia.

Comércio

A Secretaria de Comércio Executivo do Ministério da Economia corrigiu os dados das exportações brasileiras registradas em novembro, elevando em 3,8 bilhões de dólares o fluxo da vendas externas acumuladas no mês em relação ao informado anteriormente.

Pelas novas informações divulgadas em 28/11, o país exportou nas quatro primeiras semanas do mês o equivalente a 13,5 bilhões de dólares, ante os 9,7 bilhões de dólares reportados antes.

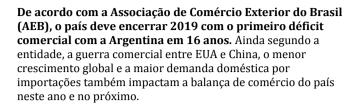
Em nota, o ministério afirmou apenas que "foram detectadas inconsistências relacionadas à transmissão e à recepção dos dados para processamento das estatísticas de comércio exterior".

Segundo a Pasta, a atualização dos dados é um procedimento normal, mas a alteração significativa em novembro "foi ocasionada por um evento não usual".

Foram revisados os dados de exportação das quatro primeiras semanas do mês. De acordo com os novos números, no acumulado do mês a balança está superavitária em 2,7 bilhões de dólares. Os dados anteriores apontavam um déficit de 1,099 bilhão de dólares, indicando que novembro encaminhava-se para fechar em território negativo, situação que não ocorria desde novembro de 2014, quando registrou-se déficit de 2,4 bilhões de dólares.

De acordo com os novos dados, o país acumula no ano um superávit comercial de 37,6 bilhões de dólares até a quarta semana de novembro. O ministério também afirmou, contudo, que técnicos da área ainda estão monitorando possíveis alterações não usuais no mês de outubro.

atamar<mark>Week</mark>



A associação, que reúne empresas exportadoras e importadoras, prevê que o Brasil fechará este ano com superávit comercial de 36 bilhões de dólares, saldo que cairia a cerca de 30 bilhões de dólares em 2020. As estimativas já levam em conta a revisão dos dados da exportação para outubro anunciada pelo governo na quinta-feira (28/11).

Parte da redução do superávit comercial esperada para 2020 está diretamente ligada à deterioração da economia argentina, que enfrenta uma grave crise fiscal, cambial e financeira, segundo a AEB.

"Temos que torcer para a Argentina melhorar", disse o presidente da associação, José Augusto de Castro, à Reuters. Sua previsão é que o Brasil fechará este ano com um déficit comercial com o país vizinho em torno de 1 bilhão de dólares – até outubro, o saldo estava negativo em 622 milhões de dólares.

A última vez que essa relação foi deficitária para o Brasil foi em 2003. Em 2018, a relação foi superavitária em quase 4 bilhões de dólares para o Brasil. A Argentina é o terceiro maior parceiro comercial do Brasil depois de China e EUA.

Para Castro, com a vitória da oposição nas eleições presidenciais argentinas, a pauta comercial do país vizinho se tornará uma incógnita. E o acordo comercial em negociação entre China e Estados Unidos, que prevê a exportação de grandes volumes de produtos agrícolas norte-americanos para o país asiático pode agravar o cenário econômico da Argentina.

"Se a Argentina exportar menos ela terá menos condições de importar produtos. E aí, o Brasil pode ser duplamente afetado. Pelo acordo comercial EUA e China e por limitações da Argentina", afirmou.

O presidente da AEB destacou que outro impacto sobre o saldo de 2020 é a perspectiva de um crescimento maior da economia brasileira, o que vai fomentar o aumento de importação.

Em relação ao câmbio, Castro afirma que o real mais desvalorizado melhora a rentabilidade dos exportadores, mas não afeta o volume dos embarques.

O Conselho Monetário Nacional (CMN), instituiu, em reunião ordinária em 27/11, uma linha de crédito com recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) destinada a empresas cerealistas. Os recursos são para o financiamento de investimentos em obras civis e na aquisição de máquinas e equipamentos necessários à construção de armazéns e à expansão da capacidade de armazenagem de grãos.

A medida estava prevista no art. 43 da Medida Provisória nº 897, de 1º de outubro de 2019, que autorizou a União a conceder subvenção econômica em benefício dessas empresas. Foi disponibilizado o montante de recursos de até R\$ 200 milhões,

com taxa de juros de 7,0% a.a. e prazo de reembolso de até 15 anos, incluídos até 3 anos de carência.

Em outubro, as vendas da indústria brasileira de máquinas e equipamentos mantiveram-se estáveis na comparação com o mês anterior (0%), mas cresceram 1,9% em relação ao mesmo mês do ano passado, informou em 26/11 a Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq).

Segundo a Abimaq, o melhor desempenho das vendas deve-se ao mercado interno. As vendas para o mercado externo tiveram retração, com desempenho negativo de 11% em comparação a setembro e de -21,1% na comparação com o mesmo mês do ano passado. A Abimaq atribuiu o resultado à desaceleração da atividade produtiva em diversos parceiros comerciais.

Já a importação cresceu 31,9% na comparação mensal e 39,7% em relação ao mesmo mês de 2018.

Quanto aos empregos, houve crescimento de 1,2% no mês passado na comparação anual e queda de 0,4% em relação a setembro.

"Em outubro, os números [do setor] vieram bons, [foram] até melhores do que as expectativas. Normalmente outubro é um mês em que há desaceleração na atividade", disse a gerente do Departamento de Economia, Estatística e Competitividade da Abimaq, Maria Cristina Zanella.

Ela acrescentou que não se esperava uma desaceleração tão forte no mercado internacional e que isso fosse refletir nos dados de exportação. "As exportações do setor representam cerca de 40%. Com uma queda forte, da ordem de quase 10%, isso comprometeu bastante o nosso resultado e, por isso, as expectativas [anteriores] não se concretizaram."

O setor prevê encerrar o ano com crescimento de 1,6%. Para o ano que vem, o crescimento previsto é em torno de 3,2%.

DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuida 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