

Notícias principais

O Porto de Pecém ingressou na rede Green Award como Fornecedor de Incentivos. Isso significa que ele vai passar a recompensar navios certificados pela Fundação, com sede em Roterdã, na Holanda, com até 10% de desconto na taxa de utilização das instalações de atracação para os navios que possuem um certificado de navio sustentável “Green Award”.

O Green Award é uma plataforma para promover segurança, qualidade e desempenho ambiental no transporte, facilitando uma rede de fornecedores de incentivos com uma gama de benefícios para os titulares de certificados. Certifica petroleiros marítimos e químicos, navios graneleiros, navios GNL e GLP, navios porta-contêineres, navios offshore, RoRo, barcas de navegação interior e navios fluviais. Seus critérios de avaliação abrangem aspectos ambientais, de qualidade e segurança, e desempenho da gerência e da tripulação.

Já o Porto de Pecém ocupou, no primeiro trimestre de 2020, o 11o. lugar na exportação de contêineres e 12o. na importação de contêineres do Brasil de acordo com ranking elaborado a partir de dados do DataLiner. No período, foram exportados 7.012,00 TEUs, um crescimento de 78,1% em relação ao primeiro trimestre de 2019. Nas importações via contêiner, o crescimento no mesmo período foi de 38,73%, com a movimentação de 8.818,00 TEUs [\(Para solicitar um demo do DataLiner clique aqui\)](#)

Veja os rankings brasileiros de portos por movimentação de contêineres no primeiro trimestre de 2020:

Exportações (TEU por porto)

Porto	2019	2020	Diferença %
Santos	230.255,00	249.405,90	+ 8,31%
Paranaguá	82.185,00	88.252,74	+ 7,31%
Navegantes	62.497,00	70.804,17	+ 13,29%
Rio Grande	57.778,00	52.977,00	-8,30%
Itapoá	43.767,00	39.825,58	-9,00%
Itajaí	30.060,00	34.043,33	+13,25%
Salvador	22.725,00	24.214,00	+6,55%
Rio de Janeiro	23.171,00	22.517,50	-2,82%
Vitória	14.750,00	14.932,50	+1,23%
Vila do Conde	13.718,00	11.029,00	-19,6%
Pecém	3.937,00	7.012,00	+78,1%
Porto de Itaguaí	8.690,00	6.211,00	-28,52%
Fortaleza	6.903,00	5.833,00	-15,50%
Suape	4.533,00	5.511,00	+ 21,57%
Natal	4.544,00	5.158,00	+13,51%
Manaus	3.836,00	3.569,00	-6,96%
Imbituba	540,00	152,00	-71,85%

Importações (TEU por porto)

Porto	2019	2020	Diferença %
Santos	223.138,00	226.897,06	+ 1,68%
Paranaguá	55.285,00	61.128,00	+10,56%
Navegantes	57.950,00	55.178,00	-4,78%
Itapoá	40.887,00	50.415,17	+23,30%
Manaus	37.201,00	42.093,00	+ 13,15%
Itajaí	22.123,00	39.869,50	+80,21%
Rio de Janeiro	30.900,00	31.656,50	+2,44%
Suape	18.608,00	22.433,56	+20,55%
Rio Grande	18.617,00	19.404,00	+4,22%
Salvador	15.470,00	17.725,50	+14,57%
Vitória	14.039,00	14.253,50	+1,52%
Pecém	6.356,00	8.818,00	+38,73%
Itaguaí	8.280,00	7.098,00	-14,27%
Vila do Conde	1.724,00	2.073,00	+20,24%
Fortaleza	497,00	474,00	-4,62%
Natal	128,00	184,00	+43,75%
Imbituba	650,00	174,00	-73,23%
Porto Alegre	116,00	107,00	-7,75%
Recife	39,00	96,00	-146%

Fonte: DataLiner

Portos, terminais e infraestrutura

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq, está realizando, a partir do dia 08/06, consulta e audiência públicas virtuais para obter sugestões e contribuições ao edital e contrato de arrendamento do Terminal de Granel Sólido Vegetal do Porto de Mucuripe (MUC01), também conhecido como Porto de Fortaleza, no Ceará. O terminal é destinado à movimentação, armazenagem e distribuição de cargas, especialmente trigo. Os investimentos previstos para o contrato serão a partir de R\$ 56,7 milhões. O prazo contratual é de 25 anos.

Todas as informações sobre como contribuir e subsidiar o edital de arrendamento serão publicadas no site da agência, a partir do dia 8 de junho: portal.antaq.gov.br. A consulta ficará aberta até o dia 22 de julho.

O Terminal de Granel Sólido Vegetal (MUC01) tem uma área de 6 mil m2 e capacidade de escoamento da produção de cargas de até 769 mil toneladas até o término de vigência do contrato. No formato Brownfield, o terminal possui uma estrutura completa de armazenamento de cargas e equipamentos para logística. A outorga fixa/variável será de R\$ 63 mil/mês. O futuro arrendatário deverá realizar investimentos mínimos em infraestrutura e equipamentos necessários para operação, que incluem obras de derrocamento no berço 103 e aquisição de equipamento ship unloader (descarregador de navios).

Dados do DataLiner apontam que no primeiro trimestre de 2020, o Porto de Fortaleza exportou 5.833 TEUs, queda de 15,5% em relação ao mesmo período no ano passado. Em relação às importações, foram 474 TEUs, uma queda de 4,62% em relação ao primeiro trimestre de 2019.

O Terminal de Grãos do Maranhão, também chamado Tegram, localizado no Porto de Itaqui, colocará em operação em agosto um novo “shiploader”, que vai mais que dobrar a capacidade de carregamento de soja e milho do local para volumes máximos em torno de 15 milhões de toneladas/ano.

O aumento da capacidade do Tegram ocorrerá quase que simultaneamente ao momento do ano em que ganham força os embarques de milho.

O novo “shiploader” terá capacidade para carregar 3 mil toneladas por hora, ante 2,5 mil toneladas do equipamento que já funciona em um dos berços de atracação do terminal.

Somente em março, abril e maio deste ano, meses de maior movimentação da soja, o Tegram já exportou cerca de 2,5 milhões de toneladas, crescimento de quase 40% ante o mesmo período do ano passado.

Em 2019, contando com apenas um “shiploader”, o Tegram embarcou mais de 7 milhões de toneladas, sendo a maior parte composta por soja.

De acordo com o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, de um universo de 50 mil trabalhadores, somente 1% (cerca de 500 profissionais) foram diagnosticados com a Covid-19. A informação foi transmitida no último dia 04 de junho na live Papo em Movimento, organizada pela Intermodal South America. “Consideramos que o número está dentro do controle quando pensamos em um público que acaba se expondo mais ao risco”, disse.

Piloni falou, entre outros temas, sobre a edição da MP dos Portuários, que garante cobertura financeira aos trabalhadores afastados por estarem em grupo de risco. No total, entre 15% e 20% dos trabalhadores foram afastados com a garantia salarial pelos Órgãos Gestores de Mão de Obra (OGMOs). Além disso, ressaltou o fato de que a MP garante que as aglomerações nos portos sejam evitadas. “Eu via grandes quantidades de trabalhadores reunidos e ficava preocupado. Trouxemos a escalação eletrônica, que tem sido um sucesso. Os próprios trabalhadores reconhecem a importância disso”, pontuou.

O secretário afirmou ainda que, mesmo durante a pandemia, as agendas de concessões do setor continuam em andamento, com a recente publicação dos editais para leilões de terminais de celulose no Porto de Santos (SP), por exemplo, além do cronograma de desestatizações e contratos assinados para a implementação de novos Terminais de Uso Privado (TUPs).

A Ferroeste (Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A.) transportou, em maio, 1.001 contêineres refrigerados até o Porto de Paranaguá. Foram carregadas aproximadamente 30 mil toneladas de proteína animal congelada no terminal intermodal de Cascavel, no Oeste do Estado, volume 23% maior do transportado em maio do ano passado.

A quantidade também superou o último recorde de movimentação de contêineres pela Ferroeste, que tinha sido atingido em janeiro deste ano, com 946 unidades carregadas. A empresa opera a malha ferroviária entre Cascavel e Guarapuava.

Assim como a ampliação da capacidade de escoamento da safra de grãos, o aumento no carregamento de contêineres que saem de Cascavel com destino ao Porto de Paranaguá é resultado de um acordo firmado pela Ferroeste com a Rumo Logística, que reduziu o tempo de trânsito dos trens pelo modal. O transporte de contêineres também inclui a empresa Brado Logística, responsável pela gestão dos contratos com as cooperativas produtoras.

Em fevereiro deste ano, a Ferroeste e a Rumo formalizaram o Contrato de Operações Específicas (COE), um acordo que permite que as duas empresas compartilhem cargas que saem da Região Oeste em direção a Paranaguá. A negociação possibilita à Rumo, que opera a malha de Guarapuava até Paranaguá, a entrar no trecho da Ferroeste (Cascavel-Guarapuava), inclusive com reforço de maquinário.

O acordo trouxe mais eficiência na logística, já que não é mais necessário transferir a carga de uma empresa para outra.

A maior parte das cargas transportadas nos contêineres é de frango, produzidos pelas principais cooperativas agroindustriais do Oeste do Paraná e que seguem para o Porto de Paranaguá para exportação. Cerca de 2,5 mil contêineres com proteína animal são enviados por mês para Paranaguá, seja por trens ou caminhões.

No último dia 03 de junho, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, participou da Webinar “Infraestrutura capixaba: desafios e oportunidades”. Na ocasião, o ministro falou sobre o processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo – Codesa.

Segundo ele, os técnicos do MInfra estão debruçados em vários modelos internacionais para que seja decidido o melhor arranjo para a companhia e os interesses públicos. Entre as alternativas está um modelo misto, com a concessão das atividades e venda da empresa.

A previsão é que o estudo de impacto seja entregue neste segundo semestre para que seja apreciado em consultas públicas. A expectativa é que o primeiro leilão seja realizado em 2021. “Importante esclarecer que os contratos de arrendamentos já realizados serão preservados”, esclareceu o ministro.

Segundo o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, “hoje a Codesa é composta por áreas em Vitória, Vila Velha e Barra do Riacho. A ideia é que se tenha apenas um contrato para que a concessionária possa explorar as três áreas. Mas os espaços têm características diferentes, então podemos fazer a concessão das áreas de Vitória e Vila Velha e criar uma autorização para Barra do Riacho, melhorando o potencial de expansão daquela região”, explicou.

Dados do DataLiner apontam que o Porto de Vitória, principal porto do Espírito Santo, exportou, no primeiro trimestre de 2020, 14.932,50 TEUs, volume 1,23% superior ao mesmo período do ano passado. As importações no primeiro trimestre tiveram um crescimento parecido, 1,52%, com 14.253,50 TEUs importados.

A Administração Geral de Portos – AGP, da Argentina, vai estender o período de armazenamento gratuito de carga para quem opera nos terminais do porto de Buenos Aires para até 12 de junho.

A medida, assinada pelo controlador do Porto Buenos Aires, José Beni, no último dia 02, visa diminuir o impacto da pandemia causada pela Covid-19 na economia nacional e continuar a garantir o comércio exterior argentino.

Além da medida, o porto adotou exigentes protocolos de higiene, que incluem a desinfecção de espaços comuns, o uso obrigatório de máscaras faciais, a manutenção da distância social obrigatória e o treinamento sobre o assunto a todos os agentes portuários que estão executando tarefas essenciais.

No dia 03 de junho, o Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu que o pagamento de adicional de riscos para trabalhadores portuários que prestam serviços de forma avulsa, sem vínculo empregatício com as empresas que operam nos terminais, é legal.

A maioria dos ministros do STF entendeu que o benefício, inicialmente previsto para empregados permanentes dos portos, também vale para outros trabalhadores da atividade portuária que exercem as mesmas funções.

O adicional de 40% sobre o valor do salário-hora está previsto no artigo 14 da [Lei 4.860/1965](#), norma que trata do regime de trabalho nos portos.

O caso foi parar no STF após um recurso do Órgão de Gestão de Mão-de-Obra do Serviço Portuário Avulso do Porto Organizado de Paranaguá e Antonina (OGMO-PR) para anular a decisão do Tribunal Superior do Trabalho (TST), que também garantiu o adicional aos trabalhadores portuários avulsos.

Entre os dias 9 de junho e 23 de julho, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizará consulta e audiências públicas para colher sugestões e contribuições ao edital e contrato de arrendamento do Terminal de Carga Geral localizado no Porto de Maceió (MAC13). O terminal é destinado à movimentação, armazenagem e distribuição de cargas, especialmente açúcar granel. Os investimentos previstos para o contrato serão a partir de R\$ 55,7 milhões. O prazo contratual é de 25 anos.

As audiências públicas serão realizadas virtualmente. Todas as informações sobre como contribuir e subsidiar o edital de arrendamento serão publicadas no site da agência (portal.antaq.gov.br), a partir do dia 9 de junho.

O Terminal de Carga Geral de Maceió (MAC13) possui uma área de 71.262 m² e capacidade de escoamento da produção de cargas de até 1.74 milhão de toneladas até o término de vigência do contrato. No formato 'brownfield', o terminal possui uma estrutura completa de armazenamento de cargas e equipamentos para logística.

O futuro arrendatário deverá realizar investimentos mínimos em infraestrutura e equipamentos necessários para a operação. Deverão estar incluídas obras de pavimentação e drenagem nas vias intraporto de acesso ao Terminal MAC13 e aquisição de equipamentos para sistema de defensas no cais do berço 06, a ser utilizado pelo terminal.

No último fim de semana, o Porto de Itajaí recebeu pela primeira vez um megaship. A embarcação EVER LAUREL, com 334,98 metros de comprimento e 48,80 metros de largura (boca), bandeira de Singapura e capacidade para transportar até 8452 TEUs, veio do Porto de Paranaguá (PR) e atracou no berço 02 da Portonave no dia 31 de maio.

No dia 01 de junho foi realizada a manobra de saída da embarcação, que é a primeira manobra com giro de nova etapa na área da nova Bacia de Evolução.

A manobra teve início às 10 horas, com o navio rebocado de popa (ré) até a Baía Afonso Wippel (Saco da Fazenda), área em que está localizada a nova bacia. Já posicionado, ele concluiu um giro de 180° e seguiu seu trajeto marítimo rumo ao Porto de Montevideo.

Para garantir a segurança, o acesso ao Complexo Portuário de Itajaí foi interditado durante a entrada e saída do navio. Com isso, ficaram paralisadas as atividades do ferry boat, da Marina Itajaí e a navegação de embarcações pesqueiras.

A manobra foi coordenada e monitorada pela Superintendência do Porto de Itajaí, pela Marinha do Brasil (Delegacia da Capitania dos Portos de Itajaí), pela Praticagem, pelos Terminais Portuários (APMT e Portonave) e pela empresa de rebocadores.

Os estudos técnicos e projetos de engenharia para a nova Bacia de Evolução do Complexo Portuário de Itajaí tiveram início em 2012. Por estar localizada entre os berços de atracação do Porto de Itajaí (APM Terminals) e Portonave, a área da antiga da bacia era limitada e não permitia a manobra de navios maiores. A Baía Afonso Wippel foi sugerida por um dos mais antigos práticos de Itajaí, e dentre todos os locais apresentados foi, de acordo com estudos técnicos, o mais adequado para a nova área de manobras.

A obra será realizada em duas etapas. Na primeira etapa, já concluída, a bacia tem 500 metros de diâmetro e 14 metros de profundidade e habilita o Complexo a receber navios de até 350 metros de comprimento. As obras dessa etapa foram finalizadas em setembro de 2019, após a realização de diversas fases, necessárias para sua conclusão e encaminhamento de documentos para sua homologação: estudos técnicos, dragagem, alteração dos molhes, nova sinalização náutica, aprovação por parte da Autoridade Marítima, treinamento da Praticagem, entre outras frentes de trabalho.

Foram investidos R\$ 174,6 milhões para a execução da obra, sendo R\$ 129 milhões oriundos do Governo do Estado de Santa Catarina através da Secretaria de Estado da Infraestrutura, R\$ 40,1 milhões do Porto de Itajaí e R\$ 5,5 milhões da Portonave (Porto de Navegantes).

A primeira manobra na área da nova bacia de evolução foi realizada em 16 de janeiro de 2020, com uma manobra de navegação a ré (popa), até então inédita na América do Sul. O navio Valor, de 300 metros de comprimento, foi o primeiro de 12 navios de até 306 metros manobrados na área da Bacia em caráter especial. Com a autorização da Autoridade Marítima para a realização dessas manobras em caráter normal, foi autorizada a realização de mais uma fase de manobras especiais, agora com navios de até 350 metros.

Já a segunda etapa de readequação dos acessos aquaviários do Complexo Portuário de Itajaí permitirá ao Complexo receber navios de 366 metros até 400 metros de comprimento.

Navegação

De acordo com o secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, o governo federal deverá apresentar, ainda em junho, um projeto que estimule a cabotagem no Brasil ao Congresso Nacional.

“O BR do Mar será o maior programa de estímulo à cabotagem de nossa história”, afirmou o secretário nesta segunda-feira (01 de junho) durante seminário virtual promovido pela FGV Transportes. Por meio do projeto, o governo federal pretende ajustar a legislação, de forma a aumentar a oferta, incentivar a concorrência, criar mais rotas e reduzir custos desse tipo de navegação, de forma a fazer dela uma alternativa logística à rodovia.

“A gente acredita que em junho, impreterivelmente, esse projeto vai ao Congresso e, então, permitir avanço significativo no setor de cabotagem”, disse Sampaio ao antecipar alguns dos pontos que estarão contidos na proposta.



As escalas de navios contêineres nos portos brasileiros continuam caindo. Levantamento realizado pela Datamar mostra que nas últimas quatro semanas, o número de atracações foi 5,41% menor que em igual período de 2019. O Porto de Santos teve uma queda mais acentuada: -7,69%.

A série completa de dados de escala de navios nos portos brasileiros do último ano pode ser vista em www.datamar.com.br

O Grupo CMA CGM informou a seus clientes que por razões operacionais vai manter até o dia 30 de setembro de 2020 a sobretaxa (Peak Season Surcharge – PSS) que aplicou no dia 1º de abril de 2020 (data de embarque) para cargas reefer da

Costa Leste da América do Sul para a Índia, Golfo do Oriente Médio, Mar Vermelho e Extremo Oriente.

A PSS tem o valor de 500 dólares para contêineres reefer de 20” e mil dólares para contêineres reefer de 40” nos serviços ECSA, SIRIUS, SAMWAF, SAFRAN e NEFGUI.

Os Correios vão passar a utilizar o modal marítimo para receber cargas postais vindas da China como alternativa para a redução dos voos comerciais, afetados pela pandemia da Covid-19.

O Porto de Paranaguá foi escolhido para receber a primeira grande movimentação dessas cargas. Entre e junho e julho serão desembarcados 34 contêineres.

“A redução dos voos internacionais tem impacto direto nas importações, já que muitos produtos chegam do Exterior no compartimento de carga dos aviões de passageiros. O transporte marítimo se manteve durante a pandemia e é uma alternativa eficiente”, explica o presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Dois contêineres chegaram já no dia 30 de maio e aguardam o desembarço aduaneiro para seguir viagem até o Centro Internacional de Triagem dos Correios, em Pinhais, na Região Metropolitana de Curitiba.

Segundo os Correios do Brasil, em nota, em decorrência de medidas para reduzir a disseminação da Covid-19, objetos postados na China estavam retidos naquele país, sem perspectiva de envio.

“Os correios brasileiro e chinês firmaram acordo para viabilizar o transporte de encomendas e documentos vindos da China por meio marítimo. A decisão atende solicitação da União Postal Universal (UPU) – agência especializada da ONU que coordena o sistema postal internacional – para flexibilizar os modais de encaminhamento e desburocratizar a entrada de cargas postais pelas alfândegas mundiais”, traz o texto oficial.

A demanda para este primeiro lote veio do armador Cosco Shipping, solicitada pelo serviço postal chinês, China Post.

O superintendente estadual dos Correios no Paraná, Paulo Cezar Kremer dos Santos, afirmou que “Essa primeira operação foi iniciada em função de toda a situação criada pela pandemia. Porém, é uma possibilidade que pode continuar. Vejo como uma boa oportunidade, principalmente pela questão do custo pela proximidade com o Centro Internacional de Triagem, em Pinhais”, destaca Kremer.

Segundo ele, o Centro, localizado na Região Metropolitana de Curitiba, tem 20 mil metros quadrados e é responsável pelo recebimento e desembarço de grande parte das encomendas internacionais que chegam ao Brasil. “É o maior centro de distribuição internacional dos Correios, no Brasil”, diz.

Óleo & gas

A Petrobras contratou quatro novos navios para atender à demanda de longo prazo em operações de offloading – escoamento de óleo das plataformas. Os novos navios-tanque vão integrar a frota atual da companhia, de 20 embarcações, que realizam cerca de 1.800 offloadings por ano.

O primeiro dos quatro navios contratados, o Eagle Petrolina, saiu da Coreia do Sul nesta quinta-feira (4/6), após testes em alto mar e será recebido pela Petrobras no dia 14 em Singapura.

“Com a alta produtividade apresentada pelos campos do pré-sal, estamos investindo e preparando nossa infraestrutura logística para o aumento da produção de petróleo nos próximos anos. É fundamental sermos competitivos e a logística tem papel essencial interligando, com eficiência, os diversos elos da cadeia produtiva”, destaca André Chiarini, diretor de Logística da Petrobras.

A capacidade atual de escoamento das plataformas é de 2.067 mil bbl/dia e aumentará para 2.262 mil bbl/dia em 2022.

Eagle Petrolina - Com capacidade de armazenamento de 1 milhão de barris, o Eagle Petrolina foi projetado sob medida para a Petrobras pela AET e construído na Coreia do Sul. O navio é do tipo Suezmax Dynamic Positioning (DP2), com propulsores de alta potência e sistema de posicionamento dinâmico. Esse mecanismo permite estabilizar o navio de forma automática para que ele fique parado enquanto recebe o petróleo escoado dos tanques das plataformas, garantido a segurança e aumentando a eficiência da operação. A embarcação também é equipada com bombas de carga acionadas eletricamente para aumentar o aproveitamento de combustível e, portanto, reduzir os custos da operação.

A previsão é que o navio chegue ao Brasil no início de julho para operar na Baía de Santos. As demais embarcações serão entregues em julho, agosto e outubro. No início do ano, a Petrobras contratou mais três navios-tanque, com entrega prevista para 2022.

Carnes

De acordo com o Ministério da Agricultura, o Vietnã habilitou, no último dia 02 de junho, quatro unidades frigoríficas de aves e uma de suínos para exportar carnes do Brasil.

As exportações brasileiras de frango ao Vietnã vêm crescendo. Dados do DataLiner apontam que, em 2019, o Brasil exportou 29.109 toneladas de frango ao país asiático.

Já nos primeiros quatro meses de 2020, as exportações brasileiras de frango ao Vietnã atingiram 13.384 toneladas, valor 71,81% superior ao mesmo período de 2019.

Exportações brasileiras de frango ao Vietnã (em toneladas)

Jan 2019 2.365 Jan 2020 3.073

Feb 2019 1.334 Feb 2020 3.389

Mar 2019 1.947 Mar 2020 3.319

Abr 2019 2135 Abr 2020 3.603

Total 7.790 Total 13.384

Fonte da tabela: DataLiner

De acordo com a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), no ano passado, as aquisições do Vietnã já haviam crescido 42% em frango e 86,2% em carne suína em relação a 2018.

Outras cargas

A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – Anfavea, prevê uma queda de 40% para a venda do conjunto dos autoveículos novos, composto por automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus em 2020.

Segundo com o presidente da entidade, Luiz Carlos Moraes, o total de licenciamentos será de 1,675 milhão de veículos. No ano passado, foram licenciados 2,788 milhões de autoveículos. “A queda impressiona, e é ainda mais grave na comparação com o resultado de 3,050 milhões que havíamos projetado no início do ano, configurando um tombo de 45%”, ressaltou.

De acordo com a Anfavea, a crise econômica causada pela pandemia do novo coronavírus é a principal razão da queda das vendas. A entidade acredita, porém, que a venda de caminhões deve cair menos, principalmente por conta que alguns setores, como o agronegócio, que está demandando maior nível de transporte.

Para Moraes, ainda não é possível projetar com maior precisão a queda na produção, pois ela também depende do cenário das exportações, que continua nebuloso. O mesmo vale para o setor de máquinas agrícolas, até agora o menos impactado pela crise.

Resultado de maio é melhor que o de abril - Os resultados de maio foram melhores que os de abril, mês em que houve uma paralisação quase completa das fábricas e das concessionárias por todo o país. Mas na comparação com o mês de maio de 2019, houve queda de 84,4% na produção de autoveículos (43,1 mil unidades produzidas), de 63,9% na de caminhões (4,1 mil unidades) e de 29,5% na de máquinas agrícolas e rodoviárias (3,6 mil unidades).

As exportações de autoveículos caíram 90,8%, e de máquinas agrícolas 39,4%. O único dado positivo de maio foi o crescimento de vendas de 23,3% dos veículos agrícolas, na comparação com o mesmo mês de 2019.

Nesse quesito, autoveículos caíram 74,7%, e os caminhões recuaram 47,2%. No acumulado do ano, as vendas de autoveículos se aproximam de queda de 40%, enquanto produção e exportações já encolheram quase 50%.

As máquinas acumulam queda da ordem de 30% na produção e nas exportações, mas mantêm estabilidade nas vendas ao mercado interno. “Embora junho sinalize algum retorno mais efetivo às atividades, teremos sem dúvida o pior trimestre da história do setor automotivo. Resta esperar por uma reação no segundo semestre capaz de evitar maiores danos à cadeia automotiva”, conclui o Presidente da Anfavea.

Apesar de o Brasil ter diminuído as importações de azeitonas nos primeiros quatro meses de 2020, o país mas comprou significativamente mais do Egito no período. Segundo informações compiladas pela [Câmara de Comércio Árabe Brasileira](#) com base em dados do Ministério da Economia, os embarques de azeitonas do Egito ao mercado brasileiro resultaram em receita de US\$ 6,7 milhões de janeiro a abril, o que significou uma alta de 210% sobre o mesmo período de 2019.

De acordo com a presidente da Associação Brasileira de Produtores, Importadores e Comerciantes de Azeite de Oliveira ([Oliva](#)), Rita Bassi, um dos motivos para o aumento das vendas do Egito ao Brasil no período é a crise econômica que a Argentina, principal fornecedora de azeitonas do Brasil, enfrenta. A queda nas vendas de azeitonas argentinas ao Brasil, no mesmo período em que as do Egito subiram, foi de 27%. O país vizinho teve receita de US\$ 12,5 milhões com as vendas.

Outro fator que contribuiu para o aumento das importações de azeitonas egípcias foi o aumento de competitividade desde que entrou em vigor o acordo de livre comércio do país com o Mercosul, em setembro de 2017. Antes desta data, a taxa para o Brasil importar azeitonas egípcias era de 14%. O imposto caiu em 25% quando o acordo passou a valer, em 50% depois de um ano e em 75% no final do ano passado. Esse é atualmente o desconto sobre a taxa de importação, mas ela vai ser zerada em setembro deste ano.

Nos primeiros quatro meses deste ano, o Egito foi o terceiro maior fornecedor de azeitonas para o Brasil. O primeiro foi a Argentina, o segundo foi o Peru, a Espanha ficou em quarto e Portugal em quinto. Os peruanos venderam US\$ 7,2 milhões em azeitonas ao Brasil, os espanhóis US\$ 3,6 milhões e os portugueses US\$ 551 mil. As vendas do Peru recuaram 6,8%, as da Espanha 6,98% e as de Portugal subiram 43,8%.

O Brasil comprou US\$ 30 milhões em azeitonas do exterior de janeiro a abril, valor 3,3% menor do que em igual período de 2019. O consumo brasileiro de azeitonas é abastecido principalmente pelas importações.

O Brasil exportou, em maio, 21,5 milhões de toneladas de minério de ferro, uma queda de 28% na comparação com o mesmo mês do ano passado, de acordo com dados do governo.

Os embarques de minério de ferro do país ainda caíram mais de 10% ante o volume embarcado em abril, ficando bem próximos da mínima do ano, de 21,2 milhões de toneladas, registrada em março.

No acumulado dos cinco primeiros meses do ano, os embarques de minério de ferro do Brasil atingiram 115,3 milhões de toneladas, queda de 13,3% em relação ao mesmo período de 2019.

Vale destacar que a mineradora Vale ainda trabalha para recuperar parte da produção paralisada após o desastre de Brumadinho (MG), em 2019.

Além disso, em meados de abril, a empresa anunciou que reduziu a meta de produção de minério de ferro deste ano para 310-330 milhões de toneladas, ante projeção inicial de 340-355 milhões de toneladas, devido a um resultado abaixo do previsto no primeiro trimestre, além de atrasos na retomada de produção em minas e outros impactos causados pelo novo coronavírus.

Segundo a empresa, a pandemia atrasou processos de inspeções, avaliações e autorizações para a retomada de operações em algumas minas. Recentemente, porém, a companhia afirmou que a pandemia não gerou impactos materiais para a produção e que tem seguido todos os procedimentos de segurança.

*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, 4º andar
Vila Olímpia, São Paulo – 04551-904 – SP*