

Notícias principais

A Presidência da República editou, neste sábado (04/06), a Medida Provisória 945/20, com foco no setor portuário. O objetivo é garantir um ambiente mais seguro para os trabalhadores dos portos brasileiros, em virtude da pandemia causada pelo coronavírus. A medida foi publicada no Diário Oficial da União e tem validade por 120 dias.

A medida altera a forma de escalação dos trabalhadores avulsos, que realizam operações de carga e descarga nos portos públicos brasileiros sob demanda. Atualmente, eles são escalados em meio a grandes aglomerações nos terminais, o que não é recomendável em tempos de pandemia. A partir da MP, os órgãos gestores de mão de obra (OGMOs) deverão realizar a escalação com o uso de novas tecnologias, por meios eletrônicos de forma remota, que permita ao profissional somente comparecer ao porto no momento efetivo da execução do trabalho.

Outro detalhe da MP é que os OGMOs não poderão escalar trabalhadores que apresentem sintomas semelhantes à gripe ou resfriado; diagnosticados com COVID-19; que estejam gestantes ou lactantes; com idade igual ou superior a sessenta anos; e que tenham imunodeficiência ou doenças respiratórias ou doenças preexistentes crônicas ou graves.

Assim, a MP também assegura que os trabalhadores que estejam enquadrados nas situações citadas acima tenham o direito de receber indenização compensatória mensal de 50% da média mensal recebida entre 1º de outubro de 2019 e 31 de março de 2020. O custo com o pagamento das indenizações será suportado pelos operadores portuários que requisitarem os trabalhadores, que terão direito a desconto nas tarifas portuárias em valor equivalente ao da indenização a ser paga, ou reequilíbrio de seus contratos. Os OGMOs serão responsáveis por calcular, arrecadar e repassar aos beneficiários o valor a ser pago.

Por fim, para não ocasionar interrupções nas operações em caso de indisponibilidade de trabalhadores avulsos, fica previsto que os operadores portuários que não sejam atendidos possam contratar livremente trabalhadores com vínculo empregatício para serviços de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações. O prazo máximo do contrato será de 12 meses, e a transitoriedade da medida em razão da pandemia deve estar clara.

Portos, terminais e infraestrutura

A Maersk informou a seus clientes que está implementando a Taxa de Congestionamento no Destino (CFD) no valor de USD 1000 por contêiner para todas as cargas Reefer com destino a Manila, nas Filipinas. Isso porque o porto de Manila sofre impactos com a redução de sua produtividade, resultando, assim, em limitações na disponibilidade de pontos de tomadas para contêiner refrigerado.

A taxa passa a valer para reservas com a data de cálculo de preço (PCD) a partir de 6 de Abril para corredores não FMC e a partir de 1 de Maio para corredores FMC.

De acordo com a empresa, a Maersk aceitará reservas de cargas refrigeradas para Manila somente nas condições de que não garante o direcionamento da carga nem se responsabiliza por atrasos no prazo de entrega.

Nesta semana está sendo realizada pelo Porto do Rio Grande a exportação de 1.276 automóveis Onix e Onix Plus fabricados pela GM em Gravataí. São duas operações distintas. No dia 4 de abril o navio Jasper Arrow, com bandeira de Bahamas, atracou no cais público do Porto do Rio Grande para embarcar 216 unidades para a Colômbia. O outro embarque será feito pelo navio de bandeira cipriota Gral San Martin, com carregamento de 1.060 automóveis da mesma marca e modelos.

Os operadores portuários responsáveis pela operação do navio Jasper Arrow pela parte terrestre é o Operador Portuário Nexus e a execução da parte de bordo será feita pela Sagres Operações Portuárias. Já no navio Gral San Martin quem fará a parte terrestre será o Operador Portuário Nexus e a parte de bordo pela Agência Marítima Orion. Somadas, as operações têm previsão de duração de aproximadamente 24 horas, e envolverão 90 trabalhadores avulsos e 40 colaboradores dos operadores portuários.

O navio Jasper Arrow, que tem 199,94 metros de comprimento e 32,26 metros de largura foi construído em 2005, e é um navio especial de carregamento "Roll on, Roll off". Este navio já tem outros veículos carregados de outros portos anteriores, assim como a embarcação Gral San Martin, que tem 175,91 metros de comprimento e 31,15 metros de largura e foi construída em 2009.

Em 2019, o Porto do Rio Grande movimentou um total de 31.722 veículos, entre desembarque e embarque. Foram 31.199 veículos embarcados, o que representa 98,35 % da movimentação de veículos e 523 veículos desembarcado, representando 1,65 % dos veículos movimentados.

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, reconheceu que faltam contêineres refrigerados para o transporte de cargas no Brasil, como têm afirmado entidades ligadas ao agronegócio.

Em entrevista à Globo Rural, ele disse, no entanto, que os armadores estão se organizando para suprir essa necessidade. E descartou riscos de paralisação de atividades nos portos brasileiros por conta do avanço da pandemia de coronavírus.

"Sinalização que a gente tem é que está tudo normal e com perspectiva, inclusive, de aumento de movimentação. Então, não tem nada que nos leve a uma possibilidade de impactos na operação dos produtos do setor agropecuário", afirmou Piloni, acrescentando que o governo tem tomado medidas para garantir a saúde e a segurança dos trabalhadores portuários.

De acordo com ele, o governo prepara medida provisória que endereça questões relacionadas ao afastamento dos trabalhadores avulsos que integrem o grupo de risco e oferece suporte de indenização pelo tempo não trabalhado, além tratar de questões pertinentes à escala eletrônica nos portos brasileiros. "Embora a MP não tenha sido publicada, o Governo Federal já editou decreto estabelecendo transporte de carga como atividade essencial, portanto, não passível de paralisação de qualquer natureza, seja de ordem trabalhista, seja por embargos de governadores", afirma.

Para Piloni, o Ministério da Infraestrutura está acompanhando com atenção o cenário da falta de contêineres. "No que diz respeito aos contêineres comuns, ainda há disponibilidade; e para os refrigerados, já se percebe uma falta. No entanto, as empresas

(armadores) estão se reprogramando e se organizando para suprir essa ausência”, finaliza.

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou, no dia 01/04, dois projetos de arrendamentos de terminais de celulose no Porto de Santos (SP): STS14 e STS14A. Juntos, os dois receberão R\$ 420 milhões de investimentos. A próxima etapa é o lançamento do edital para a realização do leilão, que deve ocorrer no segundo semestre deste ano.

Os dois terminais serão arrendados pelo prazo de 25 anos. Ambos estão localizados em área pavimentada na região do Macuco, na margem direita do Porto de Santos. O STS14 possui cerca de 31mil m² e, após as intervenções previstas em edital, terá capacidade estática para armazenamento de 97 mil toneladas de celulose e potencial para movimentar 2 milhões de toneladas por ano. Já o STS14A possui cerca de 34mil m² de área e, após intervenções, terá capacidade estática para armazenamento de 125 mil toneladas de celulose e potencial para movimentar 2,6 milhões de toneladas ao ano.

O secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, ressalta a relevância da cadeia produtiva de celulose no país para estruturar esses projetos para concessão. “O Brasil é o segundo maior produtor mundial de celulose. Somente em 2019, foram 21,2 milhões de toneladas produzidas, das quais 14,7 milhões (70%) foram direcionadas para o mercado externo. Cientes da importância dessa cadeia para nossa economia e do papel primordial dos portos para o escoamento dessa carga, trabalhamos sem parar para a disponibilização das duas novas áreas”, avalia Piloni.

Maersk lançou seu primeiro trem intercontinental que vai do leste do porto de São Petersburgo na Rússia até o porto Vostochniy, um porto de águas profundas no mar do Japão que se conecta com a China, Japão e Coreia pelo mar. Segundo a empresa, com isso, a Maersk passa a oferecer alternativas intermodais mais eficientes para os produtores brasileiros que desejam enviar mercadorias para Ásia.

O tempo total de trânsito do novo serviço intercontinental do porto do norte da Europa para Ásia será entre 23 a 32 dias, reduzindo pela metade a rota oceânica tradicional de 52 a 57 dias. Isso significa que as mercadorias podem passar por Roterdã para Rússia por via marítima antes de serem carregadas em um trem que atravessa mais da metade do mundo em uma única viagem.

O primeiro trem intercontinental, que partiu no último final de semana, foi carregado com madeira compensada e produtos químicos da FCT em São Petersburgo para o terminal VSC em Vostochniy, no extremo da Rússia (ambos os terminais fazem parte do grupo Global). Após a chegada em Vostochniy, os contêineres serão carregados em navios de curta distância da Maersk para entrega na Coreia e no Japão.

“O serviço AE19 oferece aos nossos clientes não apenas uma solução de entrega mais rápida, mas também um custo mais baixo que o frete aéreo. Até o momento, o serviço foi usado apenas para remessas para o oeste da Ásia para a Europa; no entanto, como o serviço está em constante crescimento desde o início de 2020, isso também permitiu remessas na direção oposta da Europa para a Ásia. A demanda do cliente para desenvolver o serviço para o leste, especialmente nos setores automotivo, tecnológico, químico e industrial, levou ao lançamento de mais esse serviço”,

compartilha Kasper Krog, chefe do trem intercontinental da A.P. Moller – Maersk.

Com as principais cidades brasileiras em quarentena, a Maersk pede aos clientes que utilizem suas soluções online, como reservas, APP, blockchain e outras plataformas digitais para ajudar no atual cenário desafiador para continuar movendo mercadorias por terra e mar, seja por caminhão, trem, barcaça ou navio. A maior empresa de logística integrada de contêineres do mundo está trabalhando online no modelo home-office e encoraja os seus clientes a fazer o mesmo, colocando a saúde em primeiro lugar.

O Ministério da Infraestrutura concluiu, no último dia 26 de março, acordo para sanar o déficit do fundo de pensão Portus, que atende 10 mil participantes das companhias docas de todo o país. A proposta já foi enviada aos sindicatos envolvidos e à Advocacia Geral da União (AGU). A expectativa é de implementação a partir de abril.

Atualmente, o Portus tem déficit de R\$ 3,3 bilhões. A proposta prevê aporte de cerca de R\$ 1,7 bilhão pelas patrocinadoras (companhias docas). Os participantes, por sua vez, pelo critério de paridade, como determina a lei, pagarão parte de sua responsabilidade por meio da suspensão do benefício por morte aos beneficiários; desconto de 100% no abono anual líquido (décimo-terceiro); e congelamento do valor nominal pago como suplemento de aposentadoria. Além disso, os participantes assistidos e pensionistas terão de pagar contribuições extraordinárias, calculadas em 18,47% do salário de benefícios recebidos.

A proposta foi elaborada pelo ministério em parceria com a Superintendência Nacional de Previdência Complementar (Previc). Após avaliação dos sindicatos, foi apresentada e aprovada pelas categorias e, agora, segue para assinatura do acordo.

O Portus foi criado em 1979 pela extinta Portobrás (holding que centralizava a administração dos portos brasileiros), com o objetivo de suplementar os benefícios da previdência dos trabalhadores portuários. Em razão dos déficits financeiros, sofreu intervenção. O fundo chegou a correr risco de liquidação, medida que levou o Ministério da Infraestrutura, as patrocinadoras e os sindicatos a alinharem a atual proposta.

No dia 30 de março, aconteceu, na área da Nova Bacia de Evolução do Complexo Portuário de Itajaí, a décima segunda manobra especial com navios de até 306 metros de comprimento e 48,50 metros de largura.

Todas as operações de manobras foram regulamentadas e autorizadas pela Autoridade Marítima (Marinha/Delegacia da Capitania dos Portos de Itajaí), e acompanhadas e monitoradas pela Superintendência do Porto de Itajaí, Guarda Portuária, Marinha, Praticagem, Terminais Portuários (APMT e PORTONAVE), Armadores, agenciadores marítimos e empresas de rebocadores. Com isso, após homologação da Marinha, Porto de Itajaí e Complexo Portuário estarão prontos para receber grandes embarcações de 350 metros de comprimento.

Foram doze manobras de entradas e saídas realizadas com sucesso. Para as manobras de saída, o navio desatracava do cais, seguia de popa (ré) até a área da nova Bacia de Evolução, onde fazia o giro de 180º graus partindo de proa (frente) para fora do

canal de acesso. As outras seis, de entrada, o navio realizava o giro de 180º graus na área da baía, e na sequência, seguia de popa (ré) até o local de atracação. As manobras se davam por encerradas, assim que o navio atracasse junto ao cais do terminal, ou que saísse por completo da área da baía cruzando o canal da barra.

Todas as manobras especiais realizadas na área da nova Baía de Evolução foram com navios que já operam no complexo local, e que sucessivamente serão substituídos por navios de 336 a 350 metros de comprimento.

O valor total investido nesta primeira etapa da obra de readequação do acesso viário foi de R\$ 174,6 milhões, sendo R\$ 129 milhões oriundos do Governo do Estado de Santa Catarina através da Secretaria de Estado da Infraestrutura, R\$ 40,1 milhões da do Porto de Itajaí e R\$ 5,5 milhões da Portonave (Porto de Navegantes).

A nova Baía de Evolução, nesta primeira etapa, contempla 500 metros de diâmetro e profundidade de 14,00 metros. “Fazer uma manobra a ré (popa), onde a embarcação fica sem máquinas e os rebocadores efetivamente o conduzem até a área da baía, ou vice-versa na área da nova baía, não é inédito no mundo, tradicionalmente esse tipo de operação já são realizadas em vários portos da Europa, e agora, realizamos e finalizamos esta etapa no Brasil, melhor, aqui em nosso complexo. Essa manobra faz parte de um conjunto de ações que estamos fazendo para fazer com que a infraestrutura do complexo portuário de Itajaí possa atingir e atender os navios denominados mega ships, com até 350 metros de comprimento, mas na próxima fase daremos início a novos testes com navios de 336 metros de comprimento e 52 metros de boca (largura), e com isso, aguardar em definitivo a homologação da Autoridade Marítima”, destaca o Superintendente do Porto de Itajaí, Marcelo Werner Salles.

Devido à natureza sem precedentes da pandemia do COVID-19 e da previsão de forte queda na demanda, os membros da The Alliance, Hapag-Lloyd, HMM, Ocean Network Express e Yang Ming anunciaram que vão modificar seu itinerário de navegação em abril. Ficará da seguinte maneira:

Ásia e Norte da Europa

Semana 15 – FE2 nulo

Semana 16 – FE4 e FP2 EUR nulos

Semana 17 – FE2 e FP2 EUR nulos

Semana 18 – FE3 e FE4 nulos

Ásia e Mediterrâneo

Semana 15 – MD1 nulo

Semana 16 – MD2 e MD3 nulos

Semana 17 – MD1 nulo

Semana 18 – MD2 nulo

Transpacífico – Costa Oeste

Semana 14 – PN4 nulo

Semana 15 – PS5 e PN4 nulos

Semana 16 – PS4 e PS5 cancelados

Semana 17 – PS3 *, PS5, PN3 e PN4 cancelados

Semana 18 – PS4, PS5 nulos

* O HMM não participa da Semana 17 PS3

Transpacífico – Costa Leste (via Panamá e Canal de Suez)

Semana 14 – EC3 nulo

Semana 15 – EC3 nulo

Semana 16 – EC3 nulo

Semana 17 – EC3 nulo

Semana 18 – EC3 nulo

Transatlântico*

Semana 15 – AL2 e AL5 nulos

Semana 17 – AL1 e AL4 nulos

* O HMM não participa do Transatlântico

De acordo com o comunicado emitido pelo grupo, além das viagens canceladas em abril, os membros da The Alliance estão atualmente preparando mudanças estruturais em seus serviços para 2020 e farão os respectivos anúncios nas próximas semanas. Os ajustes são baseados na atual situação do mercado.

Dados divulgados pela ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, traz o Porto Itapoá na primeira posição entre os portos movimentadores de contêineres do Estado de Santa Catarina. No Brasil, o Terminal ocupa a terceira posição.

Segundo os dados da ANTAQ, o incremento em Itapoá foi o maior entre os seis maiores portos brasileiros, de 15,92%, com 735 mil TEUS movimentados em 2019 – dados preliminares divulgados pelo porto em janeiro apontavam crescimento de 14%.

Outro dado interessante revelado pela publicação da ANTAQ foi o volume movimentado pelos portos em tonelagem, incluindo aqui todas as cargas que passam pelos terminais portuários, como grãos, combustíveis, minério, ferro, fertilizantes, veículos, contêineres e carga geral. Em Santa Catarina, o Complexo Portuário da Baía da Babitonga, que incluem os terminais portuários de Itapoá e São Francisco do Sul, representaram 59,3% de toda a carga movimentada pelos portos no Estado. Ao todo Santa Catarina movimentou quase 47 milhões de toneladas. Desse montante os portos da Babitonga movimentaram quase 28 milhões de toneladas.

A CMA CGM enviou um comunicado a seus clientes informando que as operações dos terminais e a coleta de contêineres nos portos de Manila e Subic, nas Filipinas, têm sido lentas devido aos últimos acontecimentos no país, que este ano já registrou a erupção de um vulcão além de enfrentar a pandemia causada pelo coronavírus.

Com isso, a maioria dos plugs frigoríficos nos pátios dos terminais de contêineres nos portos já foi ocupada. A CMA CGM está sendo, então, forçada a desviar as cargas reefer para outros portos.

Para cobrir os custos adicionais, a CMA CGM aplicará uma sobretaxa (Port Congestion Surcharge) no valor de USD 1.400 por contêiner reefer para todas as novas reservas de praça destinadas aos terminais de Manila Sul e Norte e Subic, a partir de 30 de abril de 2020.

Ainda de acordo com a empresa, para contêineres já em curso e aqueles que já foram redirecionados, uma sobretaxa específica será calculada no momento da recarga, assim que o espaço for disponibilizado nesses terminais.

A Maersk anunciou que com a recente queda no preço dos combustíveis a empresa redefiniu o valor de cobrança da taxa EFF (Environmental Fuel Fee) como zero a partir do dia 10 de maio.

Em Dezembro de 2019, a Maersk havia introduzido a taxa EFF para cobrir o aumento e volatilidade dos custos dos combustíveis associados ao regulamento IMO 2020. O valor da EFF é revisado mensalmente para mostrar os desenvolvimentos em combustíveis com baixo teor de enxofre.

De acordo com a empresa, qualquer aumento ou redução significativa será dividido igualmente entre a Maersk e seus clientes nesta fase inicial do IMO 2020.

Este valor será mantido até que se tenha um aumento nos preços. A expectativa é que o preço dos combustíveis permaneça com alta volatilidade.

A EFF é aplicada sobre o Maersk Spot e todos os contratos com validade de até três meses.

O Ministério da Infraestrutura enviou ao Tribunal de Contas da União (TCU) os estudos de viabilidade para a concessão de dois terminais portuários no Porto de Aratu (BA). Na próxima semana, mais dois projetos serão enviados: um no Porto de Santana (AP) e outro no Porto de Maceió (AL). Todos já passaram por audiências públicas e agora esperam aprovação do tribunal para que os editais dos leilões sejam lançados. A previsão total de investimentos nesses terminais é de R\$ 468 milhões.

O terminal ATU 12, no Porto de Aratu-Candeias (BA), destinado à movimentação de graneis sólidos, é o que possui previsão mais alta de investimentos: R\$ 294 milhões. O local será arrendado por 25 anos e será destinado à movimentação de fertilizantes, concentrado de cobre e minérios diversos. A expectativa é de 2 milhões de toneladas escoadas por ano.

Também no Porto de Aratu (BA), o terminal ATU 18 possui valor de investimentos e tempo de arrendamento inferior: R\$ 119 milhões, em 15 anos. O local também estará destinado à movimentação e armazenagem de granel vegetal sólido. O complexo no qual o terreno está inserido funciona como rota de escoamento da produção e importação do Polo Industrial de Camaçari – o maior complexo industrial integrado do Hemisfério Sul, abrigando mais de 90 indústrias químicas e petroquímicas, além de outros setores como automotivo, celulose e metalurgia do cobre.

O terminal para movimentação e armazenagem de granel vegetal sólido no Porto de Santana (AP), MCP02, será arrendado pelo prazo de 25 anos e terá R\$ 41 milhões em investimentos. O terminal fará movimentação e armazenagem de granel vegetal sólido, especialmente farelo de soja, que tem destacada importância na balança comercial brasileira.

Por fim, está previsto o arrendamento do terminal MAC 10, no Porto de Maceió (AL), por 25 anos, com valor de investimentos de R\$ 12 milhões. O terminal será dedicado à movimentação de granel líquido, especialmente ácido sulfúrico. A demanda por produtos químicos no complexo é influenciada pela presença do Polo Cloroquímico de Alagoas, localizado no município de Marechal Deodoro. O polo conta com empresas que atuam nos segmentos de fabricação de PVC, soda cáustica, tubos e conexões, plásticos em geral, bem como na produção de insumos para a indústria química.

As operações portuárias seguem normais, com cuidados redobrados, nos portos brasileiros. Neste final de semana, o Porto de Paranaguá fez o primeiro embarque do país de fubá ensacado. São 6 mil toneladas da farinha de milho que vão alimentar famílias no Congo, na África.

O produto é paranaense, com origem na região de Maringá. O embarque, na modalidade breakbulk (em que a mercadoria é transportada solta no porão de navio) permite melhores custos do que o transporte marítimo via contêineres, que é a prática comum para produtos em menor volume. Ao todo, foram 240 mil sacas embarcadas.

Segundo o presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, é importante que as cargas sejam diversificadas. “Toda a cadeia logística ganha com um novo produto entre as exportações. Já mostramos que temos conhecimento, capacidade e estrutura para atender, com qualidade e eficiência, o segmento de Carga Geral que é o que mais vem crescendo em movimentação”, diz.

O fubá, ou farinha de milho, já é exportada há alguns anos, pelo Porto de Paranaguá, mas em contêineres. “Nossa expectativa com esse embarque em breakbulk é muito boa. Um novo produto abre uma nova frente que independe de safra, pois a farinha usa milho estocado. É um produto regular, com exportação o ano todo. A gente ganha uma nova frente de trabalho. Isso é bom para toda a comunidade portuária”, afirma Patrick Ferreira Tavares, diretor comercial do grupo Marcon, empresa responsável pelo carregamento.

De acordo com Tavares, a operação usa sacas de 25 quilos, como a realizada para o embarque do açúcar. Para ele, a tendência é que a nova modalidade de exportação do fubá, assim como de outros produtos, se estabeleça. Entre as mercadorias que podem seguir essa mesma linha, está o feijão, milho de pipoca, gergelim e derivados. “Acreditamos que existe grande possibilidade de seguirem esse o mesmo caminho, pela quantidade já exportada em contêiner”, diz Tavares.

De fubá, em 2019, foram 1.280 TEUs (unidade padrão de um contêiner de 20 pés) exportados. De feijão, 2.263 TEUs; pipoca 1.450 TEUs; e gergelim 130 TEUs.

CUIDADOS – Por se tratar de um gênero alimentício destinado à alimentação humana, alguns cuidados são cumpridos no armazenamento e transporte da carga do fubá. “Temos várias controladoras acompanhando esta operação que considera, em

primeiro lugar, a qualidade e a limpeza que garantimos, tanto nos armazéns fora do porto, quanto nos caminhões, nos shiploaders (carregadores) e no porão do navio”, garante o diretor-comercial da empresa.

Segundo ele, o embarque foi discutido com a Diretoria de Operações da Portos do Paraná por mais de um mês. “O porto deu todas as condições para que essa operação fosse realizada. O Porto de Paranaguá é um dos poucos portos do país a ter capacidade para fazer essa operação”, afirma.

O motivo, segundo Tavares, é que no terminal paranaense os armazéns de retro área são especializados em gêneros alimentícios, com capacidade estática, superior a 100 mil toneladas. “Isso nos possibilita manter a produtividade no carregamento do navio. Além disso, o Porto de Paranaguá dá segurança aos operadores. Hoje temos a melhor estrutura do país para carga geral”, afirma.

Grãos

A consultoria Agroconsult divulgou, em 31 de março, que a safra de soja do Brasil em 2019/20 deverá atingir 123,5 milhões de toneladas.

A estimativa foi atualizada após o tradicional Rally da Safra. Antes do tour, a Agroconsult projetava a safra de soja brasileira em 124,3 milhões de toneladas.

De acordo com reportagem publicada pela Reuters, a empresa estimou ainda a área semeada com a oleaginosa no país em 36,8 milhões de hectares, ante 36,7 milhões previstos em janeiro.

A consultoria destacou produtividades recordes em Estados como Mato Grosso, Goiás e Paraná —este, com a maior do Brasil—, mas citou fortes perdas no Rio Grande do Sul devido à seca.

Minérios

A Vale corre o risco de enfrentar uma postergação da retomada de capacidade de produção devido a possíveis atrasos em inspeções, avaliações e autorizações, ocasionadas devido à pandemia do novo coronavírus.

A empresa, que teve que paralisar diversas atividades depois do rompimento de uma de suas barragens de rejeitos em Brumadinho (MG) em janeiro de 2019, depende da conclusão de revisões de segurança e de aprovações de autoridades para retomá-las, o que não vem sendo feito.

Apesar disso, de acordo com a Vale, a pandemia até agora teve impacto limitado em seus negócios, sem interrupções em operações brasileiras e em portos chineses.

Carnes

De acordo com a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), as exportações brasileiras de carne de frango (considerando todos os produtos, entre in natura e processados) totalizaram 349,5 mil toneladas em março. O número é 2,6% superior ao registrado no mesmo período do ano passado, quando foram exportadas 340,5 mil toneladas.

Já a receita dos embarques chegou a US\$ 552,5 milhões, número 1,7% inferior ao registrado em março de 2019, quando foram obtidos US\$ 562,2 milhões.

No acumulado do ano, foram exportadas 1,021 milhão de toneladas, volume 8,8% maior que as 939 mil toneladas embarcadas no mesmo período do ano passado. A receita trimestral ficou em US\$ 1,635 bilhão, número 6% maior que o saldo relativo a 2019, com US\$ 1,542 bilhão.

“Mesmo com os impactos gerados pelo Covid-19, o setor segue desempenhando seu papel estratégico de auxílio à segurança alimentar da população brasileira e de diversas nações em todo o mundo, várias delas, que enfrentam neste momento o quadro epidêmico”, destaca Francisco Turra, presidente da ABPA.

Carne suína – As exportações brasileiras de carne suína (considerando todos os produtos, entre in natura e processados) totalizaram 72,1 mil toneladas em março, resultado 31,45 acima do registrado no mesmo período de 2019, quando foram embarcadas 54,8 mil toneladas.

O saldo cambial das exportações de março alcançou US\$ 166 milhões, número 56,1% maior que o efetivado no mesmo mês do ano anterior, com total de US\$ 106,3 milhões.

No ano (janeiro a março) os embarques do setor chegaram a 208 mil toneladas, número 32% acima do obtido no primeiro trimestre de 2019, quando foram exportadas 157,5 mil toneladas. Em receita, houve aumento de 62,6%, com US\$ 485,1 milhões no primeiro trimestre deste ano, contra US\$ 298,3 milhões nos três primeiros meses do ano passado.

De acordo com reportagem publicada pela Reuters, os embarques de carne bovina da Argentina para a União Europeia caíram para quase zero em meio à pandemia global de coronavírus. Já as vendas para a China, principal compradora, recuaram para abaixo de níveis de 2019.

Os embarques argentinos de carne haviam disparado nos últimos anos, impulsionados principalmente pela demanda da China, o que ajudou o país a levar suas exportações de carne em 2019 a 3 bilhões de dólares.

As exportações saltaram 50% no ano passado, para 845,8 mil toneladas, com a China ficando com cerca de três quartos disso, segundo dados oficiais. A União Europeia respondeu por 9% das vendas.

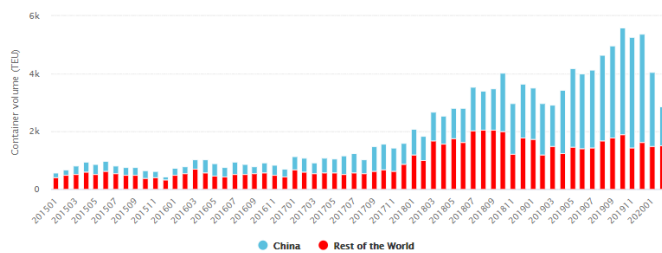
“Devido ao impacto da pandemia, os mercados de exportações cortaram muitas de suas compras e estão extremamente restritos”, disse o presidente do consórcio ABC de exportadores argentinos de carne, Mario Ravettino.

Ele disse que as exportações para a China em março caíram 15% ante os níveis do ano passado, quando a Argentina enviava cerca de 50 mil toneladas por mês para atender à demanda chinesa.

Representantes da indústria de carne argentina dizem que o mercado da Europa, agora no centro da pandemia, viu um colapso ainda maior da demanda, o que basicamente paralisou as exportações para a região, que normalmente compra cortes mais caros.

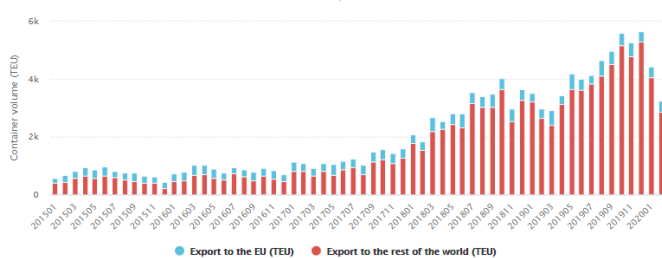
O gráfico a seguir mostram as exportações argentinas de carne bovina para a China e para o restante do mundo a partir de janeiro de 2015:

Argentina beef (HS 0201 & 0202) exports | China vs the rest of the World | Jan 2015 to Feb 2020 | TEU



Já o gráfico abaixo mostra as exportações de carne bovina da Argentina para a União Europeia e o restante no mundo desde janeiro de 2015:

Argentina beef (HS 0201 & 0202) exports | EU vs the rest of the world | Jan 2015 to Feb 2020 | TEU



Graph Source: DataLiner

Desde o início do ano, a China não aprovou nenhum novo frigorífico brasileiro para exportação devido à epidemia de coronavírus. Todas as habilitações estão suspensas até um alívio na crise de saúde pública.

De acordo com reportagem publicada pela Reuters, a paralisação ocorre mesmo após os governos do Brasil e da China terem chegado a um acordo em janeiro sobre um novo sistema que visa acelerar as aprovações.

Segundo o secretário de Assuntos Internacionais do Ministério da Agricultura, Orlando Leite Ribeiro, o ministério tentou entrar em contato com representantes chineses mais cedo neste ano sobre o início da implantação do sistema, mas naquela época, com o coronavírus surgindo, a Administração Geral das Alfândegas da China (GACC) não estava funcionando normalmente.

“O que está acontecendo é um descasamento temporário. A China foi afetada primeiro pelo Covid-19 e agora, quando a China começou a voltar ao normal, o Brasil foi afetado pelo coronavírus”, disse Ribeiro.

Ribeiro ainda alertou que novas habilitações são pouco prováveis até que o surto no Brasil diminua, o que pode levar meses.

A China é o maior comprador de carne bovina, suína e de frango do Brasil.

Dezenas de frigoríficos aprovados no ano passado já obtiveram permissões para exportação e não têm sido afetados, disse Ribeiro. A China aprovou 25 novas plantas em setembro e mais 13 em novembro.

O novo sistema acordado com o Brasil em dezembro permite à China realizar “inspeções virtuais” nas plantas do país, via link de vídeo remoto, substituindo a necessidade anterior de visita presencial de uma delegação chinesa às unidades industriais. Houve um primeiro teste em setembro.

Confira no gráfico a seguir as exportações de carne do Brasil para a China a partir de janeiro de 2015:

China pork (0203), beef (0201, 0202), & chicken (0207) import trends from Brazil | Jan 2015 to Sept 2019 | TEU & WTMT

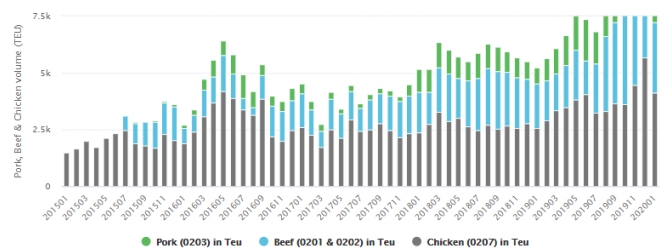


Chart source: DataLiner

Outras cargas

A Anfavea, Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, divulgou, nesta segunda-feira, 06 de abril, os resultados da indústria em março, já com forte interferência da crise da Covid-19 nas últimas duas semanas do mês.

Depois de duas semanas de forte atividade no mercado interno, que apontavam para um robusto crescimento, a paralisação gradativa do comércio e das fábricas na segunda quinzena resultou em queda de quase 90% nas atividades do setor. “Tivemos dois momentos bem distintos em março. Até o começo da segunda quinzena, as vendas estavam em alta, com crescimento de 9% no acumulado do ano, em relação ao ano passado. Mas o avanço da pandemia em nosso país foi provocando a interrupção das atividades nas fábricas e nas concessionárias, fazendo com que fechássemos o mês com queda de 8% no acumulado do ano”, explicou Luiz Carlos Moraes, presidente da Anfavea.

Segundo o dirigente, mais preocupante é verificar que as vendas despencaram quase 90% das primeiras semanas para as duas últimas, o que projeta um resultado preocupante para abril.

Observando março de 2020 com um todo, a queda em relação ao mesmo mês de 2019 foi de 21% para produção, licenciamentos e exportação, coincidentemente. Na comparação com fevereiro, a retração foi de 18% nos emplacamentos e nas exportações, e de 7% na produção.

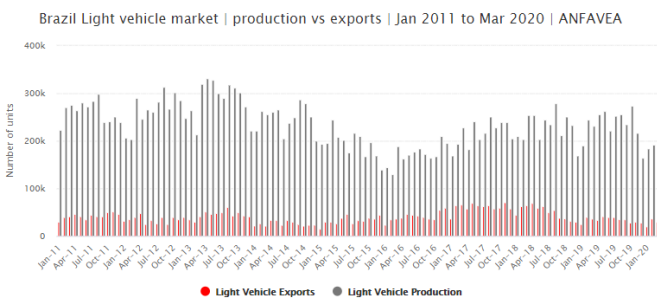
Atividades essenciais

Ao contrário dos automóveis, ônibus e caminhões, as máquinas agrícolas e rodoviárias ainda observaram um mês positivo, já que a maioria das fábricas funcionou até o começo de abril, e as vendas estavam aquecidas em função da época de colheitas. Na comparação com o mês anterior, as vendas avançaram 46%, as exportações 19% e a produção 15%. As fabricantes de máquinas agrícolas garantem ter estoque para atender os produtores rurais, atividade considerada essencial, com ou sem pandemia. Outra atividade que permanece a pleno vapor é a de assistência técnica e distribuição de peças para as máquinas, e também para caminhões.

O gráfico a seguir mostra o comparativo das exportações de veículos de março de 2020 com fevereiro de 2020 e março de 2019:



O gráfico a seguir, feitos com dados da Anfavea, mostra a produção e a exportação de veículos leves do Brasil no período de janeiro de 2011 a março de 2020:



A Mercedes-Benz anunciou, no dia 03 de abril, que decidiu ampliar em cerca de uma semana o retorno de suas atividades no Brasil, paradas desde 23 de março por causa das medidas de quarentena para adotadas para frear o coronavírus no país.

Assim, o período de retorno das atividades que seria no dia 22 de abril passa a ser no dia 4 de maio.

No comunicado, a montadora afirma que vai iniciar negociações com sindicatos para encontrar “alternativas de gestão de mão de obra para ajustar custos à atual realidade” do mercado.

No último dia 02, a associação de concessionários de veículos, Fenabrave, reportou uma queda de 15% na venda de caminhões novos no Brasil em março em relação ao mesmo período de 2019. Já as vendas de ônibus desabaram 34%.

A Câmara de Comércio Exterior (Camex) zerou o Imposto de Importação de mais 25 insumos, componentes e acessórios utilizados na fabricação e operação de respiradores e ventiladores pulmonares e de máscaras de proteção.

O objetivo da medida, ao reduzir a zero as tarifas, é aumentar a oferta de insumos para a produção nacional de bens destinados a combater a pandemia, diminuindo os custos para a fabricação desses bens no país e aumentando a sua disponibilidade para o sistema de saúde brasileiro. “As mercadorias que constam do Anexo Único desta Resolução somente terão redução da alíquota do Imposto de Importação a zero quando utilizadas no enfrentamento ao Coronavírus/Covid-19”, destaca a Resolução

Gecex nº 28/2020, publicada nesta sexta-feira (3/4) no Diário Oficial da União. Essa medida complementa reduções anteriores, adotadas pelas Resoluções Gecex 17/2020 e 22/2020, que reduziram a zero as tarifas de 111 itens utilizados diretamente no combate à pandemia.

A nova redução abrange 22 códigos da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), definidos em trabalho conjunto entre a Secretaria Executiva da Camex (Secamex), a Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade (Sepec/ME) e a Receita Federal, atendendo a demandas do Ministério da Saúde e do setor privado. As tarifas, que chegavam a 26%, ficarão zeradas até 30 de setembro de 2020.

Os produtos listados vão desde tecidos para fabricação de máscaras de proteção e suporte metálico para circuitos respiratórios, até micromisturador de gases para ventiladores pulmonares, placa de circuito impresso e sensores de fluxo de ar ou oxigênio para aparelhos respiratórios de reanimação, além de sensores para ventiladores e simulador de complacência pulmonar, para monitorar volumes e pressões ventilatórias.

Também são relacionados itens como placa-mãe, placa controladora de touch screen, painel touch screen, monitor LCD e cartão de memória do tipo microSD industrial; motores, baterias chumbo-ácido e de lítio.

Outras medidas - Além da redução a zero das tarifas de importação de produtos contra a Covid-19, outras medidas podem ser destacadas:

- A suspensão temporária, por razões de interesse público, dos direitos antidumping sobre tubos de coleta de sangue e seringas descartáveis, bem como da exigência de licenciamento não-automático na importação desses produtos;

- Redução a zero do Imposto sobre os Produtos Industrializados (IPI) para bens importados essenciais ao combate à Covid-19;

- Simplificação do despacho aduaneiro de importação para manter um fluxo rápido de abastecimento de itens essenciais e evitar gargalos nos recintos aduaneiros ao agilizar a entrega das cargas;

- Licenciamento não-automático na exportação, para o governo monitorar as condições de oferta e demanda de produtos utilizados no combate à pandemia no mercado doméstico, permitindo a exportação apenas do excedente;

- Eliminação de licenciamentos na importação de competência da Secex, Inmetro e Anvisa para produtos essenciais;

- Simplificação dos requisitos para importação de dispositivos médicos, além da simplificação dos requisitos para fabricação e aquisição de dispositivos médicos prioritários para uso em serviços de saúde, como máscaras cirúrgicas, óculos de proteção e respiradores N-95.

A Resolução Gecex nº 28/2020 traz a lista completa de insumos com Imposto de Importação zerado.

Nas últimas semanas, a Câmara de Comércio Exterior (Camex) do Ministério da Economia zerou as tarifas de importação de 85 NCMs voltados aos segmentos farmacêutico e médico-hospitalar utilizados no combate à Covid-19.

A redução a zero das alíquotas inclui kits para testes de coronavírus, equipamentos e aparelhos médico-hospitalares, e drogas como cloroquina, hidroxiclороquina, azitromicina e imunoglobulina. Também são relacionados itens como álcool etílico, álcool gel, cloreto de sódio puro, oxigênio e dióxido de carbono medicinais; gaze, água oxigenada, lençóis de papel, luvas de proteção, esterilizadores e agulhas; equipamentos de oxigenação e de intubação, aparelhos de respiração artificial, termômetros, instrumentos e aparelhos para diagnóstico, máscaras, roupas de proteção contra agentes infectantes, óculos de segurança, dentre outros.

Um levantamento feito pela Datamar aponta que apenas nos dois primeiros meses de 2020 já foram importados 49,8 mil toneladas destes 85 NCMs, o equivalente a US\$ 287,6 MM em mercadorias. Os portos de Santos, Itapoá, Itajaí e Rio de Janeiro movimentaram 81,0% do volume total de carga desses produtos.

Os portos da região Sul foram responsáveis por receber, entre janeiro e fevereiro, 20,5 mil toneladas (40%) desses equipamentos, os da Sudeste 27,3 mil toneladas (55%), do Norte 667 toneladas (1%) os portos do Nordeste 1,7 mil toneladas (4%).

Comparativo com 2019 - No comparativo dos dois primeiros meses de 2019 contra o mesmo período de 2020, a Datamar detectou que houve um crescimento de 74% na importação de itens ligados à prevenção e tratamento da Covid-19. Os destaques são as gazes, ataduras e artigos análogos (+12.988%), esterilizadores médico-cirúrgicos ou de laboratório (+2.102%), vestuário e seus acessórios (+290,7%) e produtos farmacêuticos (+163%).

Confira na tabela a seguir os NCMS que mais tiveram crescimento:

NCM	JAN e FEV/2019 (kg)	JAN e FEV/2020 (kg)	Δ 2019 vs 2020 (variação)
3005.90.19	25	3.272	12.988,0%
8419.20.00	501	11.034	2.102,0%
6210.20.00	2.446	9.557	290,7%
3002.12.29	17.893	47.104	163,3%
9020.00.90	10.081	22.763	125,8%
3004.20.29	81.015	180.273	122,5%
2811.21.00	42.079	79.234	88,3%
2207.10.90	21.442	39.176	82,7%
4015.11.00	97.748	169.982	73,9%

Source: Datamar

A fiscalização das importações de produtos vegetais e de seus subprodutos já está sendo processada em um único sistema do governo federal: o Portal Único de Comércio Exterior. O sistema possibilita um controle mais seguro e mais ágil das importações.

Trata-se de um esforço articulado entre o Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento e o Ministério da Economia, com o objetivo de reduzir a burocracia nos portos brasileiros, promovendo a facilitação do comércio internacional seguro.

Atualmente, os fiscais do Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro) para promover a fiscalização de uma importação de farinha de trigo, por exemplo, precisavam acessar três sistemas diferentes. O usuário igualmente precisava depositar as mesmas informações em diferentes bases de dados.

A partir de agora, toda a informação será processada no Portal Único de Comércio Exterior. As informações são checadas

eletronicamente pelo Mapa e enquadradas em um nível de fiscalização (canal verde, amarelo ou vermelho). O Auditor Fiscal Federal Agropecuário adota as providências na medida do necessário.

A iniciativa permitirá que cargas de baixo risco ou aquelas onde o controle é apenas documental sejam liberadas em poucos minutos, otimizando o tempo das equipes de fiscalização que poderão intensificar as inspeções de produtos e insumos de maior risco bem como dos produtos perecíveis que precisam ser liberados mais rapidamente para manutenção da qualidade e conservação desses alimentos.

O novo processo também pretende facilitar a solicitação de autorizações de importação em um fluxo que consolida as ações realizadas nas Superintendências Federais de Agricultura em um único processo que será posteriormente utilizado pelo Vigiagro, facilitando o atendimento dos usuários que atualmente precisam abrir processos em até três diferentes sistemas do MAPA para a uma mesma operação de importação.

O novo processo de importação é um passo intermediário e ainda não utiliza a Declaração Única de Importação (DUIMP), mas já permitirá ao Vigiagro a aplicação do gerenciamento de risco nas importações, trazendo mais agilidade e redução no tempo de processamento dessas operações. Isso permitirá aos importadores colher os benefícios que os exportadores já estão usufruindo com a integração entre as plataformas digitais do Mapa e do Ministério da Economia.

Redução de tempo - Em 2018, as exportações de carne foram as beneficiadas. O tempo na época foi reduzido de 3 dias para cerca de 5 minutos. Em 2019, foram as exportações de algodão, complexo soja, milho e demais produtos vegetais, com a redução do tempo da emissão dos certificados internacionais. Essa é a terceira onda de desburocratização no Vigiagro e que alcança toda operação de importação de produtos vegetais pelos portos, aeroportos e postos de fronteira de todo país.

A iniciativa é resultado da parceria entre o Vigiagro e a Secretaria de Comércio Exterior – Secex do Ministério da Economia. Os dois órgãos vêm trabalhando de forma conjunta desde 2017 para integração das plataformas do Mapa com o Portal Único.

A Secretaria de Defesa Agropecuária destaca que essa é uma medida alinhada ao compromisso do governo brasileiro com o Acordo de Facilitação de Comércio (AFC) da Organização Mundial do Comércio, concluído em Bali, por ocasião da IX Conferência Ministerial da OMC, em dezembro de 2013, que entrou em vigor em março de 2016.

Os produtos para os quais já é possível utilizar a nova sistemática podem ser consultados no portal Siscomex Importação

Comércio

Segundo a Confederação Nacional da Indústria (CNI), a recessão global gerada pela pandemia do novo coronavírus pode reduzir as exportações brasileiras em pelo menos US\$ 18,6 bilhões, o que equivale a 8,25% dos US\$ 225,4 bilhões exportados pelo país no ano passado.

A entidade fez projeções iniciais baseada na estimativa de que o PIB global encolherá 1,1% em 2020.

Em termos de volume, a pandemia de covid-19 deve acarretar a diminuição da quantidade exportada em 56 milhões de toneladas. Isso representa queda de 11% em relação ao volume embarcado do Brasil para o exterior em 2019.

No dia 1º de abril, a Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia havia informado que a retomada das exportações brasileiras depois da volta da normalidade ocorrerá de forma lenta. Isso porque a demanda está baixa em todo o planeta. Com a disseminação do novo coronavírus, vários países estão adotando medidas para diminuir a circulação de pessoas, como o fechamento de fronteiras, de atividades não essenciais e isolamento social.

Em nota, a CNI destacou que a projeção é preliminar porque os balanços se baseiam num cenário de recessão global ampla. O levantamento não se refere a exportações para mercados específicos, porque ainda não há dados separados por país ou região. A entidade, no entanto, informou que o impacto sobre as exportações industriais dependerá das medidas tomadas por outros países latino-americanos, os principais destinos dos manufaturados brasileiros.

A balança comercial fechou março com o menor saldo positivo em três anos. No mês passado, o Brasil exportou US\$ 4,713 bilhões a mais do que importou. O resultado é 9,7% superior em relação ao superávit de US\$ 4,296 bilhões registrado em março do ano passado.

No mês passado, o país exportou US\$ 19,239 bilhões, queda de 4,7% em relação a março do ano passado pelo critério da média diária. As importações somaram US\$ 14,525 bilhões, com recuo de 4,5% também pela média diária.

Com o resultado de março, a balança comercial acumula superávit (exportações menos importações) de US\$ 6,135 bilhões nos três primeiros meses do ano, com recuo de 33,1% na comparação com o mesmo período de 2019, quando o superávit tinha atingido US\$ 9,025 bilhões. O acumulado do ano ainda está influenciado pelo mês de janeiro, quando a balança registrou déficit de US\$ 1,674 bilhão.

Nos três primeiros meses do ano, as exportações somaram US\$ 50,095 bilhões, retração de 3,7% em relação ao mesmo período de 2019 pela média diária. As importações totalizaram US\$ 43,960 bilhões, com alta de 2,6% na mesma comparação. Isso explica a retração no saldo deste ano.

Exportações - Segundo a Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia, os principais produtos que tiveram queda nas exportações no mês passado foram milho, com recuo de 51,1% em relação a março do ano passado, celulose (-32,1%) e aeronaves e componentes de aeronaves (-22%). Em compensação, cresceram as vendas de açúcares e melações (+36,4%), carne bovina (+27,1%) e petróleo bruto (+13%).

Apesar da queda média de 9,9% na cotação internacional do barril em março, o volume de petróleo embarcado aumentou 25,4%, resultado no aumento de 13% no valor exportado pelo Brasil.

Em relação aos setores da economia, a agropecuária puxou as exportações no mês passado, com crescimento nas vendas de 6,8% em relação a março de 2019. As vendas da indústria extrativa (categoria que inclui minerais) caíram 4%. Afetadas principalmente pela crise na Argentina, as exportações da

indústria de transformação recuaram 9,8% na mesma comparação.

Importações - Nas importações, as compras de bens de capital – máquinas e equipamentos usados na produção – subiram 6,6% em janeiro em relação ao mesmo mês do ano passado. As aquisições de bens intermediários caíram 3,4%. No entanto, por causa da recuperação da economia, as compras de bens de consumo subiram 6,9%. As importações de combustíveis e lubrificantes tiveram forte queda, com recuo de 15,3%.

Depois de o saldo da balança comercial ter encerrado 2019 em US\$ 46,657 bilhões, o segundo maior resultado positivo da história, o mercado estima menor superávit em 2020, motivado principalmente pelas tensões comerciais entre países desenvolvidos, que reduz o comércio global, e pelo surto de coronavírus na China, o principal destino das nossas exportações.

*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*