

Notícias principais

A movimentação de contêineres pelo Porto de Paranaguá aumentou 29% em janeiro deste ano, na comparação com o primeiro mês de 2019. De acordo com a empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), os 84.601 TEUs movimentados em 31 dias é um recorde histórico. Além da marca alcançada, também chama a atenção a diversidade das cargas movimentadas nos contentores.

Nas exportações, o produto mais movimentado pelo Porto de Paranaguá em contêineres é a carne de frango congelada. Em janeiro deste ano o volume somou 134.142 toneladas exportadas do produto, 11% a mais que o registrado em janeiro de 2019 – 120.733 toneladas.

Na sequência, estão madeira (quase 51 mil toneladas), papel (31 mil toneladas), celulose (28,7 mil toneladas) e carne bovina congelada (quase 21 mil toneladas).

Alguns produtos tradicionais entre os grânéis sólidos de exportação dos portos do Paraná também têm sido destinados a outros países em maior quantidade em contêineres. Somente em janeiro, o volume de milho ultrapassou 8,1 mil toneladas exportadas, 250% a mais que o registrado em janeiro de 2019 (pouco mais de 2,3 mil).

O volume de farelo de soja exportado em contêineres em janeiro de 2020 cresceu 207%, somando 736 toneladas, contra as 240 toneladas no primeiro mês do ano anterior. De açúcar, foram 6,2 mil toneladas containerizadas, 3% a mais que as 6 mil toneladas no mesmo período de 2019.

Curiosidade – Mesmo que em menor volume, produtos pouco comuns também aparecem entre os que enchem os contêineres de exportação do Porto de Paranaguá. De acordo com a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), o produto exportado por contêineres considerado nas estatísticas da empresa Portos do Paraná como “animais vivos” foi o sêmen de bovinos, designado pelo código 05111000 entre os produtos do Reino Animal.

Em janeiro deste ano, cerca de 2 mil toneladas desse material genético foram exportadas em contêineres, um aumento de 20% em relação ao mesmo mês em 2019 (1.675 toneladas). O produto ocupou 86 contêineres, 27 a mais que no ano anterior.

Segundo órgãos especializados, o mercado brasileiro da genética bovina é forte e segue em expansão nos últimos anos. “O Brasil é referência na questão genética, tanto nesse mercado, quanto em inseminação, fertilização in vitro. Existem profissionais bem renomados, reconhecidos internacionalmente. São muitas raças que se destacam nesse mercado de exportação, inclusive do gado leiteiro”, afirma o médico veterinário do Departamento de Economia Rural do Estado (Deral), Fábio Mezzadri.

O veterinário explica o sêmen e embriões são transportados nos contêineres em botijões criogênicos, com nitrogênio líquido que resfria o material genético a -196°C.

Dados do DataLiner, da Datamar, apontam que, em 2019, foram exportados 5.489 TEU de produtos de origem animal (NCM 0511). Desse volume, 42% saiu via Porto de Paranaguá. Confira:

Rótulos de Linha	Sum of TEUs
PARANAGUA	42,01%
SANTOS	15,77%
ITAPOA	15,49%
NAVEGANTES	12,46%
RIO GRANDE	7,60%
ITAJAI	2,20%
SALVADOR	1,84%
VILA DO CONDE	1,80%
SUAPE	0,55%
NATAL	0,29%
Total Geral	100,00%

Fonte: DataLiner/Datamar

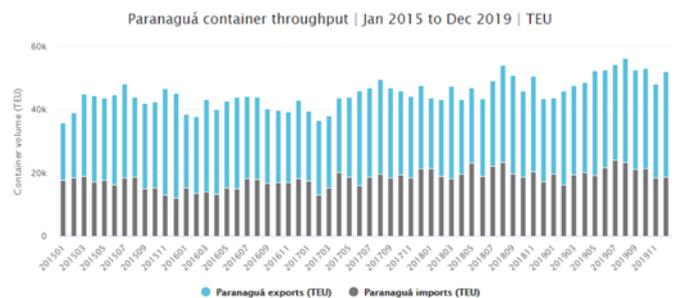
Outros produtos

Na lista de produtos exportados pelo Terminal de Contêineres de Paranaguá também está o algodão, totalizando em torno de 4,3 mil toneladas em fardos e fios, volume 2.729% superior ao de janeiro de 2019, com apenas 154 toneladas.

Os produtos exportados em contêineres por Paranaguá totalizaram 354.706 toneladas em janeiro deste ano, 7% superior ao registrado no mesmo mês do ano passado (330.795 toneladas).

A diversificação de cargas containerizadas se mantém nas importações de janeiro. Os principais produtos foram fertilizantes (41,45 mil toneladas), plásticos (24,5 mil), produtos químicos orgânicos (22,6 mil), máquinas, aparelhos e materiais elétricos (15,3 mil) e produtos siderúrgicos (14,4 mil toneladas).

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, mostra a movimentação de contêineres no Porto de Paranaguá no período de 2010 a 2019:

**Portos, terminais e infraestrutura**

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) está prestes a solicitar, junto à Receita Federal, o “realfandegamento” de parte do cais público do Porto do Rio de Janeiro, depois de cinco anos sem alfandegamento. Isto porque a última exigência do órgão aduaneiro para poder fazer essa solicitação, que era de a CDRJ disponibilizar um scanner para inspeção não invasiva, acaba de ser cumprida. No último dia 18/02, foi assinado o Contrato de Compartilhamento de scanner com a empresa Multi-Rio Operações Portuárias, arrendatária de um dos terminais de contêineres, permitindo o uso compartilhado do scanner do terminal.

O próximo passo da CDRJ é dar entrada em toda a documentação necessária junto ao protocolo da Receita Federal e aguardar a análise e a anuência do órgão, o que deve acontecer ainda neste semestre. “Com a recuperação do alfandegamento do cais público

do Porto do Rio de Janeiro, a CDRJ passará a ter mais recursos próprios para investir na infraestrutura portuária”, ressalta o diretor-presidente da CDRJ, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira.

O mesmo tipo de contrato deverá ser assinado também, em breve, com a outra arrendatária de terminal de contêineres do Porto do Rio de Janeiro, a ICTSI (International Container Terminal Services) Rio.

Alfandegar essa área do cais público do Porto do Rio de Janeiro significa tornar a área delimitada sob absoluto controle aduaneiro, tendo a Alfândega que autorizar qualquer movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas (cargas de importação ou de exportação).

A ANTAQ realizou, no dia 19/02, uma audiência presencial, na capital alagoana, para ouvir as contribuições da comunidade sobre os documentos técnicos e jurídicos relativos à licitação de arrendamento de terminal portuário destinado à movimentação, armazenagem e distribuição de grãos líquidos, especialmente ácido sulfúrico, localizado no Porto Organizado de Maceió, denominado MAC10.

A audiência presencial é uma das etapas da consulta pública, que ficará aberta até 23 de fevereiro. As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site portal.antaq.gov.br. As contribuições recebidas pela ANTAQ serão disponibilizadas aos interessados no site da Agência.

O prazo de arrendamento será de 25 anos. A receita bruta global do contrato alcançará R\$ 100,3 milhões. O investimento total será de R\$ 12,7 milhões. A movimentação total gira em torno de 1,150 milhão de toneladas durante o prazo contratual.

De acordo com o relatório de estatísticas recém divulgado pelo Porto de Itajaí, em janeiro, foram movimentados na APM Terminals (empresa arrendatária do Porto de Itajaí), e Cais Público, 426.118 toneladas, um aumento de 20% em relação ao mesmo período do ano passado.

A movimentação em TEUs apresentou um crescimento de 23%: foram 39.302 TEUs movimentadas em janeiro de 2020. Em consequência a isso, o número de embarcações atracadas nos berços também aumentou, passando de 37 para 43 atracações, aumento de 19% na comparação de janeiro 2019 e janeiro 2020.

O Complexo Portuário de Itajaí também apresentou números positivos, destacando-se com uma movimentação de 1.103.275 toneladas, o que representou um aumento de 10% na comparação com o mesmo período de 2019. Na quantidade de TEUs, manteve-se estável com um saldo positivo de 8%, com 99.226 mil unidades movimentadas. Quanto ao número de atracações, o complexo destacou um aumento estável com 94 embarcações, registrando um crescimento de 11%.

De acordo com Heder Cassiano Moritz, Diretor Geral de Operações Logísticas da Superintendência do Porto de Itajaí, tradicionalmente o mês de janeiro sempre apresenta uma baixa em geral na sua movimentação, porém, desta vez os números demonstram que o padrão continua seguindo o ritmo de 2019, destacando-se as operações de exportação: “Houve uma modificação no perfil da movimentação de cargas, ou seja, nesse

janeiro de 2020 em relação a janeiro de 2019, nós verificamos que a exportação representou 62% na movimentação contra 38% na importação e no ano passado, a exportação indicava 55% e a importação 45%. No decorrer do exercício de 2019, tivemos algumas situações que houve maior movimentação de importação. Isso certamente já é reflexo da questão relacionada com a taxa cambial, ou seja, o dólar cresceu em relação ao real, fazendo com que realmente tenhamos um perfil mais favorável para as exportações”, destacou.

No Terminal PORTONAVE (Porto de Navegantes) foram registradas no mês de janeiro, 46 escalas de navios atracados, um crescimento de 5% em relação ao mesmo período do ano anterior. Sua movimentação total de cargas registrada em janeiro foi de 670.472 toneladas, crescimento de 5%. No somatório de TEUs, o montante chegou a marca de 59.930 contêineres de 20 pés, destacando um equilíbrio na sua movimentação em relação ao mesmo período de 2019.

Os demais terminais privativos registraram as seguintes movimentações de navios e cargas no mês de janeiro:

A BRASKARNE não registrou nenhuma escala, uma queda de 100% na movimentação de cargas em relação ao mesmo período do ano anterior, que registrou uma escala com 3.097 toneladas movimentadas.

O terminal TEPORTI registrou 1 escala com 2.685 toneladas, queda de 37% na movimentação de cargas em relação ao mesmo período de 2019, quando foram totalizadas 3 escalas com 8.756 toneladas movimentadas.

A POLY TERMINAIS registrou uma escala com 4.000 toneladas, uma queda de 20% na movimentação de cargas em relação a 2019.

No terminal BARRA DO RIO foram registradas 2 escalas sem movimentação de cargas.

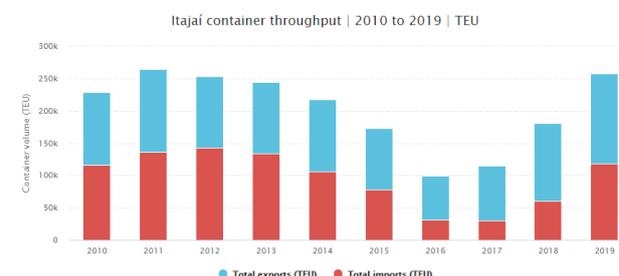
Principais produtos movimentados:

Exportação: as mercadorias que mais apresentaram crescimento no mês de janeiro foram Carnes (60,2%), Produtos Químicos (58,2%), Papel e Derivados (16,5%), e Frango (13,3%).

Importação: houve aumento nas importações de Plásticos e Borrachas (158,6%), Alimentos em Geral (14,6%), Mecânicos e Eletrônicos (13,5%) e Cerâmica e Vidros (10%).

Limites operacionais: O maior calado de entrada registrado no mês de janeiro foi de 11,70 m e de saída, 12,30 m.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, mostra a movimentação no Porto de Itajaí no período de 2010 a 2019:



A Santos Brasil recebeu, no Tecon Santos, dois novos portêineres de última geração, da ZPMC. Os equipamentos têm 50 metros de altura, comprimento de lança de 70 metros e capacidade para movimentar simultaneamente dois contêineres de 20 pés, num total de até 100 toneladas de carga.

Os equipamentos são os dois primeiros novos guindastes de cais de um total de oito que serão adquiridos pela Companhia e integram o projeto de modernização e ampliação do Tecon Santos, que prepara o terminal para atender a demanda prevista para a chegada dos navios do tipo New Panamax (com 366 metros de comprimento e capacidade de transportar até 12.500 TEUs).

Com uma dimensão e tecnologia que permitem alcançar as últimas fileiras de contêineres nestes super navios, os portêineres trarão ganhos de produtividade, eficiência e flexibilidade operacional ao terminal.

Os equipamentos agregam também mais segurança e precisão à operação, pois são dotados da tecnologia TPS (Truck Position System – sistema de posicionamento de carretas) que define de forma precisa o local de parada das carretas utilizadas no embarque e desembarque de cargas.

Seis novos ativos de infraestrutura de transportes foram qualificados no dia 19/02, durante a 12ª Reunião do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI). Além da relicitação da BR-040, que teve sua qualificação referendada, os arrendamentos de cinco terminais portuários passarão a compor o portfólio do Ministério da Infraestrutura (MInfra). O ministro Tarcísio Gomes de Freitas participou da reunião, presidida pelo ministro Paulo Guedes (Economia), que teve a presença do presidente Jair Bolsonaro. No total, foram qualificadas 22 novas iniciativas do Governo do Brasil.

A rodovia BR-040, que liga Brasília/DF a Juiz de Fora/MG, tem 941,7km de extensão total. O investimento previsto é de R\$ 7,4 bilhões e o leilão deve ocorrer em setembro de 2021. Já os arrendamentos envolvem os seguintes terminais portuários: Aratu-Candeias/BA (ATU18), granéis sólidos; Santana/AP (MCP02), movimentação e armazenagem de granel vegetal sólido; Maceió/AL (MAC10), movimentação e armazenagem de granel líquido-ácido sulfúrico; Paranaguá/PR (PAR50), movimentação e armazenagem de granel líquido-combustíveis; e Vila do Conde/PA (VDC10), movimentação e armazenagem de granel líquido. O total de investimentos está estimado em R\$ 723,51 milhões.

O Porto de Suape divulgou seu novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ). Elaborado pela autoridade portuária, o documento foi aprovado pelo Ministério da Infraestrutura.

O PDZ apresenta os resultados das análises realizadas para atender o crescimento projetado para o Porto Organizado no curto, médio e longo prazo. No PDZ estão previstas as projeções de demanda, cálculos de capacidade e expansão com horizonte até 2035 e visão de futuro posterior a 2035. O documento é uma revisão do PDZ anterior, aprovado em 2010 pelo Conselho da Autoridade Portuária e pode ser atualizado sempre que houver necessidade. Para atender à demanda de carga futura, o PDZ também trouxe uma atualização da poligonal baseada no planejamento de melhorias e investimentos portuários, que resultou num novo zoneamento do porto.

A tabela a seguir traz as projeções de cargas (perspectivas de futuro) para o Porto de Suape:

Cenário Intermediário	Horizonte (t/ano)				
	2016	2020	2025	2030	2035
Carga containerizada	4.732.202	6.564.137	12.170.466	14.731.035	16.996.217
Fertilizantes	602	0	50.000	56.570	64.004
Soja e milho	0	0	500.000	565.704	640.042
Trigo	320.755	383.473	536.841	751.548	1.052.126
Malte e arroz	0	40.060	55.870	77.920	108.672
TOTAL	321.357	423.533	1.142.711	1.451.742	1.864.844
Minério de ferro	0	0	4.500.000	15.000.000	15.000.000
Coque	0	0	684.375	684.375	684.375
Clinker e escória	53.536	125.245	175.335	245.460	343.631
TOTAL	53.536	125.245	5.359.710	15.929.835	16.028.006
Produtos siderúrgicos	68.770	104.131	164.736	212.035	245.534
Veículos	76.738	99.984	139.972	166.768	179.555
Acúcar ensacado	73.636	136.452	215.868	277.848	321.745
TOTAL	219.144	340.566	520.576	656.652	746.835
Petróleo Bruto	4.465.817	4.552.457	9.662.112	12.873.813	12.886.111
Diesel	3.382.287	3.499.016	5.379.345	7.102.547	7.198.041
Nafta	581.890	605.517	981.394	1.308.525	1.308.525
GLP	1.777.758	1.849.942	2.603.622	3.010.937	3.482.432
Óleo combustível	3.654.739	3.652.517	3.492.068	3.882.977	4.319.482
Gasolina	1.064.150	1.063.503	1.790.690	2.724.999	4.146.793
QAV	1.440.872	1.529.068	1.696.967	2.121.400	2.655.152
GNL	0	0	1.750.000	3.500.000	4.080.000
Bebidas, Líq.	327.747	410.731	575.001	804.970	1.126.914
Alcoólicos e Vinagres	52.625	56.289	78.802	110.318	154.439
Óleo Vegetal	641.650	614.539	860.321	1.204.403	1.686.098
Produtos químicos	17.389.535	17.833.579	28.870.321	38.644.889	43.043.986
TOTAL	17.389.535	17.833.579	28.870.321	38.644.889	43.043.986
Somatório das cargas	22.715.774	25.287.059	48.063.785	71.414.153	78.679.889

Novos Terminais

Embora o Plano Mestre não apresente a necessidade de implantação de novas infraestruturas, a projeção de cargas atualizada neste plano identificou a necessidade de adequação de mais 5 áreas de implantação de terminais de movimentação de carga nos próximos 15 anos. Foram analisadas as necessidades de adaptação no layout portuário possibilitando a instalação dos novos terminais, através da abertura de novos canais, aprofundamento e alargamento de canais existentes e serviços de aterro.

Foi prevista também a necessidade de construção de cais e implantação de infraestruturas para viabilizar o funcionamento do terminal, como por exemplo com a expansão dos sistemas de transportes para atender a nova demanda e o aumento da movimentação de cargas e pessoas.

Movimentação de contêineres: Foi identificada a necessidade de novas infraestruturas para atender à demanda de movimentação de contêineres em curto prazo. Atualmente o segundo terminal de contêineres (TECON II – SUA05) já se encontra em processo de implantação. A perspectiva de movimentação de contêineres do Porto de Suape chega a aproximadamente 1,8 milhões TEUs em 2035, marcando a necessidade de implantação do segundo terminal com capacidade suficiente para atender ao excesso da demanda.

Terminal de granéis sólidos minerais: Com o objetivo de atender ao aumento da demanda de granéis sólidos minerais, natureza de carga que atualmente não possui movimentação relevante, o plano prevê a construção de um terminal especializado. Isso porque com a construção da Transnordestina, o porto receberá carga de uma mineradora localizada ao sul do Piauí.

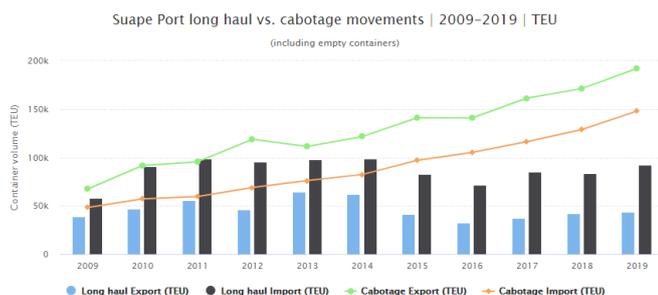
Terminal de múltiplos usos I: Para não se restringir a possível demanda futura da movimentação de carga geral, foi detectada a necessidade de implantação de um terminal de múltiplos usos. Localizado em contiguidade com o segundo terminal de contêineres, devido a semelhança de ambas naturezas de cargas, a proposta é uma expansão linear do território operacional do porto.

Terminal de múltiplos usos II: Com o objetivo de atender a demanda de novas cargas vindas da Transnordestina, como fertilizantes, soja e milho, que atualmente não são movimentadas no porto, o plano prevê a construção de um novo terminal. A proposta é que a área de armazenagem esteja localizada dentro de uma pântano ferroviária para otimizar a operação desta natureza de carga. Com a necessidade de construção e um cais para atender a movimentação desta carga, a proposta é de um novo terminal que terá a retroárea utilizada como apoio na movimentação desta e outras cargas a serem movimentadas futuramente no Porto.

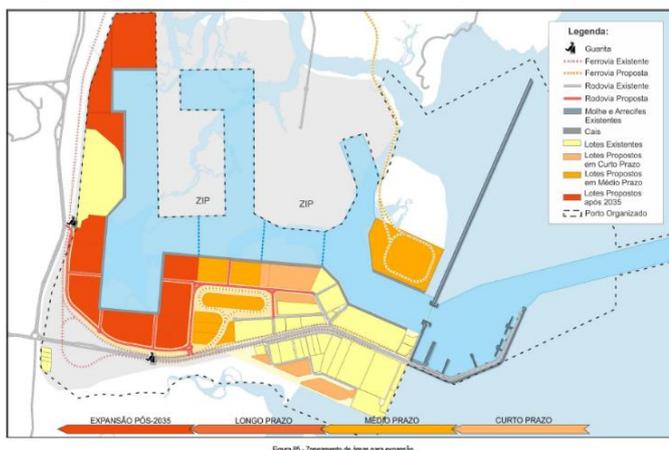
Terminal de granéis líquidos: A revisão da projeção de granéis líquidos parte de dados mais concretos de 2017, que detectou a possibilidade de agregar o real impacto da Refinaria Abreu e Lima na movimentação desta natureza de carga. O plano prevê a implantação de novos terminais na área do cluster ao sul do porto em curto prazo.

Expansão pós-2035: Para não restringir o crescimento do Porto, o plano prevê também a implantação de novos terminais até a completa ocupação da área operacional do porto, com a construção de 10 terminais à beira de cais. Porém, a princípio a projeção de cargas não justifica a implantação desses terminais, por este motivo propôs-se o desenvolvimento desta área após o ano de 2035. Foram propostos berços que atendam a necessidade de navios de projeto Newpanamax e Panamax, de comprimento de 366 m e 227m, respectivamente.

Volume atual do Porto de Suape: Para se ter uma ideia do volume movimentado pelo Porto de Suape, o gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostra as operações de longo curso e cabotagem no Porto de Suape desde 2015:



Veja agora o plano futuro geral do Porto de Suape:



A companhia de navegação Posidonia, especializada no transporte de cargas pela costa brasileira (cabotagem) e longo curso, está apresentando seu navio multi-propósito Posidonia Bravo, primeira embarcação da companhia construída com recursos próprios. A embarcação vai atuar em operações especiais de lavra e transporte de minerais no oceano. Tem capacidade para transportar 3 mil toneladas, sistema de descarte sustentável e bombas de dragagem com capacidade de 55 mil m3 diários.

“O Posidonia Bravo é uma embarcação diferenciada. Diante da flexibilidade do projeto sobre o qual foi concebido, foi facilmente ajustado à operação de extração, armazenagem e transporte de fertilizantes marinhos. Prova disto é que já está empregada em contrato de cinco anos”, explica Abrahão Salomão, sócio da Posidonia.

Além do navio multi-propósito, a companhia conta também com a balsa de carga geral Santa Maria, que passou por extensa obra de classificação para transportar carretéis de umbilicais (estruturas metálicas em forma de carretel para acondicionamento dos umbilicais – conexões flexíveis para transferência de óleo entre embarcações) na cabotagem.

A empresa atua em projetos que vão do abastecimento e suporte a plataformas marítimas ao transporte de automóveis e cargas especiais entre os portos do Brasil e Argentina. Também realiza operação de STS (ship to ship) no País e no exterior. O volume de carga transportada pela companhia chegou a cerca de 1 milhão de toneladas, incluindo minério de ferro, fertilizantes, biocombustíveis e petróleo e derivados.

Posidonia Bravo

Ano de Construção: 2019
 TPB: 3 mil toneladas
 Comprimento Total: 93,40 metros
 Boca: 15,50 metros
 Calado: 4 metros
 Classificadora: RINA

Facilidades: acomodação para 10 tripulantes, sistema de lastro automatizado, 4 point-mooring, gerador movido à diesel, bombas de dragagem com capacidade de 55 mil m3 por dia, capacidade de peneiramento do material dragado, duas esteiras transportadoras para estiva de carga.

Durante todo o mês de janeiro de 2020, 4025 TEUs (unidade equivalente a 1 contêiner de 20 pés) foram movimentados entre o Pecém e outros portos do mundo. O número é 109% maior em comparação ao mesmo mês do ano passado, quando 1923 TEUs passaram pelo terminal portuário cearense. “Esse crescimento de mais de 100% mostra o quanto o Pecém está sendo cada vez mais percebido no cenário internacional. A nossa localização equidistante e estratégica em relação aos portos norte-americanos e europeus é um diferencial para players de todos os tamanhos. Assim nossa participação global aumenta e o mercado reconhece”, diz Danilo Serpa, presidente do Complexo do Pecém.

Jan/2019

Exportação: 1665
 Importação: 258
 Total: 1923

Jan/2020

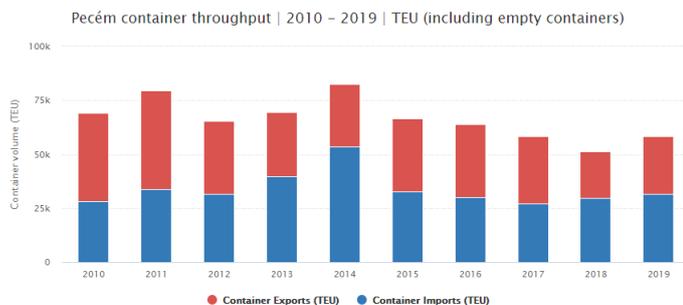
Exportação: 2607
 Importação: 1418
 Total: 4025

De acordo com o gerente de Negócios Portuários do Complexo do Pecém, Raul Viana, o aumento na movimentação de contêineres nas rotas de longo curso é resultado também da nova linha, iniciada em setembro do ano passado, entre o Porto do Pecém e alguns portos espanhóis e italianos.

“Hoje o Pecém está conectado semanalmente aos terminais de Valência e Barcelona, na Espanha, além dos portos de Genova, Livorno e Gioia Tauro, na Itália. Estamos operando essa nova linha há apenas cinco meses, mas em pouco tempo já estamos colhendo resultados satisfatórios, principalmente por conta do serviço de exportação de frutas”, afirma Raul Viana.

Principais Produtos Exportados/Importados via Porto do Pecém: Enxofre; terras e pedras; gesso, cal e cimento; frutas, cascas de frutos cítricos e de melões; plásticos e suas obras; ferro fundido, ferro e aço; papel e cartão; obras de pasta de celulose e de papel; calçados, polainas e artefatos semelhantes; obras de ferro fundido, ferro ou aço; bebidas, líquidos alcoólicos e vinagres.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostra a movimentação de contêineres no Porto do Pecém no período de 2010 a 2019:



A Portonave informou que está investindo em tecnologia e melhoria de processos para otimizar e reduzir o tempo de permanência do transportador dentro do Terminal. Este tempo considera desde a chegada no gate, o carregamento ou descarregamento na pilha de contêineres e a saída do porto. Em 2015, o tempo médio era de 33 minutos. Em 2020 reduziu para 21 – 36% a menos em cinco anos.

Outra novidade é o ciclo duplo. Por meio desta ferramenta, o cliente pode agendar dois contêineres (entrada e saída) no mesmo horário de agendamento, ou seja, na mesma janela o motorista deposita um contêiner e retira outro sem sair do Terminal. O benefício traz agilidade operacional; menor tempo para entregar e retirar dois contêineres do Terminal; e, claro, redução de custo para o cliente – ele poderá fazer dois carregamentos com o mesmo caminhão e motorista.

Vale lembrar que o Terminal Portuário de Navegantes tem 400 mil m² de área, capacidade estática para 30 mil TEUs e 900 metros de cais.

A companhia de logística Localfrio está colocando em prática um ambicioso plano de reestruturação de suas operações. A companhia trocou o management, trouxe o executivo Thomas Rittscher, ex-diretor executivo da Wilson Sons Logística, para comandar os negócios, e acaba de fechar a captação de R\$ 100 milhões por meio de emissão de Certificado de Recebíveis Imobiliários (CRI), para alongar dívidas de curto prazo e iniciar um novo ciclo de investimentos.

Originalmente focada no segmento de armazéns frigoríficos e terminais alfandegados, a empresa planeja ampliar suas atividades e passa atuar como um operador logístico completo, com soluções integradas para grandes e médias empresas.

O CRI emitido em operação coordenada pela BR Partners envolveu dois armazéns de propriedade da empresa. Os ativos vão compor uma carteira de aluguéis a receber pelo período de 12 anos, com papéis negociados na B3. Ao final do contrato, os ativos retornam para a Localfrio. Os recursos levantados serão usados para transferir e alongar a dívida de curto prazo de R\$ 65 milhões e sustentar novos investimentos da empresa.

As operações da Localfrio estão concentradas em São Paulo, Santa Catarina e Pernambuco. São 6 unidades operacionais, sendo 4 terminais alfandegados, totalizando 430 mil metros quadrados de área disponível.

A Localfrio tem terminais alfandegados localizados nos principais hubs marítimos de comércio exterior no país. A companhia é a dona do único terminal alfandegado frigorificado do Porto de Santos.

Graças a seu histórico de armazenagem de cadeia fria, 35% das cargas armazenadas pela Localfrio são de alimentos refrigerados, medicamentos e produtos químicos. Outros 31% estão concentrados em bens de consumo.

Com a mudança de atuação, a Localfrio quer chegar a R\$ 1 bilhão de faturamento em 5 anos. A companhia fechou 2019 com R\$ 313,4 milhões de faturamento, valor ligeiramente superior aos R\$ 312,6 milhões registrados em 2018.

Os serviços de terminais alfandegados respondem hoje por 70% da receita e 30% vêm do transporte e logística integrada. “Com o foco em projetos mais complexos, vamos aumentar para 50% a participação das operações de logística integrada e transporte em 5 anos”, aponta Rittscher.

As mudanças estratégicas da Localfrio começaram a ser gestadas no final de 2017 com a contratação da consultoria especializada em reestruturação de empresas. Em 2018, com a chegada de Rittscher, 70% do quadro gerencial da Localfrio foi substituído e companhia começou sua guinada para disputar o mercado de logística integrada.

Os resultados já começaram a aparecer. Depois de apresentar Ebitda (lucros antes de impostos, juros e amortizações) próximo de zero em 2017, o indicador cresceu para R\$ 29,8 milhões em 2018. A projeção para este ano é de chegar a R\$ 31,5 milhões.

A relação Dívida/Ebitda também apresentou melhora sensível caindo de 2,56%, em 2018, para 0,73% este ano. “Estamos prontos para iniciar um ciclo de crescimento e completar o reposicionamento da empresa”, diz Rittscher.

O IBAMA autorizou a CODEBA – Companhia das Docas do Estado da Bahia – a realizar a dragagem de manutenção do calado de navegação do Porto de Ilhéus. A licença foi expedida no último dia 14 de fevereiro. A dragagem de manutenção é fundamental para permitir que os navios possam transportar maior volume de carga, proporcionando mais competitividade das operações realizadas.

De acordo com o Parecer Técnico emitido pelo órgão, “entende-se como pertinente a execução da dragagem de manutenção pleiteada”, uma vez que ficou constatado que: não há contaminação do sedimento na área do porto, é baixo volume de sedimento a ser dragado e, após a dragagem de manutenção, haverá novo monitoramento do sedimento, da água e da biota aquática. A última dragagem de manutenção ocorrida no Porto de Ilhéus aconteceu entre fevereiro e maio de 2014.

O volume de sedimento a ser dragado nesta nova manutenção está estimado em 327.187 metros cúbicos. Os serviços de dragagem deverão ser executados com draga do tipo sucção e recalque. O material será descartado no aterro hidráulico existente na poligonal do Porto de Ilhéus.

O IBAMA sugeriu à CODEBA a realização de uma série de medidas de controle e redução de impactos ambientais antes, durante e após a execução da dragagem, tais como: remoção e transplante de cobertura vegetal, realização de campanhas de afugentamento, remoção e soltura dos peixes em habitats similares, remoção de resíduos sólidos e monitoramento permanente dos sedimentos.

Segundo a CODEBA, o órgão já está adotando as providências necessárias para dar início ao processo de licitação, que resultará na contratação do serviço de dragagem de manutenção do Porto de Ilhéus.

Outras cargas

Os embarques brasileiros de ovos (considerando todos os produtos, entre in natura e processados) alcançaram 821 toneladas em janeiro, volume 48% inferior às 1.579 toneladas embarcadas no mesmo período do ano passado, informa a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA). Em receita, o saldo das exportações totalizou US\$ 863 mil, número 48% menor que o obtido no primeiro mês do ano passado, com US\$ 1.659 mil.

Segundo o diretor-executivo da ABPA, Ricardo Santin, esse movimento de queda nas exportações de ovos é decorrente da alta na demanda interna, além das sazonalidades do mercado internacional. “O mercado interno tem absorvido praticamente toda a produção. É um fato histórico para o país, pois o Brasil alcançou a média mundial de 230 unidades consumidas por pessoa em 2019, demonstrando confiar na proteína do ovo, uma alternativa saudável para a boa alimentação”, analisa o diretor.

Dentre os principais destinos, o bloco dos Emirados Árabes se destacou com a compra de 602 toneladas em janeiro e um saldo de US\$ 621 mil. Outros destinos da Ásia, como Barein e Arábia Saudita contribuíram para as vendas no período.

Comércio

A balança comercial de janeiro registrou déficit de US\$ 1,7 bilhão, após consecutivos superávits neste mesmo mês desde 2016. De acordo com um boletim divulgado no dia 20 de

fevereiro, pelo Instituto Brasileiro de Economia (Ibre/FGV) do Indicador de Comércio Exterior (Icomex), é prematuro fazer projeções com base no resultado de um único mês. No entanto, novos acontecimentos em janeiro sinalizam e reforçam a tendência de uma redução no superávit da balança comercial para 2020.

O primeiro está relacionado ao acordo entre a China e os Estados Unidos. A projeção é de que haverá perdas nas exportações de soja, mas o principal risco são as perdas potenciais nas exportações de carnes, devido às medidas do acordo EUA-China de facilitação de comércio com os Estados Unidos (concorrente do Brasil neste segmento) associadas às barreiras fitossanitárias.

A trégua na guerra comercial foi entendida como um fator positivo para o comércio mundial por diversos analistas. No entanto, para o instituto, o acordo de “comércio administrado” por metas abre um precedente de risco para o equilíbrio do comércio mundial, ligado à diferença de poder entre os países.

Um fato novo é a epidemia do coronavírus na China. Projeções do crescimento chinês este ano sob o efeito dessa epidemia variam de 5% a 6%. O coronavírus, junto com os efeitos do acordo entre China e Estados Unidos, aponta uma queda nos preços das commodities para os próximos meses, e de recuo do volume importado pela China.

Estimativas de perdas para as exportações brasileiras são incertas, pois ainda não se sabe quanto tempo irá demorar para que o controle da epidemia do coronavírus esteja garantido. De qualquer forma, numa visão otimista, as exportações brasileiras para a China poderão recuar ao redor de 10/15%.

Outra questão é o efeito Argentina. É pouco provável que a economia argentina possa contribuir para o aumento das exportações brasileiras em 2020. Segundo as estimativas de Luana Miranda, analista econômica do IBRE/FGV, o efeito Argentina pode reduzir o crescimento brasileiro este ano de 2,5% para 2,2% (Blog do IBRE, 14/02/2020).

Números de janeiro

Para a China foi registrado um déficit de US\$ 1.566 milhões puxado por uma queda das exportações em valor de 8,8% explicada por um recuo de 2,5% no volume e de 6,4% nos preços. No caso das importações, a variação em volume foi positiva (3,4%), mas os preços caíram 3,8%.

A balança comercial com os Estados Unidos também foi deficitária (US\$ 847 milhões) com queda nas exportações de 28,8% em valor e de 23,2%, em volume e 7,3% nos preços. Nas importações foi registrada uma variação positiva em valor (+8,7%), volume (+8,4%) e preços (+0,4%).

A Argentina entre os três principais parceiros foi o único mercado onde as trocas comerciais foram favoráveis ao Brasil com um pequeno superávit no valor de US\$ 17,8 milhões. As exportações caíram 0,9% em valor, 0,2% em volume e 0,7% nos preços. A menor queda nas exportações em relação aos meses anteriores é explicada por uma venda superior a US\$ 100 milhões de um tipo de álcool e de tratores. As importações recuaram em 17% (valor), volume (-13,6%) e preços (-3,7%).

Por último com a União Europeia o déficit foi de US\$ 575 milhões, com recuo em valor nas exportações de 25%, no volume de 24,6%

e nos preços de 0,6%, sempre sendo a base de comparação janeiro de 2020 em relação a janeiro de 2019. Nas importações, as compras brasileiras aumentaram 4,6% em valor, mas puxadas pelo aumento de preços (8,4%), pois o volume registrou queda de 3,7%. Em suma, a China teve a maior contribuição para o saldo comercial deficitário de janeiro.

A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 684 milhões e corrente de comércio de US\$ 6,941 bilhões, na segunda semana de fevereiro de 2020, como resultado de exportações no valor de US\$ 3,812 bilhões e importações de US\$ 3,129 bilhões. Os dados, divulgados nesta segunda-feira (17/02), são da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia (Secex/ME). No mês, as exportações somam US\$ 8,411 bilhões e as importações, US\$ 6,624 bilhões, com saldo positivo de US\$ 1,787 bilhão e corrente de comércio de US\$ 15,035 bilhões.

Análise da semana

A média das exportações da segunda semana chegou a US\$ 762,4 milhões, 17,1% abaixo da média de US\$ 919,7 milhões da primeira semana. A redução se deve à queda nas exportações das três categorias de produtos: básicos (-5,9%), de US\$ 464,5 milhões para US\$ 437,3 milhões, em razão de minério de ferro, carnes de frango, bovina e suína, minério de cobre, fumo em folha, café cru em grão; manufaturados (-22,6%), de US\$ 326,7 milhões para US\$ 252,8 milhões, em razão, principalmente, de óleos combustíveis, tubos flexíveis de ferro ou aço, gasolina, centrifugadores e aparelhos para filtrar ou depurar, bombas, compressores e ventiladores; e produtos semimanufaturados (-43,8%), de US\$ 128,6 milhões para US\$ 72,3 milhões, por conta de semimanufaturados de ferro/aço, ferro-ligas, celulose, ouro em formas semimanufaturadas, açúcar em bruto.

Do lado das importações, houve queda de 10,5%, sobre igual período comparativo – média da segunda semana, US\$ 625,7 milhões, sobre a média da primeira semana, US\$ 699,1 milhões. O recuo é explicado, principalmente, pela diminuição nos gastos com equipamentos eletroeletrônicos, farmacêuticos, veículos automóveis e partes, combustíveis e lubrificantes, filamentos e fibras sintéticas e artificiais. Confira:

Balança Comercial Brasileira - Fevereiro de 2020
US\$ milhões FOB

Período	Dias Úteis	EXPORTAÇÃO		IMPORTAÇÃO		CORR. COMÉRCIO		SALDO	
		Valor	Média p/dia útil	Valor	Média p/dia útil	Valor	Média p/dia útil	Valor	Média p/dia útil
Fevereiro (até a 2ª semana)	10	8.411	841,1	6.624	662,4	15.035	1.503,5	1.787	178,7
1a.semana (01 a 09)	5	4.599	919,7	3.495	699,1	8.094	1.618,8	1.103	220,6
2a.semana (10 a 16)	5	3.812	762,4	3.129	625,7	6.941	1.388,1	684	136,7
Acumulado no ano	32	22.850	714,1	22.799	712,5	45.649	1.426,5	52	1,6
Janeiro	22	14.440	656,4	16.175	735,2	30.615	1.391,6	-1.735	-78,9
Fevereiro	10	8.411	841,1	6.624	662,4	15.035	1.503,5	1.787	178,7
Fevereiro/2019	20	15.737	786,9	12.622	631,1	28.359	1.418,0	3.116	155,8
Janeiro/2020	22	14.440	656,4	16.175	735,2	30.615	1.391,6	-1.735	-78,9
Var. % Fev-2020/Jan-2020			6,9		5,0		6,0	-42,7	14,7
Var. % Fev-2020/Jan-2020			26,1		-9,9		0,0	-203,0	-326,5
Jan-Fevereiro/2020(até a 2ª semana)	32	22.850	714,1	22.799	712,5	45.649	1.426,5	52	1,6
Jan-Fevereiro/2019(até a 2ª semana)	28	22.797	814,2	20.183	720,8	42.980	1.535,0	2.613	93,3
Var. % Jan/Fev-2020/2019			-12,3		-1,2		-7,1	-98,0	-98,3

Fonte: Secretaria de Comércio Exterior / Ministério da Economia
Fevereiro/2020: 16 dia útil; Fevereiro/2019: 20 dia útil; Janeiro/2020: 22 dia útil

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

Tel + 55-11-3588-3033

Datamar Consultores Associados Ltda.

Rua Funchal 203, 9th floor

Vila Olímpia, São Paulo – 04551-904 – SP