

### Notícias principais

**Neste sábado, 14/12, a Argentina elevou a tributação sobre exportações agrícolas com o objetivo de impulsionar as receitas do governo antes de esforços para reestruturar sua dívida de cerca de 100 bilhões de dólares em títulos e empréstimos.**

De acordo com a Reuters, o setor agrícola estava esperando um aumento na taxa das exportações de produtos como soja, milho e trigo. "Tendo em conta a grave situação que atravessam as finanças públicas, é necessária a adoção de medidas urgentes de caráter fiscal que permitam atender, ao menos parcialmente, os desembolsos orçamentários com recursos genuínos", disse o decreto que estabeleceu as mudanças na taxa.

O decreto também estabeleceu que a taxa de 4 pesos por dólar exportado de trigo e milho não está mais em vigor e deixou a alíquota máxima de 12% para grãos e oleaginosos que havia sido estabelecida pelo ex-presidente Mauricio Macri, em setembro de 2018.

Com essa mudança, esses 12% somam-se à alíquota fixa de 18% que já pagam a soja e seus derivados, e se eleva a 30% esse imposto. As carnes, lácteos, peixes, farinha de trigo, arroz e outros alimentos passam a pagar alíquota de 9%.

### Portos, terminais e infraestrutura

**De acordo com o Ministério da Infraestrutura diversas ações estão previstas para 2020, como 44 leilões nos quatro modais de transporte: rodoviário, ferroviário, aquaviário e aéreo.** Além disso, a previsão é que mais de 50 obras públicas sejam entregues, o equivalente a cerca de uma obra por semana.

Importantes ativos serão repassados à iniciativa privada. Serão sete rodovias, duas ferrovias, nove terminais portuários e 22 aeroportos, além da renovação antecipada de quatro concessionárias do transporte ferroviário de cargas. A expectativa, somente com os leilões do próximo ano, é alcançar a meta de R\$ 101 bilhões em investimentos.

A BR-163/230/MT/PA, por exemplo, será leiloada no trecho de 970 km entre Sinop/MT e Miritituba/PA. A rodovia é ponto focal na rota de escoamento da safra de grãos produzidos, sobretudo no estado do Mato Grosso até os portos do Arco-Norte, e teve a pavimentação concluída pelo DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) este ano.

No setor ferroviário, o governo vai leiloar trecho de 537 km da FIOL (Ferrovia de Integração Oeste-Leste), entre Ilhéus/BA e Caetité/BA. Outra importante ferrovia da carteira de projetos do ministério é a Ferrogrão, no trecho de 1.142 km entre Lucas do Rio Verde/MT – Sinop/MT – Miritituba/PA.

Uma vez concluída, a linha férrea vai desafogar o grande volume de caminhões que trafegam pela BR-163, mudando a destinação da carga da rodovia para a ferrovia.

Além do Terminal de Passageiros de Fortaleza, o setor portuário terá, ainda, outros oito terminais concedidos em Paranaguá/PR, Itaqui/MA, Santos/SP e Salvador/BA.

Por fim, o setor aéreo também tem uma carteira robusta de projetos a serem leiloados em 2020. No total, 22 aeroportos serão

concedidos, durante a 6ª rodada, incluindo os terminais de capitais como Curitiba/PR, Manaus/AM e Goiânia/GO. Para esse leilão, a previsão é de R\$ 5 bilhões em investimentos.

**Principais obras** - Em relação às obras públicas, o governo espera inaugurar o equivalente a uma obra por semana em todo o país. O volume de projetos é extenso, sobretudo no setor rodoviário. Um dos destaques é a duplicação de trechos da BR-381/MG, nos municípios de Antônio Dias/MG e Caeté/MG. Outro projeto esperado é a dragagem do Porto do Rio Grande/RS, que vai retirar cerca de 16 milhões de metros cúbicos de sedimentos depositados ao longo dos 30 quilômetros do canal de acesso ao porto. No setor aéreo, o governo espera, entre outras obras, ampliar o aeroporto de Fortaleza/CE e realizar melhorias nos terminais de Foz do Iguaçu/PR e de Navegantes/SC.

**O Porto do Itaqui recebeu no navio Saligna, em sua maiden voyage (viagem inaugural). Com bandeira das Ilhas Marshall, a embarcação foi lançada do estaleiro em 31 de outubro e escalou no porto público maranhense no dia 10 de dezembro para uma operação de embarque de mais de 50 mil toneladas de celulose.**

O Saligna integra a frota da companhia de navegação sul-coreana Pan Ocean, representada pela agência Wilson Sons, e capaz de transportar mais de 62 mil toneladas de cargas (tonelagem porte bruto). A embarcação atracou no berço 100 do Itaqui por volta das 2h e iniciou o carregamento de celulose ainda na madrugada, segundo dados do Centro de Controle Operacional do porto.

A chegada do cargueiro foi comemorada pelo Porto do Itaqui. O gerente de operações da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), Adauto Serpa, deu as boas-vindas à tripulação do Saligna e entregou uma placa comemorativa ao comandante Shim Sang Ho.

"Esta não é apenas a primeira viagem do Saligna, mas também a minha primeira viagem ao Itaqui. Apesar de marés com variação de até sete metros e fortes correntezas, aqui temos uma boa profundidade, condições climáticas favoráveis, além de termos tido uma ótima recepção", contou o comandante.

A carga embarcada foi produzida pela Suzano Celulose S.A. A companhia possui um contrato com a Pan Ocean para transportar sua celulose do Brasil a portos da Europa, da Ásia e da América do Norte. "A Suzano e a Pan Ocean vêm crescendo, estamos conseguindo operar bem e ter melhorias significativas em relação à produtividade", avaliou o analista sênior da Suzano, Mardomi Gama.

De janeiro a novembro deste ano, mais de um milhão de toneladas de celulose foram movimentadas pelo Itaqui. E o volume deve aumentar com a construção do terminal (em andamento), que contará com um armazém para 1,5 milhões de toneladas, um desvio ferroviário e um novo acesso marítimo (berço 99 do Itaqui). Essas obras fazem parte dos investimentos de R\$ 214,873 milhões, que serão investidos pela Suzano no porto público do Maranhão.

**Após obter as aprovações necessárias das autoridades reguladoras brasileiras, a operadora portuária global International Container Terminal Services Inc. (ICTSI) assumiu o controle do Terminal de Contêineres 1 (T1) no Rio de Janeiro.**

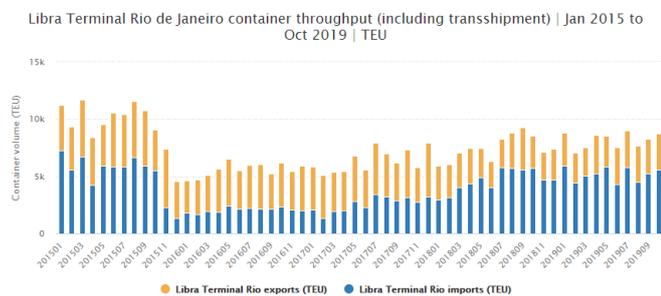
As instalações portuárias foram transferidas para o ICTSI em 12 de dezembro. Em julho, o ICTSI assinou um contrato com a Boreal Empreendimentos e Participações SA no valor de US \$ 179.797.800 para adquirir 100% do Libra Terminal Rio SA, que detém os direitos de concessão para desenvolver e gerenciar o T1.

No ano passado, o T1Rio teve um desempenho de 135.000 TEUs. A instalação portuária tem uma capacidade de mais de 530.000 TEUs que podem ser expandidos ainda mais.

O porto possui equipamentos de ponta, incluindo cinco guindastes de pórtico STS e uma ampla gama de outros veículos, incluindo mais de 16 guindastes de pórtico RTG.

A transação expandirá a presença do ICTSI no mercado brasileiro de terminais de contêineres e deverá gerar retorno para os acionistas da empresa. Vale lembrar que a Boreal é uma subsidiária brasileira de propriedade integral do grupo privado Libra, que está em processo de recuperação judicial.

O gráfico DataLiner a seguir mostra as importações e exportações de contêineres da Libra Terminais Rio no período de Janeiro de 2015 a Outubro de 2019:



Fonte do gráfico: DataLiner/Datamar

**Enquanto a economia brasileira começa a dar pequenos sinais de que pode começar a se recuperar, o setor de transporte não traz números que apontam para um cenário otimista.** De janeiro a setembro de 2019, o PIB (Produto Interno Bruto) do transporte caiu 0,1% enquanto o do Brasil subiu 1,0%. No mesmo período, os modos terrestre e aéreo registraram desempenho negativo, comparado com igual período do ano anterior. Apenas o aquaviário registrou um crescimento de 2,3%, na mesma base de comparação.

É o que revela a nova edição do estudo Transporte em Números, lançada no dia 12/11 pela CNT (Confederação Nacional do Transporte). A publicação consolida informações do cenário macroeconômico brasileiro e do desempenho do setor transportador. Mostra, ainda, o panorama em relação à economia em 2019, os reflexos para o transporte e como o setor tem enfrentado dificuldade, além de análises referentes a anos anteriores.

O segmento rodoviário ainda se ressentia da fraca demanda por bens e serviços, que perdura no Brasil há quase três anos. Um indicativo dessa estagnação está no fluxo de veículos nas rodovias pedagiadas do Brasil, que, apesar de ter registrado crescimento de janeiro a outubro deste ano, não teve desempenho suficiente para repor os prejuízos da recessão e devolver o fluxo ao patamar pré-recessão, em 2014. O volume de veículos leves cresceu 3,8%, e o de pesados, 4,5%, comparados com igual período do ano anterior.

Além disso, dados da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) mostram que, de janeiro a outubro de 2019, a produção ferroviária brasileira total caiu 11,8% em toneladas úteis transportadas (TU), na comparação com igual período de 2018. A CNT avalia que o modal ferroviário foi influenciado, possivelmente, pela desativação de barragens da Vale, após o rompimento da barragem em Brumadinho (MG), e por problemas estruturais com outras barragens no país.

“O transporte é um termômetro crucial da economia. Afinal, transportamos aquilo que é produzido no país. E, apesar de a economia apresentar indícios de leve recuperação, o setor ainda sente os efeitos da recessão econômica, tendo em vista que a procura por serviços de transporte permanece baixa no país”, comenta o presidente da CNT, Vander Costa.

#### Alguns números do transporte aquaviário de cargas:

– Navegação de longo curso: 585,09 milhões de toneladas transportadas de janeiro a setembro de 2019, queda de 4,0% na comparação com igual período do ano anterior

– Cabotagem: 122,67 milhões de toneladas transportadas, aumento de 1,4%

– Navegação interior: 80,18 milhões de toneladas, aumento de 3,3% Transporte por cabotagem de cargas gerais e de mercadorias por contêiner cresceu 13,7% e 18,3%, respectivamente

**O ano de 2019 ainda não terminou, mas já fica marcado como o melhor ano operacional da história do Porto de Imbituba. Em novembro, o porto do sul de Santa Catarina ultrapassou aos 5,2 milhões de toneladas movimentadas em 2018, recorde anual anterior.** O incremento na movimentação de grãos, a atração de novas cargas e o bom desempenho da cabotagem de contêineres são alguns dos fatores que contribuíram para esse resultado. A expectativa da SCPAR Porto de Imbituba, Autoridade Portuária, é que o porto feche dezembro com cerca de 5,7 milhões de toneladas no ano, registrando um crescimento de aproximadamente 9% em relação a 2018.

As importações lideraram as movimentações, com 47,4% do total movimentado. A exportação representou 37,8% e a cabotagem 14,8% de todas as cargas que passaram pelo Porto de Imbituba de janeiro a novembro de 2019. Em março, o porto público alcançou seu maior desempenho operacional mensal, com 592 mil toneladas movimentadas no mês.

Ao mesmo tempo em que a operação bate recorde, o número de navios atracados diminuiu 16% no período de janeiro a novembro, comparado ao ano anterior. A relação é explicada pelo recebimento de navios com maior capacidade de carga, motivado pela facilidade de acesso marítimo ao Porto.

Além de estar situado em uma enseada aberta, o Porto de Imbituba conta com condições de profundidade que o colocam como uma das melhores condições navegáveis do país.

As cargas de coque de petróleo (19,4%), milho (17%), contêineres (14,7%) e soja (11,5%) foram os produtos com maior volume de movimentação no porto. Ao longo do ano também se destacaram as importações de sal (9,5%), uréia (8,4%) e hulha betuminosa (4,8%), e as exportações de toras de madeira (3,2%). As porcentagens se referem à representatividade das cargas no total

movimentado de janeiro a novembro de 2019. Além disso, algumas cargas voltaram a serem operadas, como o malte e o minério de ferro.

O diretor-presidente da SCPar Porto de Imbituba, estatal que administra o porto, avalia que esse crescimento reflete os esforços de trabalho conjunto da comunidade portuária de Imbituba. “Gostaria de parabenizar nossos arrendatários, operadores, agências, trabalhadores, órgãos intervenientes, servidores de carreira, enfim, toda essa cadeia complexa e interligada de atores que diariamente tem trabalhado para desenvolver o Porto de Imbituba e região, todos aqueles que contribuíram para que neste final de ano comemoremos mais uma marca história”, enfatiza Ziegler.

**Com o embarque do navio M/V ASL Vênus, na madrugada de 11/12, o Terminal de Grãos do Maranhão bateu os 7 milhões de toneladas de grãos (soja, milho e farelo de soja) movimentadas.** No acumulado desde janeiro, foram 108 navios operados, marca que supera o total de 99 navios operados em 2018, quando o terminal movimentou 6,3 milhões de toneladas de grãos.

“Esse resultado demonstra a eficiência do projeto de desenvolvimento que o Terminal de Grãos do Maranhão representa para o nosso estado por meio do Porto do Itaqui. Uma parceria que gera emprego e renda ao longo de uma extensa cadeia produtiva, consolidando o papel do porto público”, afirma o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago.

O Consórcio Tegram é formado pelas empresas Terminal Corredor Norte S.A, Glencore Serviços, Corredor Logística Infraestrutura S.A e ALZ Terminais Portuários S.A. Para o gerente de Operações do Consórcio Tegram-Itaqui, Randal Luciano, atingir e ultrapassar o volume de 7 milhões de toneladas de grãos movimentados é um marco que “consolida o Tegram como um dos terminais de maior performance no Brasil, assim como o Corredor Norte do Brasil como uma estrutura preparada para absorver a demanda e o volume crescente do agronegócio brasileiro, sendo o Porto do Itaqui uma solução extremamente viável para a logística do país”.

Além do recorde, 2019 marca também o avanço na ampliação do Tegram. “Iniciamos e já estamos a passos largos com a implantação da segunda fase, que permitirá a duplicação das linhas de recepção no modal ferroviário e também as linhas de expedição de embarque, o que possibilitará o embarque de dois navios de forma simultânea em dois berços distintos”, afirmou Randal. Ele destacou o empenho dos colaboradores de todas as equipes, tanto do Consórcio Tegram-Itaqui e Tegram Operações Portuárias S.A como da gestão e equipes dos quatro terminais das empresas consorciadas e da atuação e apoio da Autoridade Portuária Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap) “por acreditar e trabalhar como facilitadores neste processo de avanços e crescimento do Tegram”.

O Maranhão, por meio Tegram e do Porto do Itaqui, reúne hoje as condições necessárias para o adensamento de cadeias produtivas ligadas ao agronegócio, a exemplo do que já ocorre na região Centro-Oeste. Desse modo, tem papel importante no escoamento da produção de grãos do Brasil, que cresce a cada ano para atender a demanda internacional. Com capacidade estática de armazenamento de 500 mil toneladas, compreendendo quatro armazéns para 125 mil toneladas/cada, o Tegram contempla infraestrutura para recepção de grãos nos modais rodoviário e

ferroviário, além de um sistema de correias transportadoras que levam os grãos diretamente aos navios.

As operações do Terminal de Grãos no Porto do Itaqui são realizadas no berço 103 e a partir de 2020, na 2ª fase, utilizará também o berço 100. Ao final das obras de expansão o terminal terá capacidade final para movimentar 14 milhões de toneladas/ano.

O Itaqui é o terceiro maior porto brasileiro no escoamento de soja, atrás apenas de Paranaguá e Santos. Essa posição demonstra a importância do porto público do Maranhão para o desenvolvimento do estado e de toda a sua área de influência, que compreende os estados do Tocantins, Piauí, Bahia, parte do Mato Grosso, Goiás e Distrito Federal.

**A Indústria de Manaus apresentou resultado significativo de 6,1% em outubro no comparativo com o mesmo período de 2018. No acumulado dos últimos 12 meses respondeu pelo aumento de 2,3%, segundo divulgação feita nesta semana pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).** O estado do Amazonas teve o terceiro maior avanço (6,1%) no período, atrás de Goiás (11,2%) e Paraná (9,4%). Os dados são da Pesquisa Industrial Mensal – Produção Física Regional, divulgados pelo Instituto no último dia 10.

Segundo ainda dados da Secretaria Estadual da Fazenda, são essas indústrias responsáveis por 80% das atividades econômicas na região.

**Escoamento da carga** – Em 2018, somente a Indústria de Manaus movimentou 673.775 contêineres nas margens do Rio Negro. Até o primeiro semestre, foram processados 320 mil TEUS (medida equivalente a um contêiner de 20 pés). Neste ambiente logístico, as empresas aguardam a decisão da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), vinculada ao Ministério da Infraestrutura, para autorizar a assinatura de um Termo Aditivo de Contrato para ampliação do cais flutuante, entre outras obras, da empresa Super Terminais, operadora local.

Após essas melhorias, a indústria ganhará com o escoamento de produtos e recebimento de insumos, em um processo que se arrasta desde 2014. “Nota-se que esse atraso na assinatura do Termo Aditivo de Contrato pode até afetar as operações das indústrias e, seguramente, aumentam seus custos com a falta de concorrência”, alerta Marcello Di Gregório, diretor da Aurora da Amazônia.

O próprio Ministério da infraestrutura já se manifestou publicamente afirmando que “a obra ampliará a oferta de serviços portuários na Região Norte”, além de prometer celeridade, “pois eventuais demoras resultam em incertezas que podem comprometer investimentos”. Porém, até a presente data, mesmo após a autorização da ANTAQ o contrato ainda não foi autorizado.

**A movimentação de carga geral pelos portos de Paranaguá e Antonina aumentou 7%. De janeiro a novembro deste ano foram cerca de 10,34 milhões de toneladas importadas e exportadas.** No mesmo período em 2018 foram 9,66 milhões de toneladas. Neste segmento, o acréscimo é puxado, principalmente, pelos contêineres e veículos.

Nos onze meses do ano, foram 794.643 unidades de contêineres movimentadas (TEUs); 398.648 de importação e 395.995,

exportação. O número é 12% maior que a movimentada em 2018, nos dois sentidos. No ano passado, foram 707.453 unidades.

Já o número de veículos movimentados pelo Porto de Paranaguá, de janeiro a novembro, aumentou 7%. Este ano, foram 124.723 veículos, enquanto que no ano passado foram 116.899.

Considerando apenas novembro, foram exportados quase quatro vezes mais carros do que foi importado. No mês, foram 12.443 veículos para exportação e 3.745 de importação.

**Outros produtos** – Além de contêineres e dos veículos, os produtos do segmento de carga geral mais movimentados no período nos portos paranaenses estão a celulose, o açúcar em saca e itens e peças utilizadas na indústria e outras áreas.

O açúcar em saca é exportado tanto pelo Porto de Paranaguá, quanto por Antonina. Por Antonina, a movimentação do produto também apresenta alta de 7%. Este ano, de janeiro a novembro, foram quase 49 mil toneladas exportadas por lá. Em 2018, foram 45,5 mil toneladas.

**Segmentos** – Os terminais paranaenses atuam com três segmentos: carga geral, granel líquido (principalmente óleo vegetal, derivados do petróleo, metanol e álcool) e o granel sólido (principalmente sal, fertilizantes, trigo, malte e cevada na importação; e soja, milho, farelo e açúcar na exportação).

Até o momento, os portos do Paraná movimentaram mais de 49,18 milhões de toneladas. O volume é 0,6% maior que o registrado no período em 2018, que foi de 48,88 milhões.

**Movimentação de carga geral (Janeiro a Novembro 2019)**

Produto	Volume (t.)
Contêineres	9,1 milhões
Celulose	758.757
Veículos	296.497
Açúcar em saca	172.035
Pontes de embarque de passageiros (para aeroporto)	4.055
Adubo	3.953
Caldeiras	736
Fornos industriais	184

**As Autoridades da Administração Geral de Portos da Argentina publicaram em seu site o Plano Diretor de Infraestrutura do Porto de Buenos Aires, que expõe detalhadamente o desenvolvimento do projeto de modernização do único porto federal da Argentina.** Ele descreve a visão estratégica de longo prazo e os detalhes de cada um de seus estágios de execução.

Este estudo, que foi elaborado com a colaboração da Fundação do Porto de Valência, inclui os resultados de consultorias nacionais e internacionais, revisa os antecedentes deste projeto e sua viabilidade de aplicação. Também enfatiza as novas tendências logísticas, a mudança de paradigma e o papel que os portos devem ter para impulsionar o comércio exterior e o desenvolvimento de seu redor.

O Plano Diretor do Porto de Buenos Aires inclui obras que serão realizadas com um investimento público e privado total de 1.910

milhões de dólares, com um design flexível, capaz de se adaptar às necessidades dos próximos 50 anos de uma maneira mais competitiva, atendendo aos padrões ambiental, de qualidade e de maneira equilibrada, gerando novos espaços para toda a sociedade. Foi desenvolvido pela Administração Geral de Portos e contou com sua elaboração com a colaboração da comunidade portuária nacional e internacional.

“O plano diretor é o resultado do trabalho realizado por toda a equipe do Porto de Buenos Aires para modernizar o único porto federal que a Argentina tem para impulsionar o comércio exterior em nosso país, aumentar a competitividade e gerar novos mercados para a produção argentina. Apoiamos este projeto e consultamos toda a comunidade portuária nacional e internacional para conhecer suas necessidades e suas experiências. Durante esses 4 anos, estamos avançando em resposta a uma dívida histórica como nunca antes, é um trabalho que permanecerá para sempre e isso beneficiará milhões de argentinos”, afirma Gonzalo Mórtola, autoridade do Porto de Buenos Aires.

**No último dia 05 de dezembro atracou no Porto do Itaqui o maior navio já operado por uma companhia distribuidora de combustíveis no Brasil.** O Pacific Rawan, com 243 m de comprimento, realiza operação de descarregamento de 103 mil metros cúbicos de diesel da BR Distribuidora, cerca de um quarto da capacidade de armazenamento do porto. Este é o maior volume de granel líquido movimentado no país em um único desembarque.

O navio saiu do Porto de Roterdã, na Holanda, e a carga será distribuída às bases parceiras da companhia no Itaqui (Tequimar, Granel 2, Pool IPP/BR e Transpetro). Todo esse combustível que entra pelo Porto do Itaqui abastece não só o Maranhão, mas também o Piauí e estados do Centro-Norte do país (Tocantins, sul do Pará, parte de Goiás e Mato Grosso).

Ao lado dos grãos, os derivados de petróleo são uma das cargas que mais têm contribuído para os resultados positivos nas operações do porto público do Maranhão neste ano. De janeiro a novembro foram movimentadas 23,5 milhões de toneladas de cargas pelo Porto do Itaqui, volume 14,5% maior que a movimentação registrada no mesmo período de 2018. Só em granéis líquidos (os derivados de petróleo) foram 7,4 milhões de toneladas, um aumento de 23% na comparação com o mesmo período do ano passado.

Esses resultados devem-se à retomada da movimentação de carga de entreposto de combustíveis associada à produtividade dessa operação no Itaqui, além da entrada em operação do Berço 108, em 2018. E a perspectiva é de que a movimentação dessa carga siga crescendo nos próximos anos.

**Infraestrutura garantida** - Está em fase de conclusão a obra de construção de tancagem adicional para combustíveis, o que vai aumentar em, no mínimo, 48 mil metros cúbicos a capacidade atual de armazenagem no Itaqui. O investimento é de R\$ 170 milhões da Tequimar/Ultracargo.

Além disso, estão previstos investimentos privados de R\$ 478,1 milhões para novos terminais de granéis líquidos. O arrendamento foi autorizado neste ano, pelo Conselho do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI), do Governo Federal, com base nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) apresentados pela EMAP – Empresa

Maranhense de Administração Portuária, gestora do porto público do Maranhão.

**A Santos Port Authority (SPA), novo nome da Codesp, obteve, junto à Autoridade Marítima e à Praticagem de Santos, uma atualização dos calados operacionais de berços impactados pela recente redução de cotas e consequente calado para atracação no Porto de Santos. Dos cinco berços que sofreram redução, dois deles, que operam líquidos a granel, um na Ilha Barnabé e outro na Alemoa, tiveram atenuada a recente redução, condicionada ao LOA (Length Overall) – comprimento da embarcação.**

A revisão dos calado no Porto de Santos, gerando ganho de até 70 centímetros sobre a recente redução, foi obtida após a SPA promover uma avaliação detalhada das cotas nos respectivos berços, concluindo que, em determinadas configurações de atracação, os navios, de acordo com seu comprimento, podem atracar com segurança, aproveitando as áreas mais profundas no leito dos berços. A redução é determinada pelos pontos mais rasos ao longo do berço. No entanto, para navios com menor comprimento, pode-se situar a embarcação entre os cabeços que apontam cotas maiores de profundidade, otimizando sua ocupação.

Embasada nessa análise, a SPA avaliou junto à Marinha e à Praticagem a possibilidade de se rever a limitação, promovendo um melhor aproveitamento nesses berços, sem quaisquer comprometimentos com a segurança.

Dessa forma, foi estabelecido o Regime Especial de Atracação para Granéis Líquidos para os berços Alemoa IV e Bocaina – Ilha Barnabé, representando uma ampliação significativa na oferta de atendimento a estas cargas.

No berço Alemoa IV, para navios até 150 metros, que representam 30% das atracações no berço, a redução de 70 cm foi eliminada. Os navios entre 150 m e 160 m, a redução de 70 cm passa para 40 cm. Para navios com extensões superiores, permanece a redução de 70 cm.

Já no berço Bocaina, da Ilha Barnabé, as embarcações, desde que atracando a boreste, ou seja, com o lado direito voltado para o cais, mantém a proa, que é mais estreita, situada no trecho com menor profundidade, ampliando o aproveitamento nos trechos menos assoreados. Dessa forma, navios até 150 metros, cerca de 30% dos que atracam nesse berço, desde que utilizando os cabeços 437 a 444, têm a redução de 90 cm revisada para 30 cm. Navios até 190 metros, obrigatoriamente utilizado os cabeços 437 a 446, tiveram a redução de 90 cm revista para 60 cm.

**O ano ainda nem terminou, mas o volume de milho exportado pelo Porto de Paranaguá já supera os registros dos últimos cinco anos fechados. Em 2019, de janeiro a novembro, passa das 5,49 milhões de toneladas do grão.** Isso representa seis vezes mais milho do que o embarcado ano passado – cerca de 911,3 mil toneladas, um aumento de 503%.

“Este é o maior volume de milho já exportado pelos Portos do Paraná. Se pegarmos as estatísticas dos últimos cinco anos, da movimentação do produto, a média fica na casa das três milhões de toneladas”, afirma o presidente da empresa Pública Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Segundo ele, o desempenho nas lavouras do Brasil e de países como os Estados Unidos (também exportador da commodity), o rendimento das safras, os preços, o valor do dólar e a demanda do mercado influenciam na movimentação dos terminais paranaense. Porém, as regras, a gestão e o empenho da autoridade portuária em trabalhar junto com os operadores e clientes também colaboram para esse desempenho

“As nossas regras são claras, transparentes e bem definidas. A gestão dos sistemas que nos ajudam a organizar essa movimentação da chegada dos caminhões e vagões, a descarga nos terminais até o embarque dos navios também garante agilidade e eficiência. A produtividade maior é resultado desse trabalho”, pontua Garcia.

Os sistemas aos quais se refere o presidente são o AppaWeb – especificamente o módulo Line-up, que auxilia na programação dos navios – e o Carga Online que ajuda na logística de recebimento das cargas. Trabalhando de maneira integrada, os sistemas seguem uma lógica.

“Só chamamos o caminhão ou vagão para descarregar os grãos e farelo para exportação quando já tem um navio programado e liberado para receber a carga. O ciclo é ordenado. Além de evitar as filas, garante o giro e a qualidade dos produtos embarcados por aqui, já que não ficam muito tempo em estoque”, explica.

O milho exportado por Paranaguá de janeiro a novembro deste ano chegou aos terminais em 90.827 caminhões e 31.797 vagões na proporção de 63,4% pelo modal rodoviário e 36,6% pela ferrovia. Cerca de 90% do milho descarregado no porto paranaense têm origem no Estado. O restante vem de Mato Grosso do Sul, Goiás, Mato Grosso, São Paulo e Espírito Santo.

A principal cidade paranaense de origem do grão exportado pelo Porto de Paranaguá é Maringá, no Norte do Estado. O milho que veio de lá chegou, principalmente de vagão. Pelos trilhos foi mais de 1,19 milhão de toneladas que chegaram em 20.059 vagões. Pela rodovia, foram pouco mais de 176,5 mil toneladas em 4.840 caminhões.

No Porto de Paranaguá, o milho foi exportado por cinco berços: além dos três do Corredor de Exportação (berços 212, 213 e 214), o produto também encheu os porões dos navios nos berços à oeste do cais: 201 e 204.

Mais de 92% do volume de milho exportado por Paranaguá de janeiro a novembro saíram do Corredor de Exportação.

No total dos Granéis Sólidos de Exportação, foram mais de 20,8 milhões de toneladas de produtos exportados pelos Portos do Paraná de janeiro a novembro de 2019. O volume é 1% maior que as 20,55 milhões de toneladas exportados em 2018, no mesmo período.

Além do milho, entram nesse segmento, a soja (10,5 milhões de toneladas exportadas em 2019), o farelo de soja (4,79 milhões de toneladas) e um volume pequeno de trigo (16 mil toneladas).

Somados no volume de farelo de soja exportados pelos Portos do Paraná, estão as quase 42,9 mil toneladas de farelo de soja não transgênica exportadas pelo Porto de Antonina.

O volume de açúcar exportado a granel pelo Porto de Paranaguá não está somado a este total. Do produto, em 2019, foram mais de 2,43 milhões de toneladas exportadas de janeiro a novembro.

#### **Volume de milho exportado nos últimos 5 anos**

2019 (até novembro) – 5,49 milhões  
2018 – 1,1 milhão  
2017 – 3,5 milhões  
2016 – 2,5 milhões  
2015 – 4,1 milhões  
2014 – 4,2 milhões

#### **Navegação**

#### **O Porto de Itajaí (SC) venceu o Prêmio ANTAQ na categoria “Maior Índice de Desempenho Ambiental 2018 Portos Públicos”. Em segundo lugar, ficou o Porto de Paranaguá (PR). O Porto do Itaquí (MA) conseguiu a terceira colocação.**

Na categoria “Maior Índice de Desempenho Ambiental 2018 TUPs”, o grande vencedor foi o Terminal Marítimo Ponta da Madeira (MA). Em segundo lugar, ficou o TUP da Portonave, de Navegantes (SC). O Terminal da Ilha Guaíba (TIG), no Rio de Janeiro, apareceu na terceira posição. A cerimônia de entrega do Prêmio ANTAQ aconteceu no dia 11/12, na sede da Agência, em Brasília.

Para o superintendente do Porto de Itajaí, Marcelo Salles, “essa premiação faz parte da recuperação do porto”. Salles destacou que o porto se preocupa com o controle ambiental e com a relação porto/cidade. O superintendente disse que o Porto de Itajaí realiza diversos programas ambientais, entre eles o Iniciativa Verde e o Juntos pelo Rio. “Realizamos também ações ambientais nas escolas e com os funcionários de empresas próximas ao porto”, destacou.

Conforme o gerente de Operações do Terminal Marítimo Ponta da Madeira, José Valentim, “o terminal está crescendo e estamos seguindo a cartilha do IDA. Queremos permanecer em primeiro lugar na próxima premiação”.

Na categoria “Maior Evolução Anual 2018 do Índice de Desempenho Ambiental Portos Públicos”, o Porto de Ilhéus (BA) ficou em primeiro lugar. Na segunda e terceira posições, ficaram o Porto de Santana (AP) e o Porto de Aratu (BA), respectivamente. Na categoria “Maior Evolução Anual 2018 do Índice de Desempenho Ambiental TUPs”, ficou o Terminal da Ilha Guaíba em primeiro lugar, seguido pelo Terminal Aivel/Raízen (RO) e pelo Porto Itapoá (SC).

O Índice de Desempenho Ambiental (IDA), implementado em 2012 por meio da Resolução nº 2.650/2012, é um número que mede o grau de atendimento às conformidades ambientais por parte dos portos públicos e privados do Brasil. Referência no setor, o IDA é composto por 38 indicadores relacionados a conformidades legais vigentes no país e boas práticas em gestão ambiental, saúde e segurança de operações.

Entre os indicadores que são avaliados pelo IDA, estão a situação da licença ambiental e a existência de licença de operação, quantidade e qualidade de técnicos no núcleo ambiental, prevenção de riscos, auditoria ambiental, ação de retirada de resíduos de navios, consumo e eficiência no uso de energia, monitoramento da fauna e da flora e planos de contingência de saúde.

Os resultados do IDA têm auxiliado na orientação de políticas setoriais, bem como permitido identificar medidas de gestão bem-sucedidas a serem compartilhadas entre as instalações portuárias, além de terem baseado estudos acadêmicos e técnicos.

#### **A Ocean Network Express (ONE) ingressou na New York Shipping Exchange (NYSHEX), expandindo a sua gama de produtos e serviços digitais.**

Por meio da colaboração, é oferecida aos clientes uma plataforma adicional para contratar a ONE, em que os termos acordados são mutuamente aplicáveis.

De acordo com a empresa, o equipamento, o espaço e o preço oferecidos pela ONE por meio da NYSHEX beneficiarão seus clientes no planejamento de sua cadeia de suprimentos e no bloqueio antecipado de seus custos de transporte. A carga comprometida dos clientes conforme contratada permite que a ONE otimize sua rede e planeje com mais precisão seus navios, que, por sua vez, fornecem serviços mais econômicos e confiáveis.

A ONE lançará ofertas seletivas para o comércio da Transpacific Eastbound na NYSHEX a partir de meados de dezembro de 2019 para as partidas de janeiro.

**A Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários realizou, em Brasília, a primeira reunião para implantação do projeto “Port Community Systems”, que conta com o apoio do “Prosperity Fund”, fundo de cooperação do Governo Britânico.** A expectativa é que o novo sistema aumente a produtividade dos portos nacionais, reduza o tempo das embarcações atracadas e diminua as despesas para os importadores e usuários dos terminais brasileiros. A Datamar é uma das empresas que colaboram com o projeto.

O projeto vai identificar a necessidade das comunidades nos portos de Santos (SP), Rio de Janeiro (RJ), Suape (PE) e Paranaguá (PR). A ideia é que seja realizado um mapeamento de processos e oportunidades para melhorias de sistemas e coordenação entre as empresas que desenvolvem atividades ou utilizam os serviços prestados pelas autoridades portuárias. “Iremos realizar seminários em cada comunidade portuária, detalhando como será o processo de implantação da plataforma, que ainda está em desenvolvimento. Será um sistema totalmente integrado”, enfatizou o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

Ele explicou que o evento foi um importante passo para criar mecanismos para otimizar processos, desburocratizar o tratamento da carga e dinamizar o comércio exterior brasileiro. “Essa iniciativa é uma grande oportunidade para os portos brasileiros. Precisamos de ações e ferramentas que visam melhorar os processos logísticos, além de aumentar a eficiência e competitividade do setor”, destacou.

**Prosperity Fund** - Para implementar o projeto, o “Prosperity Fund” contratou um consórcio de empresas liderado pela Palladium UK, com participação da Aliança Procomex, EY Brasil e da USP – Universidade de São Paulo, que é responsável pela realização do workshop. O evento também teve apoio da própria secretaria, das autoridades portuárias e dos gestores do programa Portal Único de Comércio Exterior (Receita Federal do Brasil e SECEX). O Prosperity Fund é financiado pelo Ministério das Relações Exteriores Britânico e proporciona assistência ao desenvolvimento dos países componentes da listagem do Comitê

de Ajuda ao Desenvolvimento da OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico).

**A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ realizou, no dia 10/11, em sua sede, em Brasília, audiência pública sobre a proposta de norma de alteração da Resolução Normativa nº 18/2017-ANTAQ, que dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de Apoio Marítimo, Apoio Portuário, Cabotagem e no Longo Curso.**

A reunião faz parte da consulta pública a respeito da matéria, e que está em andamento no portal da Agência. As contribuições à proposta de norma poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 02/01/2020, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site <http://portal.antaq.gov.br>, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Aberta às 15h, a audiência pública nº 14/2019 foi presidida pelo gerente de Regulação da Navegação Marítima da ANTAQ, Sérgio Oliveira, e secretariada pela secretária-geral da Agência, Joelma Barbosa. A mesa de trabalhos foi composta ainda pelos diretores da Agência, Mário Povia (diretor-geral) e Adalberto Tokarski, e pela procuradora federal Flávia Tavares.

Pelo lado da sociedade, o debate contou com a participação de representantes do Centronave, Aliança Navegação Logística, Usupport, Petrobras, Fenamar, MSC-ABDM, One, Sepetiba Tecon, Vale S.A. e Asia Shipping, entre outros.

Na oportunidade, o diretor-geral da ANTAQ disse que há uma visível aceitação das partes em relação à RN. Povia manifestou que o normativo não é para interferir nas questões comerciais, mas para “criar um ambiente de previsibilidade e transparência aos contratos do setor. A norma busca harmonizar as relações entre prestadores de serviços e contratantes e coibir casos em que houver abuso. A Agência não quer, de forma alguma, interferir em questões comerciais”, salientou.

O diretor Adalberto Tokarski também se manifestou. Segundo ele, a revisão vai aprimorar ainda mais as relações entre prestadores de serviços e usuários, trazendo maior transparência e previsibilidade aos contratos.

**Revisão** - A proposta da ANTAQ traz diversas alterações à RN nº 18, publicada em 26 de dezembro de 2017. Entre elas, considera abusiva a conversão do frete expresso em moeda estrangeira para a moeda nacional utilizando taxas de conversão incompatíveis com o mercado de referência. Para aferição da abusividade mencionada no parágrafo anterior, a ANTAQ utilizará como referência a taxa de conversão de câmbio do Sistema de Informações do Banco Central – SISBACEN, vigente na data do fechamento da fatura, considerando-se também os custos financeiros da transação.

De acordo com a proposta da Autarquia, os transportadores marítimos e os agentes intermediários poderão reter mercadorias, conhecimento de carga ou BL, até a liquidação relativa ao pagamento do frete ou da contribuição por avaria grossa, vedada a retenção por quaisquer outras justificativas.

A Agência explicita na revisão que os transportadores marítimos e os agentes intermediários somente poderão cobrar valores do embarcador, consignatário, endossatário, portador do

conhecimento de carga (BL), devedor solidário ou daquele expressamente designado em instrumento contratual específico, sendo vedada a cobrança direta a terceiros estranhos à relação jurídica.

E, em caso de supressão de escala, os transportadores marítimos efetivos deverão adotar as medidas necessárias para a entrega da carga no destino acordado, cumprindo o critério de pontualidade, sem a cobrança de custos extras para o usuário, salvo nas situações de avaria grossa.

### Grãos

**A JBS está em negociações para importar cerca de 200.000 toneladas de milho em resposta aos preços mais altos no mercado doméstico, informou a empresa no dia 11/12.**

O comunicado afirma que os embarques de milho devem chegar ao Brasil no início de 2020, quando a oferta deve diminuir. A JBS não mencionou a origem do produto, mas Argentina e Paraguai são fornecedores regulares. “A decisão da empresa é baseada na melhor competitividade em relação ao custo atual de grãos no Brasil”, afirmou a JBS.

Os preços do milho aumentaram mais de 30% desde setembro, atingindo o nível mais alto desde agosto de 2016, devido à menor oferta.

No início deste ano, a JBS já havia encomendado seu primeiro embarque de milho de 2019 importado da Argentina para seus frigoríficos do sul do país.

A Bloomberg já havia informado anteriormente que a JBS estava negociando importações de milho para o Brasil.

**Em novembro, o Brasil exportou 3,1 milhões de sacas de café, totalizando no ano civil, de janeiro a novembro, 37,4 milhões, considerando a soma de café verde, solúvel e torrado & moído. O volume total representa um crescimento de 18,4% em relação ao mesmo período do ano passado e se destaca como o melhor desempenho das exportações dos últimos cinco anos para o período.** Os dados são do Cecafé – Conselho dos Exportadores de Café do Brasil.

A receita cambial gerada pelos embarques no ano civil até o momento foi de US\$ 4,7 bilhões, aumento de 2% em relação ao mesmo período de 2018.

Com relação às variedades embarcadas no ano civil, o café arábica representou 80,5% do volume total exportado, equivalente a 30,1 milhões de sacas. O café solúvel representou 9,8% das exportações, com 3,7 milhões de sacas exportadas, enquanto que o café conilon (robusta) atingiu a participação de 9,7%, com o embarque de 3,6 milhões de sacas.

Nos últimos 12 meses (de dezembro de 2018 a novembro de 2019) o Brasil manteve o bom ritmo dos embarques e registrou o volume de 41,4 milhões de sacas. “O bom desempenho das exportações de café do mês de novembro de 2019 sinaliza a sólida participação e contínua demanda do café brasileiro no consumo mundial da bebida. No ano civil, período de janeiro a novembro, as exportações atingiram o marco histórico de 37,4 milhões de sacas, já superando o ano civil completo de 2015, quando o Brasil exportou 37,02 milhões de sacas.

Os volumes recordes embarcados até novembro e as expectativas positivas para dezembro demonstram que o Brasil, por meio da eficiência e organização do setor exportador, bem como da alta qualidade e sustentabilidade da cadeia produtiva, está preparado e estruturado para atender o crescimento do consumo e elevar a sua participação global das exportações do café brasileiro”, afirma Nelson Carvalhaes, presidente do Cecafé.

**Ano-Safra 2019/20** - Nos cinco primeiros meses do Ano-Safra 2019/20 (jul-nov), assim como no ano civil, o Brasil registrou a melhor performance dos últimos cinco anos em termos de volume de café exportado. No período, foram embarcados 17 milhões de sacas de café, crescimento de 0,2% em relação ao mesmo período do ano passado.

As exportações de café arábica no período foi de 13,4 milhões de sacas (ligeira queda de 1,2% em relação a mesma base comparativo de 2018). Já os embarques de café conilon totalizaram 1,9 milhão (crescimento de 9,3%), enquanto que as exportações de solúvel foram de 1,7 milhão (aumento de 1,3%).

**Principais destinos** - Destaque para o crescimento de exportações para os principais destinos de café brasileiro no ano civil, apresentando crescimento de 20,9% na comparação com o mesmo período do ano passado. Os dez principais importadores foram, respectivamente: Estados Unidos, que importaram 7,2 milhões de sacas de café (19,2% do total embarcado no período); Alemanha, com 6,2 milhões de sacas importadas (16,5%); Itália, com 3,4 milhões de sacas (9,1%); Japão, com 2,4 milhões de sacas (6,4%); Bélgica, com 2,3 milhões de sacas (6,2%); Turquia, com 1,1 milhão sacas (3%); Federação Russa, com 962 mil sacas (2,6%); Reino Unido, com 883,1 mil sacas (2,4%); México, com 857,5 mil sacas (2,3%); e Canadá, com 813,9 mil sacas (2,2%).

Exceto o Reino Unido, todos os principais países consumidores de café brasileiro registraram no ano civil aumento na importação do produto brasileiro, comparando com o mesmo período do ano passado. Em mais um mês, o México apresentou forte relevância, com aumento de 205% nas importações, e já destaca entre os 10 maiores compradores do café brasileiro. Outros destinos que mais registraram crescimento no consumo de café brasileiro foram os EUA (crescimento de 29,8%), Alemanha (25%) e Turquia (21,7%).

**Exportações por continente** - Os embarques do café brasileiro por continente também apresentaram crescimento em quase todas as regiões, no período acumulado de janeiro a novembro de 2019. As exportações de café para a Europa registraram um aumento de 14,1% (equivalente a 19,4 milhões de sacas). Na América do Norte, o aumento foi de 34,7% (8,9 milhões de sacas); na Ásia, de 13,6% (6,5 milhões de sacas); América do Sul, 8,4% (1,5 milhão de sacas); África, 59,2% (614 mil sacas); e Oceania, 6,7% (359,6 mil sacas).

Também se destaca no período o crescimento das exportações de café brasileiro para os países produtores, que foi de +47,2% (1,9 milhão de sacas); para o BRICS, com +28,3% (1,3 milhões de sacas); Leste Europeu, com +17,7% (1,6 milhões de sacas); Oriente Médio, com +12,9% (2,2 milhões de sacas); e Países Árabes, com +12,1% (1,7 milhões de sacas).

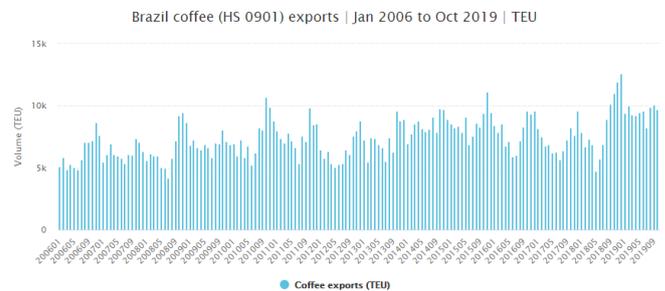
**Diferenciados** - O Brasil exportou, no ano civil, 6,9 milhões de sacas de cafés diferenciados (que são os cafés que têm qualidade superior ou algum tipo de certificado de práticas sustentáveis). O

volume representa 18,6% de participação do total de café exportado neste ano até o momento e um crescimento de 23,4% na comparação com o mesmo período do ano anterior. Já a receita cambial foi de US\$ 1,1 bilhão no período, representando 23,5% do total de receita gerada pelo Brasil com as exportações no ano civil de 2019.

Os principais destinos de cafés diferenciados foram, respectivamente: EUA, que importaram 1,7 milhão de sacas (24,6% do volume total embarcado no ano civil); Alemanha, com 867,2 mil sacas (12,5% de participação); Japão, com 743,9 mil sacas (10,7%); Itália, com 712,1 mil sacas (10,2%); Bélgica, com 592,7 mil sacas (8,5%); Canadá, com 270,4 mil sacas (3,9%); Reino Unido, com 209,9 mil sacas (3%); Suécia, com 193,9 mil sacas (2,8%); Finlândia, com 153,4 mil sacas (2,2%); e Espanha, com 137,1 mil sacas (2%).

**Portos** - O Porto de Santos permanece na liderança da maior parte das exportações no ano civil de 2019, com 77,7% do volume total exportado a partir dele (equivalente a 29,1 milhões de sacas). Em segundo lugar estão os portos do Rio de Janeiro, com 12,7% dos embarques (4,8 milhões de sacas).

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



Fonte do gráfico: DataLiner/Datamar

**Segundo o IBGE, a safra 2020 de grãos deve bater o recorde de 240.913.898 toneladas, superando em 33,6 mil toneladas o resultado esperado para 2019. Com essa previsão, as safras 2019 e 2020 devem se tornar as maiores da série histórica iniciada em 1975, ficando à frente do atual recorde de 2017, de 238,4 milhões de toneladas.** As informações são do Levantamento Sistemático da Produção Agrícola (LSPA), divulgado em 10/12 pelo IBGE.

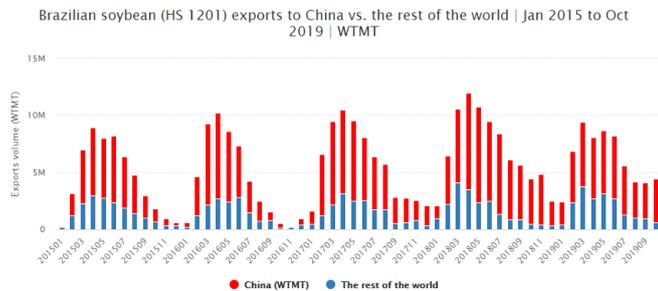
As estimativas do IBGE para a safra 2020 preveem um crescimento de 6,7% na produção de soja e uma redução de 7,5% na produção de milho. O feijão em grão primeira safra também deve ter produção menor (-0,3%). As estimativas apontam perspectivas melhores para o algodão (2,0%) e o arroz (1,0%).

O pesquisador do IBGE, Carlos Barradas, estima uma produção de 92,7 milhões de toneladas de milho no próximo ano, declínio de 7,5% em relação à safra 2019, o que representa uma redução de 7,5 milhões de toneladas. “Mantém-se a tendência de um maior volume de produção do milho em segunda safra, devendo essa safra participar com 72,3% da produção nacional para 2020, contra 27,7% de participação da primeira safra de milho”, disse.

Já a produção de soja deve crescer 6,7%, chegando 120,8 milhões de toneladas em 2020. Dentre os maiores produtores, Mato

Grosso estima colher 33 milhões de toneladas, um crescimento de 2,2% em relação a 2019. O Paraná, segundo maior produtor, espera produzir 19,8 milhões de toneladas, aumento de 22,5%, recuperando-se de um 2019 em que teve sua safra comprometida pelas severas restrições de chuvas e o excesso de calor durante o ciclo da cultura.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostram as exportações brasileiras de soja para o Brasil e para o resto do mundo a partir de 2015:



Fonte do gráfico: DataLiner/Datamar

## Minérios

**O resultado da investigação técnica sobre o rompimento da Barragem 1 da Mina Córrego do Feijão, em Brumadinho (MG), mostrou que a causa da tragédia foi a combinação crítica de deformações específicas internas contínuas, devido ao creep e à pequena redução de força em uma zona insaturada pela perda de sucção por causa da água de fortes chuvas acumulada no local – aí incluídas as intensas chuvas do final de 2018.**

A barragem rompeu-se em janeiro deste ano, provocando a morte de centenas de pessoas. Ainda há desaparecidos.

O resultado foi apresentado pelo líder de um painel de especialistas, Peter Robertson, PhD em geotecnia pela Universidade British Columbia, no Canadá. As conclusões do grupo foram divulgadas no dia 12/11 em São Paulo.

“O creep ocorre quando o material tem uma carga constante e se deforma de maneira lenta. Isso acontece com alguns materiais, que sofrem uma carga muito forte, como, por exemplo, um talude íngreme com excesso de água, que vai sofrer o efeito de creep, com tensões de cisalhamento [tensão gerada por forças aplicadas em sentidos iguais ou opostos, em direções semelhantes, mas com intensidades diferentes] no material analisado”, explicou Robertson. “É uma deformação que acontece lentamente, mas a ruptura é abrupta”, completou o especialista.

De acordo com Robertson, a novidade do estudo é a identificação da cimentação entre as partículas. “Em testes de laboratório, [constatou-se] o efeito da cimentação, e isso criou um material muito mais quebradiço, que perdia a resistência muito mais rapidamente”, observou.

Segundo o relatório do painel de especialistas sobre as causas técnicas do rompimento da Barragem I do Feijão, análises do estado de tensão dentro da estrutura mostraram ainda que partes significativas dela estavam sob carregamentos muito elevados devido a sua inclinação, ao alto peso dos rejeitos e ao nível de água. “A construção de uma barragem íngreme a montante [método no qual a barreira de contenção recebe camadas do

próprio material do rejeito da mineração], o alto nível de água, rejeitos finos fracos dentro da barragem e a natureza frágil dos rejeitos geraram as condições para o rompimento”, conclui o estudo.

## Carnes

**A produção de carne de frango no país deve chegar a 13,15 milhões de toneladas em 2019, 2,3% a mais do que no ano anterior. As exportações devem acumular 4,2 milhões de toneladas de 2018, uma alta de 2,4% ante as 4,1 milhões de toneladas de 2018.** De janeiro a novembro, as exportações atingiram US\$ 6,358 bilhões, 6,1% a mais do que no mesmo período do ano passado. Os dados foram divulgados hoje (12/12) pela Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA).

No caso da carne suína, a produção deve passar dos 3,9 milhões de toneladas em 2018 para 4,1 milhões de toneladas este ano, o que corresponde a um crescimento de 2,5%. As exportações devem registrar elevação de 14,5% ao passar de 646 mil toneladas para 740 mil toneladas.

Em valores, a receita das exportações de suínos totalizou US\$ 1,413 bilhão de janeiro a novembro, refletindo em um aumento de 27,9% na comparação com o mesmo período do ano anterior. Em volume, nesse período foram exportadas 674,2 mil toneladas, 14,4%, a mais do que entre janeiro e novembro de 2018.

Os dados mostram ainda que a produção de ovos deve totalizar 49 bilhões de unidades em 2019, 10% a mais do que em 2018. Apesar da alta na produção, as exportações devem registrar queda de 30% no volume, passando de 11,6 mil toneladas para 8 mil toneladas.

**Preços** - De acordo com a entidade, o preço dos produtos brasileiros foi influenciado pela forte crise sanitária da China, com focos de Peste Suína Africana, que elevou as importações desse tipo de proteína por aquele país. “A elevação do preço da carne bovina, influenciada também por fatores climáticos, alavancou os preços de suínos e aves”, disse a ABPA.

Com relação ao aumento de preço das aves e suínos para o consumidor na ponta da cadeia, o presidente da ABPA, Francisco Turra, enfatizou que não se pode esperar que quando a demanda é muito maior do que a oferta o preço não suba. “Mas quero ressaltar que em aves e suínos passamos quatro anos com preços estáveis, baixos, perdas imensas, fábricas fechadas que reabriram agora. É óbvio que o preço será um pouco mais elevado. É uma questão de mercado”, afirmou.

Segundo Turra, nos últimos doze anos nenhum ano foi tão surpreendente e positivo quanto 2019 para o setor. “Nós tivemos momentos de crise, passamos momentos em que a produção não só estabilizava, mas até caía um pouco. Tivemos dificuldade nas exportações para abrir alguns mercados e esse ano, em função do que aconteceu com a peste suína africana na China e em 20 outros países, abriu um caminho imenso para a proteína como um todo”.

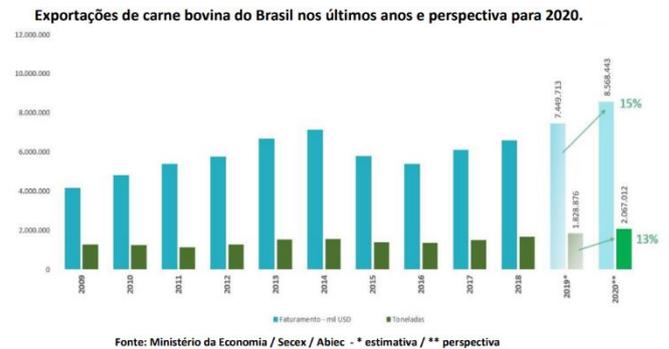
Turra garantiu que, mesmo com a demanda externa crescendo, não haverá desabastecimento do mercado interno, porque 70% da produção de aves e 80% da produção de suínos fica no Brasil, que é o grande mercado do setor. “Ovos então nós temos um quantitativo que eu diria 99% da produção para o mercado interno. É uma questão de ajuste, um pouco de aumento da produção dentro do possível”.

**Impulsionada pela demanda chinesa, as exportações brasileiras de carnes bovinas devem fechar 2019 com novo recorde de volume e faturamento. A estimativa divulgada pela Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec) é de que os volumes embarcados alcancem 1,83 milhão de tonelada e receitas de US\$ 7,5 bilhões.** Caso se confirmem, os números representariam um crescimento de 11,3% e 13,3%, respectivamente, superando as projeções realizadas no final de 2018 e consolidando o ritmo de crescimento das vendas brasileiras.

Para o presidente da Abiec, Antônio Jorge Camardelli, o resultado positivo desse ano deve-se, principalmente, a ampliação de mercados consolidados, o que demonstra a qualidade e competitividade da carne brasileira. “O crescimento das exportações em mercados importantes mostra a qualidade e competitividade da carne brasileira, além da confiança dos mercados internacionais no nosso produto”, analisa.

No acumulado de janeiro a novembro de 2019, as vendas registraram um volume de 1,673 milhão de toneladas, avanço de 12,33% em relação ao mesmo período de 2018. Em faturamento, o crescimento foi de 12,6%, com um total de US\$ 6,748 bilhões. No mês de novembro as exportações somaram 179.948 toneladas, volume 13,8% acima do mesmo mês de 2018. Já em faturamento, o mês cresceu 36,7% e fechou com US\$ 847,544 milhões.

**Perspectivas para 2020** - Com base nos resultados positivos registrados em 2019, as estimativas da entidade é que o ritmo de crescimento se mantenha em 2020, puxados pela possível habilitação de novas plantas para a China e abertura de novos mercados. Com isso, a expectativa é de que os volumes exportados cresçam 13%, alcançando 2,067 milhões de toneladas. Em relação ao faturamento, a projeção é de um crescimento 15%, com receita de US\$ 8,5 bilhões.



**Resumo das exportações de carne bovina em 2019 (estimativa)**

- Faturamento: US\$ 7.449.713
- Total de toneladas: 1.828.876
- Exportação: 154 países
- Principais importadores: China, Hong Kong e Egito

**Açúcar e etanol**

**A quantidade de cana de açúcar processada pelas unidades produtoras da região Centro-Sul atingiu 10,84 milhões de toneladas na segunda metade de novembro, com significativa retração de 25,96% quando comparado às 14,64 milhões de toneladas registradas na mesma quinzena do ano passado.**

Para o diretor técnico da UNICA, Antonio de Padua Rodrigues, “esse recuo da moagem era esperado diante do início do período de chuvas e da antecipação do término da safra pela maior parte das usinas”.

Com a safra praticamente encerrada na região Centro-Sul, a quantidade moída alcançou 575,25 milhões de toneladas no acumulado desde o início do ciclo 2019/2020 até 1º de dezembro, superior às 573,17 milhões de toneladas processadas em toda safra 2018/2019.

“Até o final de dezembro, a moagem de cana de açúcar pode alcançar 580 milhões de toneladas, mas o resultado da atual temporada depende do volume a ser processado entre janeiro e março de 2020”, destacou Rodrigues.

Até 1º de dezembro, 196 unidades haviam encerrado suas atividades, contra 137 até a mesma data de 2018. A saber, essas 196 empresas responderam por 71% da moagem total do Centro-Sul na safra 2018/2019 e processaram, em média, 1,8% a mais em relação à temporada passada.

Para dezembro, a expectativa é de que 67 unidades finalizem suas operações: 42 na primeira quinzena e 15 usinas na última quinzena do mês.

Exportações de carne bovina do Brasil mês a mês em 2019



**Principais importadores** - Os resultados positivos foram puxados principalmente pelo crescimento da demanda chinesa, que em 2019 se consolidou como o principal destino da carne brasileira, respondendo por 24,5% do total exportado pelo país. No acumulado de janeiro a novembro, as exportações para a China somaram 410.444 toneladas, crescimento de 39,5% ante o mesmo período de 2018.

Em receita, o crescimento foi de 59,75%, com um total de US\$ 2,171 bilhões.

Exportações de carne bovina do Brasil entre janeiro e novembro de 2019 – principais mercados

PAISES + UE	FOB - (US\$) JAN 2018 - NOV 2018	FOB - (US\$) JAN 2019 - NOV 2019	VAR. US\$	TONS JAN 2018 - NOV 2018	TONS JAN 2019 - NOV 2019	VAR. TONS
CHINA	1.359.170.653	2.171.339.963	59,75%	294.230	410.444	39,50%
HONG KONG	1.325.727.817	1.013.783.946	-23,53%	361.965	316.489	-12,56%
EGITO	485.597.882	463.859.348	-4,48%	166.170	158.561	-4,58%
CHILE	423.684.241	390.040.563	-7,94%	103.543	101.716	-1,76%
UNIÃO EUROPEIA	668.912.313	558.760.655	-16,47%	107.986	97.630	-9,59%
EMIRADOS ÁRABES UNIDOS	104.718.730	246.203.972	135,11%	26.625	67.954	155,23%
RÚSSIA	15.295.873	219.717.109	1.336,45%	3.524	65.954	1.765,88%
IRÃ	308.882.168	214.079.230	-30,60%	78.903	60.416	-23,43%
ARÁBIA SAUDITA	143.465.428	128.297.604	-10,57%	38.476	38.132	-0,89%
ESTADOS UNIDOS	243.944.561	289.577.780	18,71%	29.761	35.473	19,19%
TURQUIA	20.761.878	93.539.786	350,54%	5.518	26.104	373,04%

Fonte: Ministério da Economia / Secex / Abiec

**Qualidade da matéria-prima** - A quantidade de Açúcares Totais Recuperáveis (ATR) atingiu 141,60 kg nos 15 dias finais de novembro, 17,10% acima do valor observado na mesma quinzena de 2018 (120,92 kg por tonelada).

No acumulado da safra, o indicador segue no mesmo patamar daquele apurado em 2018/2019. Até 1º de dezembro, alcançou 139,22 kg por tonelada versus 138,95 kg por tonelada em igual período de 2018.

**Produção de açúcar e de etanol** - A produção de açúcar totalizou 337,21 mil toneladas na segunda metade de novembro, ante 532,83 mil toneladas na mesma quinzena de 2018. No acumulado desde o início da safra até 1º de dezembro, a quantidade fabricada somou 26,41 milhões de toneladas.

Quanto ao etanol, a produção quinzenal totalizou 770,15 milhões de litros (297,40 milhões de litros de etanol anidro e 472,75 milhões de litros de etanol hidratado), muito próximo dos 747,84 milhões de litros registrados no ano anterior.

No acumulado da safra 2019/2020, o volume produzido alcançou 31,72 bilhões de litros, sendo 9,68 bilhões de litros de etanol anidro e 22,04 bilhões de litros de etanol hidratado. Este resultado já representa a maior produção de etanol da história da região Centro-Sul. O recorde anterior ocorreu na safra passada, quando 30,95 bilhões de litros foram fabricados.

Contribuindo para esse crescimento, temos o extraordinário aumento da produção de etanol de milho, já incorporada nessas cifras. A produção somou 889,78 milhões de litros entre abril até novembro, contra 436,27 milhões de litros no mesmo período de 2018. Nos últimos 15 dias de novembro, foram fabricados 77,63 milhões de litros.

Refletindo esses números, desde o início da safra até 1º de dezembro, apenas 34,61% da cana-de-açúcar processada destinaram-se à fabricação de açúcar, contra 35,67% em 2018. Considerando apenas a última metade de novembro, esse percentual atingiu irrisórios 23,06%, o menor percentual já observado para essa quinzena.

**Vendas de etanol** - Em novembro, as vendas de etanol pelas unidades produtoras do Centro-Sul totalizaram 2,83 bilhões de litros, dos quais 143,81 milhões de litros destinados à exportação e 2,69 bilhões de litros ao mercado interno.

O volume comercializado de etanol anidro ao mercado doméstico alcançou 746,60 milhões de litros. Em relação ao etanol hidratado, a venda mensal segue superior àquela registrada no ano passado – um comportamento observado em todos os meses da safra 2019/2020. Em novembro, foram 1,94 bilhão de litros comercializados no mercado brasileiro, alta de 5,85% sobre 2018. Desse montante, 994,52 milhões de litros correspondem às vendas durante os últimos 15 dias do mês.

## Comércio

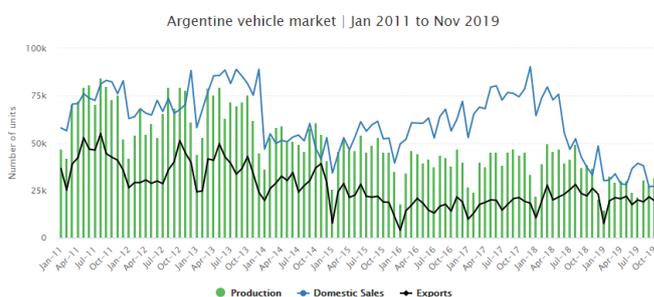
**A crise no setor utomotive na Argentina não se limita apenas a venda de unidades de 0 km. A indústria em todos os seus pilares está na pior, e a fabricação de automóveis está sofrendo uma queda tão forte que a eleva aos níveis de 2005.**

Para 2019, a produção deve fechar em 320.000 veículos em comparação com os 466.649 do ano anterior, período em que já houve perda de produção, tendo em vista que 2017 havia fechado com 473.408 unidades.

Esses resultados foram um “balde de água fria” para um setor que, juntamente com o governo de Macri, haviam planejado 1 milhão de unidades em 2023.

Para isso, será elaborado o Plano Estratégico 2030 para a cadeia automotiva, na qual o setor privado do país solicitará uma série de medidas, como redução de impostos, retenção na fonte, abertura de mercados estrangeiros, para retomar o caminho do crescimento. O objetivo principal é promover o desenvolvimento do setor e declará-lo estratégico para a produção argentina.

O gráfico a seguir, feito com dados da Adefa (Associação de Fábricas de Automotores da Argentina), mostra a produção, as exportações e as vendas domésticas de veículos na Argentina a partir de janeiro de 2011:



Fonte: Adefa

DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuída semanalmente. Edições anteriores podem ser baixadas em [www.datamarnews.com](http://www.datamarnews.com). Suas contribuições, críticas, sugestões e, se as fizerem, 'press releases', serão bem vindas. Contato: [datamarweek@datamar.com.br](mailto:datamarweek@datamar.com.br)  
Tel + 55-11-3588-3033  
Datamar Consultores Associados Ltda.  
Rua Funchal 203, 9th floor  
Vila Olímpia, São Paulo – 04551-904 – SP