

Notícias principais

O Governo Federal e o Ministério Público do Trabalho (MPT) oficializaram uma recomendação conjunta para padronizar ações de proteção a trabalhadores portuários e garantir o pleno funcionamento dos portos brasileiros com segurança.

O acordo foi articulado pelo Ministério da Infraestrutura, através da Secretaria Nacional de Portos. A série de recomendações é direcionada às autoridades portuárias, empresas do setor e órgãos gestores de mão de obra. Entre as medidas, MInfra e MPT sugerem a criação de estruturas organizacionais especiais e planos de prevenções de infecções nos portos.

Também foi indicada a necessidade de implantar escala eletrônica, orientações formais de prevenção e combate ao vírus, oferta plena de materiais de proteção, afastamento imediato de profissionais de grupo de risco, monitoramento de trabalhadores que tiveram contato em casos suspeitos, desinfecção de qualquer acomodação utilizada e comunicação imediata à Anvisa de casos confirmados ou sob suspeita. Ficou determinado também que trabalhadores que retornem de viagem devem ficar sob observação entre 7 (assintomáticos) e 14 dias (sintomáticos).

“O Brasil tem hoje um déficit de cerca de R\$ 20 bilhões na balança comercial do setor de saúde, e é através dos portos que boa parte dos insumos e equipamentos chegam. A nossa prioridade é garantir um ambiente seguro para que estes profissionais possam trabalhar. Manter estes equipamentos em pleno funcionamento é vital para superarmos essa crise”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

As recomendações estão valendo desde a última sexta (20/03), quando o documento foi assinado pelo secretário nacional de Portos, Diogo Piloni, e a coordenadora nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário do MPT, Flávia Oliveira Veiga Bauler.

Portos, terminais e infraestrutura

A TCP – empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, passa a oferecer, a partir de abril, um novo serviço direto com origem e destino para a Costa Leste dos Estados Unidos. O serviço é fruto de uma parceria com a MSC (Mediterranean Shipping Company) e contará com escalas semanais regulares, reforçando a posição estratégica do Terminal como o que oferece o maior número de linhas marítimas semanais – agora totalizando 16.

O primeiro navio do novo serviço a atracar em Paranaguá será o MSC Carolina, que está previsto para chegar ao Terminal no dia 8 de abril. A estimativa é de que sejam movimentados mais de 600 contêineres por semana, ultrapassando os 2 mil contêineres/mês. A nova rota irá atender principalmente a exportação de madeira, cerâmica, celulose, café e açúcar.

De acordo com Thomas Lima, vice-diretor Comercial da TCP, o novo serviço atenderá um mercado que movimenta aproximadamente 170 mil contêineres por ano na região de influência, que inclui os estados de São Paulo, Paraná e Santa Catarina. “Para o cliente da TCP, a principal vantagem é a possibilidade de enviar as cargas diretamente para região da Costa Leste dos Estados Unidos, sem a necessidade de realizar o transbordo em outros portos. Isso gera economia com custos logísticos e garante maior segurança e rapidez para as cargas transportadas”, explica.

Outra vantagem, segundo Lima, é que os exportadores e importadores da região poderão contar com as soluções logísticas integradas oferecidas pela TCP Log, que incluem além de bases intermodais e vários serviços avulsos, conexões ferroviárias em parceria com a Brado e um desenho exclusivo que conecta todos os terminais do interior (Cambé, Ponta Grossa e Cascavel) diretamente com a TCP em Paranaguá – nenhum outro terminal do Brasil é capaz de oferecer este desenho. “Com a integração intermodal e o acesso à ferrovia sem a necessidade de terminais intermediários em nossa retroárea – por exemplo como ocorre em outros Terminais Portuários, é possível oferecer soluções únicas e personalizadas aos clientes, com lead times precisos, baixos custos, alta confiabilidade e eficiência singular”, finaliza.

ROTA - O novo serviço para a Costa Leste dos Estados Unidos inclui a rotação dos seguintes portos: Buenos Aires – Montevideu – Rio Grande – Navegantes – Paranaguá – Santos – Rio de Janeiro – Salvador – Suape – Cristobal – Filadélfia – Nova Iorque – Norfolk – Baltimore – Charleston – Savannah – Caucedo – Santos.

No último dia 20 de março, a ANTAQ (Associação Nacional dos Transportes Aquaviários) divulgou uma nota na qual esclarece que os portos públicos (inclusive os delegados), privados e demais instalações portuárias permanecem em operação, assim como as atividades de transporte aquaviário interestadual e internacional. Ainda segundo a nota, as empresas deverão atender às medidas de contenção da propagação do novo coronavírus (COVID-19), conforme orientações das autoridades sanitárias e do governo federal.

A nota afirma que “visando ao interesse público e em observância ao art. 22, inc. X, da Constituição Federal, e a Portaria nº 125, de 19 de março de 2020, da Presidência da República, somente a União poderá determinar o fechamento das instalações portuárias de todos os estados brasileiros ou a suspensão da prestação do serviço em linhas de transporte aquaviário interestadual, internacional e de fronteira”.

De acordo com a Antaq, no momento, a suspensão irrestrita do transporte de passageiros não é uma medida indicada pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) já que a completa suspensão desse serviço poderia prejudicar o acesso ao atendimento médico, o deslocamento de profissionais de saúde, o fornecimento de vacinas, de insumos e de medicamentos para os estados brasileiros.

Orientações e medidas de prevenção ao contágio podem ser obtidas por meio do link:
<http://portal.antaq.gov.br/index.php/importante-coronavirus/>

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, afirmou, na última sexta-feira, 20 de março, que o Brasil não pode criar barreiras sanitárias, enquanto tenta conter o avanço do coronavírus, que atrapalhem a logística de produtos importantes, como remédios e alimentos.

Em entrevista à Globonews, o ministro afirmou também que o governo trabalha para que os canais de escoamento, como rodovias, portos e aeroportos, continuem funcionando.

Segundo ele, o transporte de alimentos, medicamentos e combustíveis é essencial, e o governo vai propor medidas para coordenar e disciplinar ações para garantir fluxos entre Estados.

O ministro destacou que no momento de crise é importante cumprir a legislação, para que o país possa atravessar “bem” esta situação.

Ainda de acordo com o ministro, a medida do Rio de Janeiro para fechar rodovias e aeroportos não tem validade, pois é governo federal quem regulamenta o assunto, e aeroportos e rodovias continuarão abertos, ainda que exista maior controle.

Em relação a ameaças de estivadores de Santos para uma paralisação, por causa de temores relacionados ao coronavírus, o ministro disse que o governo terá ações para preservar a saúde do trabalhador portuário, sendo que algumas com foco mais em idosos, o público mais vulnerável à doença.

Para isso, o país vai adotar política de renda mínima prevista na lei dos portos, para aqueles trabalhadores que acabarem liberados das atividades.

No último dia 18 de março, uma carta assinada por quase 50 entidades representantes de cadeias do agronegócio foi endereçada ao presidente da República, Jair Bolsonaro, e ao ministro de Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, solicitando apoio do governo federal para garantir o funcionamento da logística portuária nacional em meio à crise do coronavírus.

No documento as associações pedem atenção especial ao Porto de Santos, “diante da ameaça de paralisação por parte do Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Cubatão e Guarujá”, cita a carta.

De acordo com a Reuters, um representante do Ministério da Infraestrutura não pôde comentar imediatamente se o ministro recebeu a carta ou quais outras medidas teriam sido tomadas.

A movimentação de cargas no Porto de Santos registrou um crescimento de 5,4% em fevereiro frente igual período de 2019 ao fechar o mês com 10,6 milhões de toneladas movimentadas, recorde para o período. Na comparação anual, os desembarques cresceram 16,2%, para 3,3 milhões de toneladas, e os embarques avançaram 1,1%, encerrando o mês em 7,3 milhões de toneladas.

O resultado foi puxado pela movimentação de contêineres, que apontou alta de dois dígitos. O movimento de contêineres medido em TEU saltou 23,3% em fevereiro, para 343,8 mil TEU.

Também em tonelagem a movimentação containerizada subiu: alta de 16,6%, totalizando 3,8 milhões de toneladas. Esse desempenho foi fortemente impulsionado pelos embarques que apresentaram maior crescimento e volume, um salto de 19,7%, para 2,13 milhões de toneladas, respectivamente.

Entre as cargas com maior participação na movimentação geral do Porto, destaque para os embarques de celulose, que registram alta de 43,9% sobre fevereiro de 2019, para 410 mil toneladas.

Acumulado do ano - No acumulado do ano, o movimento atingiu 18,9 milhões de toneladas, 1,1% abaixo do mesmo período do ano passado. O desempenho foi afetado pela queda de 5,4% nos embarques, para 12,5 milhões de toneladas, refletindo, sobretudo, o recuo nas exportações de soja, carga líder na movimentação de Santos e que, embora tenha registrado bom desempenho em fevereiro, teve a variação impactada pela base elevada registrada

no mesmo mês de 2019, cujo escoamento foi atipicamente intenso.

Já os desembarques cresceram 8,8% no primeiro bimestre, somando 6,4 milhões de toneladas. A carga containerizada somou, no ano, 682,3 mil TEU, alta de 19,6% na mesma base de 2019.

O fluxo de embarcações no ano somou 760, registrando queda de 2,2% se comparado ao mesmo período do ano passado (777).

Balança Comercial - O Porto de Santos respondeu pela movimentação de 26,8% (US\$ 237,0 bilhões) das trocas comerciais brasileiras (US\$ 883, bilhões) no mês de fevereiro. As exportações por Santos somaram US\$ 130,8 bilhões (26,4%) e as importações, US\$ 106,2 bilhões (27,3%).

De acordo com reportagem publicada pelo jornal Valor Econômico, os terminais portuários do país estão reforçando as medidas de segurança contra o coronavírus sem, contudo, parar as operações.

Porém, já existem preocupações com possíveis gargalos logísticos. Segundo a reportagem, o primeiro temor é a própria necessidade de dispensar funcionários. Autoridades e executivos do setor afirmam que não há previsão de qualquer paralisação dos terminais, como ocorreu na China. A medida mais adotada tem sido implantar trabalho remoto para áreas administrativas, liberar funcionários em grupos de risco e ampliar as medidas de precaução.

Mas nos últimos dias o Porto de Santos sofreu uma ameaça de greve dos estivadores. A paralisação foi controlada com uma reunião entre a autoridade portuária, representantes das empresas e sindicatos.

Além disso, a operação portuária também pode ser impactada de outras formas, para além de uma parada de funcionários em si. Uma das preocupações, por exemplo, é em relação à liberação da carga por órgãos fiscalizadores, como a Receita Federal, o Ministério de Agricultura ou a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), que precisam verificar importações.

Segundo o jornal, o temor é que, com a demora, seja gerada uma fila enorme. Por enquanto, a liberação segue normalmente, mas já se prevê uma redução no efetivo desses órgãos, afirma o executivo de uma empresa que opera terminais, que falou sob condição de anonimato.

Em geral, a avaliação de executivos e analistas ouvidos pela reportagem sobre o cenário atual é que a incerteza é tão grande que as previsões parecem mudar a cada dia. O temor – e principal cenário a ser evitado, diz um deles – é o de pânico, o que poderia gerar uma paralisia nas atividades e um caos logístico no país.

De acordo com reportagem publicada pela Portos e Navios, a Maersk suspendeu as mudanças de tripulação para todos os navios operados em meio à pandemia de coronavírus.

Em um comunicado por e-mail, a AP Moller-Maersk disse que as mudanças na equipe da Maersk serão suspensas por quatro semanas, com vigência imediata até 14 de abril de 2020.

Segundo a reportagem, no final de 2019, a frota da Maersk consistia em 307 navios próprios e 401 afretados, com uma capacidade nominal de mais de 4,1 milhões de TEUs.

O ministério de Transportes da Argentina divulgou, no último dia 17 de março, medidas para deixar claras regras para portos de exportação de grãos, esperando normalizar as atividades, que foram impactadas por atrasos após o país ter fechado suas fronteiras para conter o coronavírus.

O país é o maior exportador global de farelo e óleo de soja, e também o terceiro maior exportador de milho e de soja.

No dia 15 de março, o presidente argentino Alberto Fernandez anunciou o fechamento das fronteiras para não residentes por 15 dias como medidas de precaução contra a propagação do coronavírus, após o país ter registrado 65 casos e duas mortes.

A medida causou impactos nos portos devido a incertezas sobre seu alcance e escala. Sindicatos de trabalhadores dos portos também estão ameaçando uma greve por preocupações com sua saúde.

Em comunicado, o ministro dos Transportes esclareceu que a entrada de navios com bens comerciais nos portos argentinos não deve ser proibida e que tripulações estrangeiras podem desembarcar se necessário caso não tenham sintomas e estejam navegando há 14 dias sem atracar as embarcações.

“Se o desembarque da tripulação não for necessário para as operações, eles não serão autorizados a desembarcar por 15 dias”, acrescentou a pasta.

O sindicato de descarregadores de grãos da URGARA havia dito na terça-feira, dia 17, que medidas de prevenção ao contágio por coronavírus nas áreas portuárias não estavam sendo cumpridas e que, se não fossem anunciados protocolos claros, interromperia as atividades na manhã do dia 18.

Os portos argentinos atualmente vivem o um momento de atividade relativamente baixa, uma vez que agricultores estão começando a colher milho, enquanto a colheita da soja começa nas próximas semanas.

O Complexo do Pecém emitiu, em 17 de março, uma nota comunicando a todos os seus colaboradores, usuários e clientes de que não é verdadeira a notícia de que um navio está atracado no terminal portuário cearense com três pessoas contaminadas pelo novo Coronavírus (Covid-19).

Ainda de acordo com a nota, no momento não existe nenhum registro de caso confirmado da doença nas dependências do porto e da ZPE Ceará.

Segundo o comunicado, toda e qualquer embarcação, antes de atracar no terminal portuário do Pecém, é obrigada a apresentar para a Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária) a Declaração Marítima de Saúde. O documento é preenchido pelos comandantes dos navios e relata o real estado de saúde de todas as tripulações que chegam aos píeres do Porto do Pecém.

Em caso de suspeita de doente a bordo será adotado o procedimento orientado pela Anvisa, que pode ser de não permitir a atracação do navio ou ainda informar o porto sobre a necessidade de disponibilizar uma ambulância para transferir o tripulante doente para um hospital de referência.

Em 13 de março foi feita a assinatura de um protocolo de intenções entre o Governo do Estado e a Golar Power Brasil, empresa do Grupo Golar – uma das maiores empresas de logística de GNL no mundo, para a implantação de um Terminal de Gás Natural Liquefeito (GNL) no Complexo Industrial Portuário de Suape. O aporte privado será de R\$ 1,8 bilhão, com perspectiva de geração de 300 empregos diretos e indiretos.

Com início de operações previsto já para o segundo semestre deste ano, o projeto prevê uma infraestrutura de suprimento de gás natural para geração de energia elétrica, além de atender demandas das indústrias, comércio, postos de GNV/GNL e residências. Para isso, a Companhia Pernambucana de Gás Natural (Copergás) atuará em parceria com a empresa para interiorizar o gás natural em regiões do Estado que ainda não são atendidas pelas redes de distribuição tradicionais.

A instalação do terminal vai desenvolver a economia das cidades do interior do Estado e do Nordeste, em regiões não atendidas por gasoduto, uma vez que o fornecimento de gás natural nesses lugares será realizado por via rodoviária através de ISO-Contêineres (small scale). A Golar Power Brasil promove a interiorização do GNL no país por meio de um plano estratégico que contempla o Nordeste como região prioritária para a distribuição em pequena escala.

Suape já é o maior hub de granéis líquidos e gases do país e, agora, será um dos principais hubs de distribuição de GNL no Nordeste, com total integração dos modais marítimo e terrestre.

COMO SERÁ A OPERAÇÃO EM SUAPE - O terminal da Golar Power funcionará da seguinte forma: o navio de GNL Golar Mazo, com capacidade de 135 mil metros cúbicos e 290 metros de comprimento, atracará de forma permanente no Cais de Múltiplos Usos do Porto de Suape. Esta embarcação funcionará como supridor para abastecimento de isotanques (tipo de contêiner em forma de cisterna) montados em caminhões. Estes veículos, por sua vez, farão a distribuição para cidades num raio de até mil quilômetros. O escoamento por caminhão chegará a um volume de 800 m3 de GNL/dia, o que equivale a, aproximadamente, 480 mil m3 de gás natural por dia.

A distribuição de GNL também será feita a partir de Suape para outros estados do Brasil, por meio de cabotagem. O navio criogênico de pequeno porte Grupo Golar será abastecido por transbordo e utilizado no transporte do GNL para outros portos da região. A embarcação possui 123 metros de comprimento e capacidade de armazenamento em cada operação de 7,5 mil m3 de GNL, equivalentes a 4,5 milhões de m3 de gás em estado natural.

GNL INCREMENTARÁ CARGAS NO COMPLEXO - Com o novo terminal, a expectativa é de aumentar a movimentação de cargas em mais de 500 mil toneladas por ano em Suape. Se considerarmos os planos futuros da Golar, de realizar suprimento a projetos termelétricos e às distribuidoras de gás natural conectadas a rede de gasodutos, este volume pode triplicar. O GNL utilizado nas operações poderá ser importado do Catar, Nigéria, Golfo do México ou Trinidad e Tobago. Em um horizonte de cinco a oito anos, poderia até mesmo ser produzido no Brasil a partir da liquefação da produção doméstica de gás natural e distribuído ao longo de toda a costa brasileira também por cabotagem.

“Além de fomentar a economia de Pernambuco, gerando emprego e renda para a população, a implantação do terminal de GNL no Porto de Suape reforça a nossa vocação como hub port no Nordeste. Atualmente, Suape é líder em grãos líquidos e gases do país. Em 2019, alcançamos o recorde histórico em movimentação de cargas, chegando à marca de 23,8 milhões de toneladas, das quais 74% foram líquidos e gases. Para 2020, estamos trabalhando fortemente para fazer outros anúncios deste porte, confirmando que Suape está numa curva de crescimento e de grandes investimentos”, comenta o presidente do Complexo de Suape, Leonardo Cerquinho.

Grãos

Com dois portos, a cidade de Porto Murinho (MS) iniciou, na semana de 16 a 20 de março, o primeiro grande embarque de soja colhidos na safra 2019/2020. Foram 26 mil toneladas embarcadas no Terminal da APPM (Agência Portuária de Porto Murinho) e 30 mil toneladas do Terminal do Grupo FV Cereais. O volume embarcado só nesse período representa 15% de toda soja transportada pela Hidrovia Paraguai-Paraná via Porto Murinho na safra passada.

Segundo o secretário de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar (Semagro), Jaime Verruck, o início das operações do Terminal Portuário da FV Cereais – e o incremento das atividades no Terminal da APPM, consolida a estratégia de potencialização da logística do Estado do MS em relação ao transporte hidroviário.

Mais barcas devem chegar para proceder a novos embarques nos dois terminais. A movimentação na cidade é intensa; mais de 120 pessoas trabalham nos dois terminais, além de motoristas e outros prestadores de serviços, o que representa importante incremento na economia de Porto Murinho. Mato Grosso do Sul terá nova safra recorde de soja nesse ano, previsto superar 10 milhões de toneladas. Boa parte dessa produção seguirá por transporte hidroviário via Porto Murinho.

A consultoria Safras & Mercado prevê que as exportações do agronegócio devem cair 7% este ano, de R\$ 96,78 bilhões em 2019 para R\$ 90 bilhões em 2020.

Isso porque com a redução da movimentação de cargas nos portos e o desaquecimento da economia mundial causadas pelo avanço do coronavírus, as previsões para o crescimento do valor bruto de produção do agronegócio já começam a ser revistas.

“Neste contexto o mercado assume claro tom de risco sistêmico com abalos para o PIB brasileiro, do agro e do valor bruto de produção do agronegócio do país o qual deve sair do nível atual de R\$ 683 bilhões para o nível de R\$ 600 bilhões [-12% ou queda de R\$ 83 bilhões]”, avalia a consultoria em relatório assinado pelo analista Mauricio Muruci.

Caso se confirme a previsão, a consultoria espera que o saldo da balança do agronegócio passe de R\$ 83,13 em 2018 para R\$ 79 bilhões em 2020, queda de 4,97%.

Segundo o executivo, “a estimativa inicial é que o PIB da China cresça apenas 3% em 2020 contra estimativas de ano anterior entre 6,5% e 6%. Somente no primeiro trimestre de 2020, o PIB da China deve recuar 9%. Por sua vez, o PIB internacional deve ser “crescer” em 2020, perdendo o ritmo de alta dos anos anteriores entre 1,5% e 3%, afirma Muruci.

Já para a cana-de-açúcar, a previsão é de uma queda de 6,5% no valor bruto de produção no mesmo período, com perdas R\$ 1,25 bilhão em exportações diante de um recuo de 20% no fluxo de embarques.

A consultoria acredita que deve haver retração de 7% nas exportações do complexo sucroenergético, passando de R\$ 6,5 bilhões em 2019 para R\$ 5 bilhões em 2020.

O grande número de casos de coronavírus na União Europeia pode refletir no agronegócio brasileiro. Isso porque ela é um dos principais blocos compradores do Brasil e sua demanda por alimentos como carnes vinha crescendo em 2020. Agora, a expectativa de consultorias e entidades é que haja uma queda.

Carnes - De acordo com Rafael Ribeiro, da Scot Consultoria, “Com a determinação do isolamento social na Europa, a demanda por carnes deve cair nos próximos dois ou três meses, ou enquanto durar essa crise. Com a redução do volume, pode haver uma renegociação de preços”.

Com os países da União Europeia fora do jogo, a China, que já passou pela fase mais aguda da crise provocada pelo novo coronavírus, e está retomando sua rotina, pode pedir renegociação de contratos. “Certamente haverá um impacto em médio prazo, mas também uma retomada do consumo no segundo semestre”, diz.

Suco de laranja - A CitrusBR, que representa as indústrias exportadoras de suco de laranja brasileiras, disse que os embarques para a União Europeia, que é seu maior mercado, estão normais e que, durante a crise do coronavírus na China, nos últimos meses, o consumo de suco de laranja até aumentou no país. A bebida é rica em vitamina C, nutriente que ajuda no combate à gripe.

Grãos - Para o consultor Carlos Cogo, com base nos números do primeiro bimestre deste ano as exportações de grãos ainda não foram afetadas pelo avanço da pandemia. De acordo com ele, não houve no período grandes impactos na comercialização das commodities, e a queda nos embarques no acumulado de janeiro e fevereiro se deve aos problemas climáticos enfrentados no decorrer da safra 2019/2020.

“A queda das exportações de soja e milho é devida a questões internas, como atraso na safra, não tem a ver com o Covid-19. Os embarques aconteceram, a mercadoria está despachada e o processo aduaneiro, de entrada dessa mercadoria, é um problema a ser resolvido pelo país importador”, diz Cogo.

Segundo ele, a soja, no acumulado do primeiro bimestre, teve queda em volume de 9,6% em comparação ao mesmo período de 2019, principalmente devido à safra atrasada no mês de janeiro. Já o milho, registrou queda de 51,6% em volume ante o primeiro bimestre do ano passado. “O preço do milho está no maior patamar por conta da safra de verão, e as exportações acabaram sofrendo”, explica.

Na visão de Cogo, as exportações de milho deverão ser retomadas no segundo semestre, após a colheita da segunda safra. Ainda assim, ele afirma que os chineses estão aumentando as embarcações, já que o Brasil é responsável pelo maior volume de importação de produtos agrícolas à China. O alerta fica para o

segmento de insumos, principalmente defensivos, vindos do país asiático.

“Se persistir o problema de embarcação, pode criar um problema para a safra 20/21. Não há nada oficial, mas pode haver algum reflexo no valor e velocidade no abastecimento. Já está criando preocupação em alguns produtores, mas ainda há todo o segundo semestre pela frente para observarmos”, ele alerta.

Algodão e setor sucroenergético - O diretor da consultoria MB Agro, José Carlos Hausknecht, avalia que as cadeias produtivas de açúcar e etanol e de algodão devem sentir mais os efeitos da pandemia de coronavírus sobre os mercados em relação a outros segmentos do agronegócio. Segundo ele, a tendência é, de um modo geral, uma redução de consumo, mas os alimentos seriam menos afetados.

“Os alimentos seriam menos afetados, porque, no final das contas, a população acaba consumindo de alguma maneira. Obviamente, existem algumas mudanças de padrão de consumo. Cada lugar vai ter uma cultura diferente”, analisa.

O consultor explica que os setores de açúcar e etanol e de algodão estão mais atrelados ao mercado do petróleo, que vem sofrendo forte baixa de preços nas últimas semanas. O movimento, além de ligado a incertezas trazidas pela pandemia, também foi afetado pelo impasse entre Arábia Saudita e Rússia em relação a ajustes de produção da commodity.

“O etanol cai por conta da gasolina. E o preço do açúcar caiu também. No algodão, o consumo já cai normalmente com o crescimento econômico baixo. Mas existe uma competição com as fibras sintéticas, que são afetadas por essa situação”, diz.

Carnes

As médias diárias das exportações de carne suína in natura nas duas primeiras semanas de março cresceram 19% (para 2.970 toneladas) em volume e 44,8% em valor (para US\$ 7.374 por tonelada) em relação ao mesmo mês do ano passado, de acordo com estatísticas divulgadas pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex).

Apesar dos problemas relatados por cooperativas paranaenses sobre os entraves logísticos provocados pela pandemia do coronavírus, que dificulta os desembarques das cargas nos portos chineses e, conseqüentemente, atrasa o retorno dos navios com contêineres para o Brasil, os embarques de carne suína aumentaram.

Os números da Secex também mostram que a média diária das exportações de carne bovina in natura recuaram 4,4% (para 6.238 toneladas) nas duas primeiras semanas de março, enquanto o preço médio cresceu 14,7% para R\$ 26.612 por tonelada.

No caso das exportações de carne de aves e miudezas, a média diária do volume exportado caiu 10,1% para 15.131 toneladas. O preço médio diário recuou 10,9% para US\$ 24.047 por tonelada.

A Minerva Foods anunciou nesta terça-feira que operações de abate serão suspensas em quatro unidades da companhia no Brasil como medida preventiva contra a transmissão do coronavírus e por problemas logísticos também relacionados à doença.

A partir do dia 23 de março, serão concedidas férias coletivas aos colaboradores das unidades Janaúba (MG), José Bonifácio (SP), Mirassol D'Oeste (MT) e Paranatinga (MT), que devem durar entre dez e quinze dias, a depender da planta, segundo nota divulgada pela companhia.

“A decisão também está alinhada à piora dos cenários doméstico e global, que inclui queda da demanda no segmento de ‘food service’ e limitações logísticas em diversas partes do mundo”, acrescentou a empresa.

A principal limitação logística das companhias de carnes neste momento é a ausência de contêineres disponíveis para exportação, pois parte dos que foram enviados para a China ficaram com cargas paralisadas no país em fevereiro e ainda não retornaram ao Brasil.

A paralisação de cargas nos portos chineses, definida pelo governo do país, foi uma medida de contenção do coronavírus e afetou a distribuição local dos produtos importados.

JBS também dá férias coletivas - A JBS também está dando férias coletivas para seus colaboradores das unidades de Alta Floresta e Juína, deixando de comprar bois até 13 de abril. As medidas são por conta do cenário complicado das exportações, sem a contrapartida do mercado interno. Só a planta de Colider, localizada no norte do Mato Grosso e considerada a maior processadora de carne do mundo será mantida em funcionamento. A informação foi dada pelo grupo aos produtores da região.

De acordo com Valmir Coco, presidente do Sindicato Rural de Alta Floresta, um dos gargalos é a falta de contêineres, que não estão voltando do exterior.

A situação já era complicada com a China paralisada, para onde vai a maior parte das cargas e voltam os contêineres. Agora, com vários portos mundiais parando com o fechamento de fronteiras e quarentenas compulsórias, caso da Europa, o complicador é maior.

A planta da JBS em Alta Floresta estava abatendo em torno de 600 animais diários, já bem abaixo de sua capacidade. Já a de Colider tem um pouco mais de fôlego.

Óleo e gás

Em seu relatório 20-F, que traz informações detalhadas e que deve ser entregue anualmente por todas as empresas com papéis negociados em bolsas de valores dos EUA, a Petrobras afirmou que a pandemia de coronavírus poderá causar restrições à saúde de sua força de trabalho, com reflexo na operação de algumas de suas instalações, causando impacto negativo em seus resultados e condição financeira.

“Epidemias de saúde pública como o surto de coronavírus (COVID-19) podem causar restrições à saúde de nossa força de trabalho e, portanto, impactar a operação de algumas de nossas instalações, incluindo plataformas, refinarias, terminais, entre outras. Essa condição pode ter um impacto negativo em nossos resultados e condição financeira”, disse a empresa no 20F de 2019, publicado na noite do dia 20 de março.

De acordo com reportagem publicada pela Reuters, as medidas de combate ao vírus estão trazendo perspectivas de redução da

demanda por combustíveis fósseis em todo o mundo, ao mesmo tempo em que as gigantes Rússia e Arábia Saudita travam uma guerra por participação de mercado, ajudando a derrubar os preços do petróleo.

A Petrobras já vinha executando um amplo plano de redução de custos nos últimos anos e não anunciou medidas adicionais de cortes de despesas devido ao coronavírus.

Outras petrolíferas globais, como Exxon, Chevron, BP e Total anunciaram planos de reduções acentuadas de gastos devido à atual crise.

De acordo com reportagem publicada pela Reuters, a trading Glencore afretou o navio-tanque de 3 milhões de barris chamado 'Europa' para armazenar petróleo no mar por pelo menos seis meses.

O navio é um dos chamados ULCC, considerados os maiores navios-tanque do mundo.

A Glencore reservou o navio a uma taxa de 37.000 dólares por dia, durante os primeiros seis meses, segundo as fontes. A empresa preferiu não comentar.

Outras cargas

Dados divulgados pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) apontam que as importações brasileiras de produtos lácteos caíram 17% em fevereiro em relação a janeiro, totalizando 9,1 mil toneladas. Já em relação a fevereiro de 2019, a retração foi de 44%.

Isso porque, de acordo com o Cepea, Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada, a menor disponibilidade de leite e a valorização do dólar ante o real reduziram as negociações de lácteos no mercado internacional em fevereiro.

As compras de leite em pó, que representaram quase 60% do total, recuaram 7% de janeiro para fevereiro, para 5,3 mil toneladas. As importações desse produto do Uruguai, que junto com a Argentina está entre os principais fornecedores brasileiros nesse segmento, diminuíram 65% em relação ao primeiro mês de 2020. A média de preços atingiu US\$ 3,12 por quilo, 1% acima na mesma comparação. Em relação ao mesmo mês de 2019, a importação total de leite em pó caiu 53,7%.

O gráfico a seguir mostra as importações brasileiras de lácteos no período de janeiro de 2015 a janeiro de 2020:

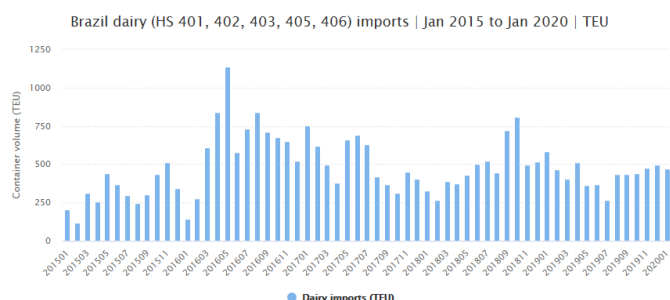


Chart source: DataLiner

Exportações - Já as exportações brasileiras de lácteos somaram 1,9 mil toneladas em fevereiro, redução de 35% em relação a janeiro. Na comparação com fevereiro de 2019, a retração foi de

18,8%. A queda foi puxada pela redução do volume negociado de leite em pó, abaixo de 30 toneladas, retração de 97% em relação a janeiro. Na comparação anual, o recuo foi de 65,1%.

Quanto ao creme de leite, o total enviado foi de 686 toneladas, baixa de 10,4% ante janeiro. Em relação a fevereiro do ano passado, porém, houve alta de 40,2%.

A balança comercial do setor lácteo registrou déficit de US\$ 25,5 milhões em fevereiro, redução de 17% frente a janeiro. Em volume, o déficit foi de 7,2 mil toneladas, 10,3% inferior de janeiro para fevereiro.

O gráfico a seguir mostra as exportações brasileiras de lácteos no período de janeiro de 2015 a janeiro de 2020:

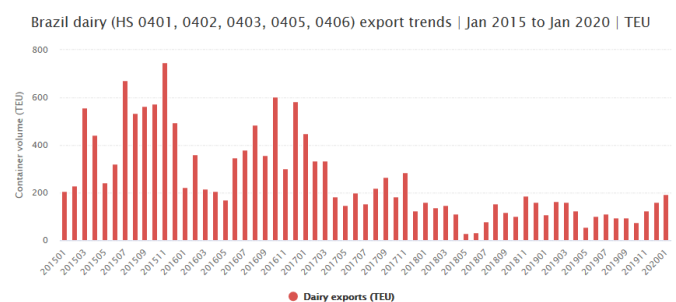


Chart source: DataLiner

A Scania paralisará a produção de caminhões e ônibus em São Bernardo do Campo (SP). O período inicial será de 30 de março a 13 de abril, quando 3,5 mil empregados da fabricante sueca terão em férias coletivas.

O presidente da montadora na América Latina, Christopher Podgorski, explica: "Não tenho, no entanto, a resposta se realmente vamos voltar no dia 13". O principal motivo da paralisação é a falta de peças. A montadora recebe componentes do Brasil e do exterior.

De acordo com o executivo, a chegada de itens que vêm de fábricas da própria Scania no exterior está normal mas já há falta de peças de fornecedores de outras partes da Europa, como Espanha e França, e alguns fabricantes do próprio Brasil.

Comércio

O Comitê Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Camex) do Ministério da Economia aprovou, na última terça-feira (17/3), a zeragem da alíquota do Imposto de Importação para 50 produtos médicos e hospitalares necessários ao combate à pandemia causada pelo Covid-19. A medida faz parte do pacote anunciado pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, no último dia 16, para facilitar o atendimento à população e minimizar os impactos econômicos da pandemia do coronavírus no Brasil.

A lista, elaborada em coordenação com o Ministério da Saúde, abrange produtos que tiveram importações totais de aproximadamente US\$ 1,3 bilhão em 2019. Alguns produtos, como luvas médico-hospitalares, eram tributados a alíquotas que chegavam a 35%.

Além de luvas, a medida zera as tarifas de importação para álcool em gel, máscaras, termômetros clínicos, roupas de proteção

contra agentes infectantes, óculos de segurança e equipamentos respiradores, dentre outros. No total, a resolução da Camex reduz para zero por cento, até o dia 30 de setembro de 2020, a alíquota do Imposto de Importação de produtos de 33 códigos da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).

A resolução também determina que os órgãos e entidades da Administração Pública Federal que exerçam atividades de licenciamento, controle ou fiscalização de importações desses itens adotem tratamento prioritário para a liberação das mercadorias. A medida (Resolução nº 17, de 17 de março de 2020) entrou em vigor a partir da publicação no Diário Oficial da União, nesta quarta-feira (18/03).

*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*