

O ESTADO DE S. PAULO

FUNDADO EM
1875



JULIO MESQUITA
(1862 - 1927)

Sábado 2 DE OUTUBRO DE 2021 R\$ 5,00 ANO 142 Nº 46736

estadão.com.br

Quase 100 mil alunos ainda não têm aula presencial em escolas de SP

Prefeituras de 23 cidades alegam risco de variante do coronavírus e falta de vacinação de professores

Apesar de autorizados desde fevereiro pelo governo do Estado, e dos números da covid-19 em queda, 23 municípios paulistas ainda não retomaram as aulas presenciais, informa **Renata Cafardo**. São quase 100 mil crianças e jovens das redes estadual e municipal sem ir à escola desde o início da pandemia, em março de 2020. Nessas cidades, a rede particular está aberta. Bares, restaurantes e comércio também funcionam. Entre as justificativas das prefeituras, que têm autonomia para decidir durante a pandemia, estão a eventual transmissão da variante Delta do novo coronavírus e a espera pela vacinação completa dos professores. A cidade de São Roque chegou a anunciar o retorno para setembro, recuou e

“Perdi 30% do amor e da felicidade que eu tinha de ir à escola. Eu gostava de ir até com chuva, agora desacomodei!”

YURI, DE 11 ANOS, MORADOR DE MAIRINQUE.

marcou a volta para 2022. Entre os municípios com maior número de alunos que ainda não voltaram às aulas presenciais, segundo levantamento do **Estadão** com informações do governo estadual e do movimento Escolas Abertas, estão Tupã, Ibiúna, Mairinque, Embu-Guaçu, Cajuru, Alumínio e Pereira Barreto. Parte dessas cidades – como Tupã, Ibiúna e Embu – prevê o retorno este mês. **METRÓPOLE / PÁG. A20**

Laboratório diz que pílula reduz efeitos e mortes por covid

A farmacêutica Merck anunciou que o medicamento molnupiravir reduziu em torno de 50% o risco de hospitalização ou morte de pacientes por covid-19, de acordo com resultados de testes clínicos. **METRÓPOLE / PÁG. A22**

Liderança mundial

PORTUGAL ESTÁ DE VOLTA AO ‘VELHO NORMAL’

Com 85% da população vacinada e indicadores da covid-19 em queda, Portugal retira restrições e se torna laboratório para a reabertura. **INTERNACIONAL / PÁG. A18**

Fernando Reinach

Fogo e biodiversidade

Queimadas na Amazônia diminuem chances de sobrevivência de 85% das espécies do bioma ameaçadas de extinção. **METRÓPOLE / PÁG. A23**

João Gabriel de Lima

A vitória do almirante e a palavra do chanceler

Civilidade e eficiência: eis as lições da vacinação em Portugal e das eleições na Alemanha. **POLÍTICA / PÁG. A10**

Marcelo Rubens Paiva

Por que odeiam a cultura?

Ela expõe, abre ferida, revela. Tem o poder de mudar corações e mentes. Por isso, ela incomoda tanto este governo. **NA QUARENTENA / PÁG. H6**

NOTAS & INFORMAÇÕES

As pedaladas de Bolsonaro

Em manobra vergonhosa, Congresso autorizou uso de “propostas legislativas em tramitação” como fonte de compensação para criação ou aumento de despesas. **PÁG. A3**

Déficit de governo

Por trás dos desafios fiscais brasileiros, estão os déficits de seriedade e de competência do governo. **PÁG. A3**

Oposição usa economia como mote de protesto

Depois da pandemia e dos atos antidemocráticos em protestos anteriores, os 9 partidos que organizaram os atos de hoje contra Jair Bolsonaro apostam nas críticas ao desemprego e à inflação. **POLÍTICA / PÁG. A4**

NA QUARENTENA

DAS CINZAS SE FEZ MÚSICA

Artistas criam, na Suíça, instrumentos musicais a partir de árvores queimadas da Amazônia. **PÁG. H3**



GILBERTO MACRUZ



Aula em casa. Maria Silvia ajuda os filhos Yuri e Pietro, em Mairinque

Contêiner em falta deve afetar exportação até o ano que vem

A falta de contêineres tem atrasado as exportações e multiplicado o preço do frete. A distorção foi provocada pela pandemia no setor de logística e deve ter impacto na balança comercial e na inflação. Segundo a Confederação Nacional da Indústria, o frete para exportação chegou a subir 510% desde janeiro de 2020. Especialistas preveem normalização somente no segundo semestre de 2022. **ECONOMIA / PÁGS. B1 e B4**

ENTREVISTA

Cláudio Hermolin, ex-CEO da Brasil Brokers e presidente da Primaz

‘Burnout me deixou incapaz de vencer barreiras cotidianas’

De repente, vieram calafrios, formigamento, visão turva, fobias e medo de morrer. O diagnóstico: síndrome de burnout. O executivo conta como descobriu o problema e os passos que tomou para dar mais espaço à vida pessoal: “Eu tinha ignorado a necessidade de me desligar”. **ECONOMIA / PÁG. B17**

MPF vai investigar ação de Michelle na Caixa

POLÍTICA / PÁG. A10

Tempestade de poeira atinge cidades de SP e MS

METRÓPOLE / PÁG. A24

JHSF
apresenta

Um Village com cultura, liberdade, diversão e senso de comunidade.

BOA VISTA

VILLAGE

Veja nas páginas 14, 15, 16 e 17.

NÃO É COROLLA. NÃO É CIVIC.

LANÇAMENTO

Acesse a Live

CAOA CHERY

QUALIDADE, TECNOLOGIA E DESIGN

VEJA NAS PÁGINAS 5, 6, 7, 8 E 9.

No trânsito, sua responsabilidade salva vidas.

Um trabalho que continua mesmo depois que a obra termina. Tegra Incorporadora. Mais que uma empresa sustentável, uma empresa AQUA-HQE.

Acesse tegraincorporadora.com.br/ESG e conheça todas as nossas práticas.

TEGRA
INCORPORADORA

Crise logística. Gargalo portuário retarda o envio de produtos da indústria e do agronegócio para o exterior e aumenta o custo do frete; conforme analistas e empresas do setor, problema tende a se arrastar ainda por meses, com impacto na balança comercial e na inflação

Apagão de contêineres deve atrasar e encarecer exportações até fim de 2022

André Borges | BRASÍLIA

A falta generalizada de contêineres nos portos brasileiros, situação que tem atrasado em vários dias a exportação da indústria e do agronegócio e multiplicado o preço do frete, não é um efeito passageiro e ainda vai se arrastar por um longo período, com impacto direto na balança comercial e na inflação. Especialistas do setor portuário e representantes de empresas de contêineres preveem alguma melhora no início do ano que vem, mas avaliam que a situação só vai se normalizar no segundo semestre de 2022.

O estrangulamento do setor se deve, basicamente, aos efeitos provocados pela pandemia da covid-19 em todo o mundo, retraindo operações logísticas com a paralisação ou a redução de quase todas as atividades. Agora, com a retomada econômica em boa parte dos países, as grandes caixas de lata viraram um dos itens mais disputados, e o Brasil está longe de ser um grande usuário dos contêineres, quando comparado com gigantes asiáticos e os Estados Unidos.

“Basicamente, temos visto que o atraso médio nos portos tem aumentado de forma significativa. Em 2020, o tempo médio de atraso foi da ordem de cinco dias em todo o mundo. Em agosto de 2021, passa dos sete dias, na média global. Em alguns portos, a situação chega a ser ainda pior”, diz o pesquisador Thiago Guilherme Péra, coordenador do Grupo de Logística da Escola Superior de Agricultura da Universidade de São Paulo (Esalq/USP).

A Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Transportadoras de Contêineres (ABTTC) tem falado com representantes do setor, com o governo e toda a indústria para tentar encontrar formas de minimizar o problema, mas se trata de uma equação difícil, porque está relacionada a uma realidade global de mercado. “A retomada da economia mundial e a alta demanda nos grandes portos exportadores, como Ásia, Estados Unidos e Europa, têm gerado grandes dificuldades aos armadores. Além disso, algumas medidas adotadas pelas autoridades para evitar a propagação do covid-19 têm contribuído para a escassez de equipamentos”, diz Wagner Rodrigo Cruz de Souza, diretor executivo da ABTTC.

Souza afirma que no porto de Santos (SP), por exemplo, o maior da América Latina, saídas que normalmente eram atendidas com frequência semanal passaram a ter escalas a cada 10, 11 ou 12 dias, retraindo no porto um volume considerável de cargas destinadas à exportação. “Infelizmente, a expectativa é de que só será percebida uma leve melhora no cenário a partir de janeiro de 2022, podendo a situação ser equacionada, de fato, só no fim do segundo semestre de 2022, e isso desde que ocorram algumas transformações no mercado exportador brasileiro.”

Frete tem alta de mais de 500% em dólar
Pág. B4

LANÇAMENTO!
GARANTA CONDIÇÕES ESPECIAIS

HIGIENÓPOLIS

LANÇAMENTO

ARQUITETURA
Perkins&Will

MACEIÓ 88
HIGIENÓPOLIS
BY **you,inc**

**O PRIMEIRO
LANÇAMENTO DA YOU,INC
EM HIGIENÓPOLIS.**

**STUDIOS +
1 DORM. +
COM PÉ-DIREITO
DE 3,60 M⁽¹⁾
COM VAGA***

**INOVAÇÃO E TRADIÇÃO
SE ENCONTRAM
EM UM NOVO ÍCONE
DA ARQUITETURA.**

**LAZER EXCLUSIVO NO ROOFTOP
NA MELHOR LOCALIZAÇÃO DE HIGIENÓPOLIS
ENTRE AS AVENIDAS ANGÉLICA,
CONSOLAÇÃO E PAULISTA**

VISITE OS 2 DECORADOS • RUA MACEIÓ, 88 • HIGIENÓPOLIS • A 350 M⁽²⁾ DA ESTAÇÃO PAULISTA DE METRÔ

you,aredigital

YOUINC.COM.BR | YOUINCORPORADORA | @YOUINC | @YOUINCORPORADORA | /COMPANY/YOU-INC-INCORPORADORA



3164.3550
MACEIO88.COM.BR

Incorporação, administração, realização e intermediação:

you,inc

You Intermediação Imobiliária Ltda.: Av. Pres. Juscelino Kubitschek, 360 - 2º andar - São Paulo - SP - CEP 04543-000 - Tel.: (11) 3199-7900 - CRECI: 25.672-J. Incorporação imobiliária registrada sob o nº R.2 da matrícula nº 109.192, do 5º Oficial de Registro de Imóveis de São Paulo no dia 29/09/2021. (1) As imagens contidas neste material são meramente ilustrativas, podendo sofrer alterações. A vegetação e o paisagismo retratados são meramente ilustrativos e apresentam porte adulto de referência. Na entrega do empreendimento, essa vegetação poderá apresentar diferenças de tamanho e porte. (2) Fonte: Google Maps. (3) Unidades limitadas, sendo 20 unidades de 1 dorm. com pé-direito de 3,60 m e 27 unidades de studio com pé-direito de 3,60 m entregues conforme memorial descritivo. *1 vaga apenas nas unidades de 1 dorm.

++

Frete tem alta de mais de 500% em dólar

Particularidades do Brasil agravam efeitos da crise global de transporte, afirma CNI

André Borges | BRÁSILIA

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) fez um diagnóstico sobre o aumento no preço do frete para cada contêiner que chega ou sai do Brasil. Conforme o levantamento, entre janeiro de 2020 e setembro de 2021, o preço dolarizado do frete de um contêiner com destino aos Estados Unidos subiu até 433%. Se o destino for a costa oeste da América do Sul, a alta registrada é ainda maior: chega a 510% no mesmo intervalo.

O custo do frete também explodiu quando se trata das importações. Uma unidade que venha da Ásia, por exemplo, teve o seu frete – em dólar – encarecido nada menos do que 446% no mesmo período.

A CNI alerta sobre algumas particularidades brasileiras que ajudam a agravar os efeitos

● Carga mais pesada

510%
é quanto subiu o preço do frete para a costa oeste da América do Sul, entre janeiro de 2020 e setembro de 2021.

433%

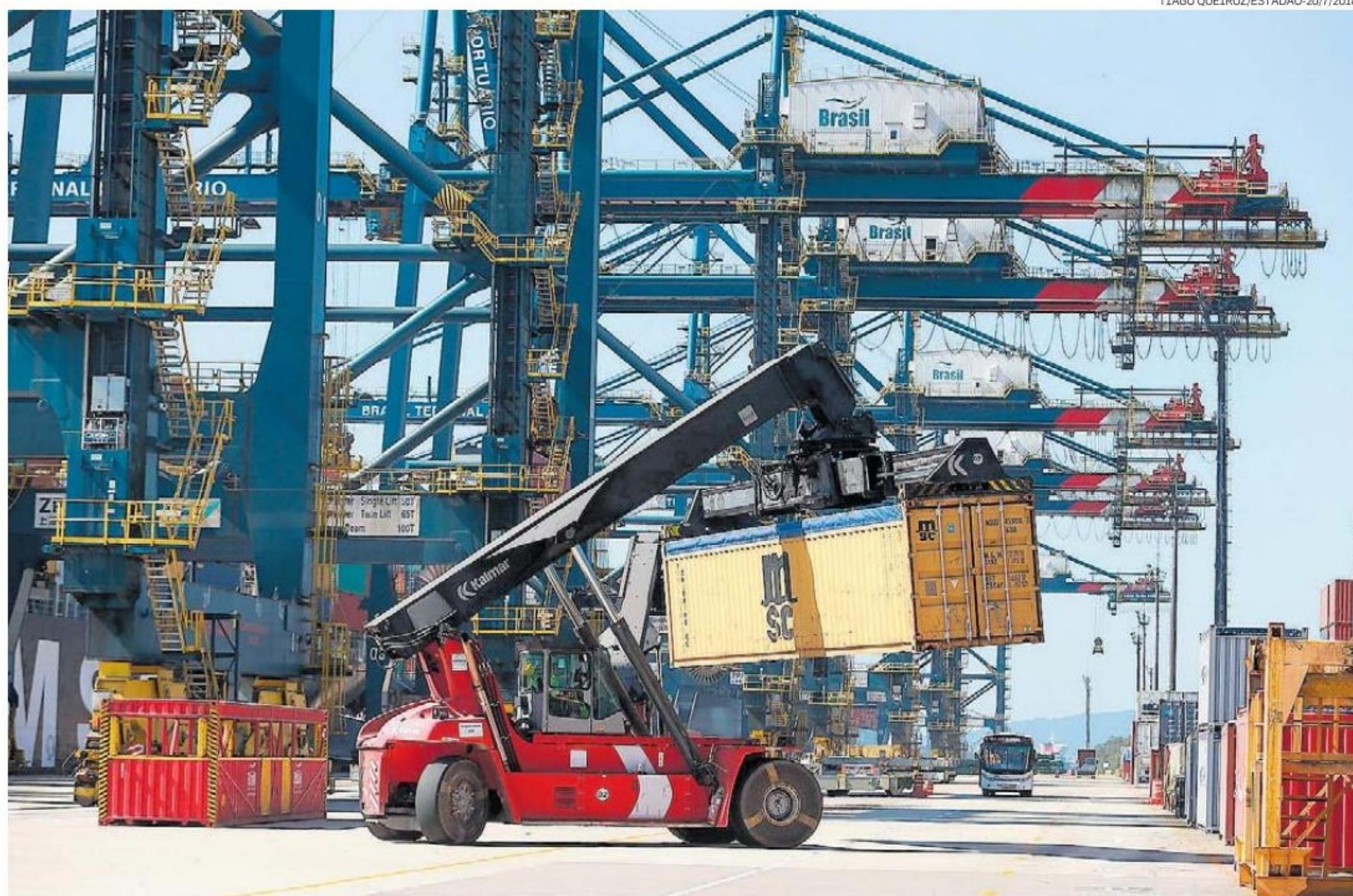
é o aumento no custo do frete com destino aos Estados Unidos no mesmo período, conforme o levantamento da Confederação Nacional da Indústria (CNI).

da crise global para o transporte. A primeira é que a posição brasileira no comércio internacional de contêineres tem pouca relevância e responde por apenas 1% dos contêineres movimentados globalmente. Isso significa que o País está fora das principais rotas de navegação.

Paralelamente, o Brasil também apresenta desbalanceamentos em determinados fluxos de carga (importa mais mercadorias containerizadas do que exporta), além do problema crônico de ter baixa eficiência aduaneira portuária.

Em agosto, com o objetivo de mapear os problemas enfrentados desde o início da pandemia, a CNI fez um levantamento com 128 empresas e associações industriais. Quando questionadas sobre suas exportações, 76% observaram aumento no valor do frete de exportação; 70% relataram ter sofrido com a falta de contêineres ou de navios; e 65% sofreram com cancelamento, suspensão de escala ou serviço regular.

A fotografia não melhora em nada quando se trata de importações que dependem dos contêineres. Dos entrevistados, 96% observaram aumento no valor do frete de exportação; 60% relataram ter sofrido com a falta de contêineres ou de navios; e 50% registraram cancelamento, suspensão de escala ou serviço regular.



Fora da rota. Os portos brasileiros, como o de Santos, respondem só por 1% dos contêineres movimentados globalmente

PREÇO NAS ALTURAS

● Impacto da crise causada pela pandemia na evolução dos fretes por sentido e rota



O diretor executivo da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Bruno Batista, menciona casos abusivos de

cobrança. “Para o transporte, o principal reflexo é o aumento dos preços do frete marítimo. O custo de envio de um

contêiner de Xangai para a América do Sul, por exemplo, quase quadruplicou desde o início da crise sanitária”, diz.

Bruno Batista também admite que há um consenso de que os problemas logísticos para o transporte de cargas se estenderão por boa parte de 2022. “A solução em curto prazo passa pela retomada do ritmo de produção industrial de contêineres e pela maior agilidade nas operações de carga e descarga dos navios nos portos. A estabilização das cadeias globais e dos fluxos de movimentação (solução mais duradoura), contudo, demandam mais tempo.”

Mãos atadas. A reportagem questionou o Ministério da Infraestrutura sobre eventuais medidas que possam ser tomadas para resolver o problema. Por meio de nota, a pasta declarou, basicamente, que não há muito o que fazer, porque se trata de uma limitação de mercado internacional.

“A falta de contêineres é um problema de escala global atualmente, em decorrência dos impactos operacionais tra-

zidos pela pandemia de covid-19. O governo federal, por meio do Ministério da Infraestrutura (MInfra), tem atuado junto às empresas e ouvido o setor para discutir alternativas que minimizem esse problema no Brasil, mas não possui competência para atuar diretamente para reverter o que é uma escassez de mercado”, declarou o ministério. “Como a navegação é uma atividade realizada por empresas privadas, a disponibilidade de contêineres parte das estratégias operacionais de cada companhia.”

Representantes da CNI se reuniram com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para discutir o assunto e apresentar uma lista de possíveis ações que ajudem a reduzir os estragos. As medidas incluem ações para levar mais eficiência aos controles aduaneiros e agilizar a liberação da carga.

O setor também espera padronização de taxas cobradas pelos terminais portuários, além da eliminação de cobrança para o escaneamento de contêineres.

Economia reduz previsão para saldo da balança no ano

O governo revisou para baixo a projeção do saldo da balança comercial no ano. O número passou de US\$ 105,3 bilhões para US\$ 70,9 bilhões.

De acordo com dados divulgados ontem pela Secretaria de Comércio Exterior, do Ministério da Economia, a variação mais expressiva ocorreu nas estimativas para as exportações –

que caíram de US\$ 307,5 bilhões, pela divulgação feita em julho, para US\$ 281 bilhões. Ainda assim, o número permanece 34,3% superior ao de 2020.

De acordo com o secretário de Inteligência e Estatísticas de Comércio Exterior, Herlon Brandão, a diferença se deve a fatores como a queda nos preços dos produtos exporta-

dos, principalmente o minério de ferro, e a quebra na safra de itens como o milho, influenciada por questões climáticas.

“Em julho, estávamos no auge do crescimento dos preços, batendo recordes de minérios de ferro, combustíveis em alta, demanda por alimentos, isso influenciou muito o resultado. Com a desaceleração dos preços das exporta-

ções, o valor passou por esse reajuste”, disse ele, que avaliou que as exportações devem ter desaceleração nos próximos três meses.

No caso do café, apesar de ter sofrido com geadas e ter queda na produção, a estimativa é de que o item terá um aumento no valor exportado em razão da alta no preço do produto.

Já as importações, de acordo

com o Ministério da Economia, apresentam tendência de crescimento – de US\$ 202,2 bilhões para US\$ 210,1 bilhões. Se confirmada, a variação será 32,3% superior à do mesmo período do ano passado.

Setembro. Ainda segundo a secretaria, em setembro a balança comercial registrou superávit

de US\$ 4,322 bilhões, com queda de 15% em relação ao mesmo mês do ano passado.

Já de janeiro a setembro, a balança acumula superávit de US\$ 56,433 bilhões, valor 38,3% maior do que em 2020. Houve aumento de 36,9% nas exportações e de 36,4% nas importações no período. Esse valor acumulado é o maior já registrado não só para o período como para todos os anos fechados. / LORENNARODRIGUES e GABRIELA BRUMATTI, ESPECIAL PARA O ESTADÃO

Com custo marítimo alto, café especial do Brasil viaja de avião

Volume do produto exportado caiu 18,7% por causa dos gargalos logísticos, afirma entidade do segmento

Augusto Decker

Com dificuldade para exportar café por causa do frete marítimo, exportadores têm recorrido a outro meio de transporte,

bem mais caro: o avião. Embora continue sendo uma via de exportação pontual e represente uma parcela pequena do total embarcado, a modalidade mais do que dobrou em 2021, ante 2020. Segundo o Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), 0,07% dos contêineres exportados este ano foram por via aérea, ante 0,03% no ano passado e 0,05% em 2019.

O movimento ocorre principalmente com as variedades mais caras. Para o café solúvel, os embarques aéreos cresce-

ram 150,6% entre janeiro e agosto de 2020 e o mesmo período de 2021 – embora o volume exportado por aviões também não chegue a 1% do total.

O diretor comercial do Café Labareda, Gabriel Afonso Lancha Alves de Oliveira, afirmou ao *Estadão/Broadcast* que precisou enviar de avião uma carga de 300 sacas de 30 kg de cafés especiais para o Reino Unido. “O cliente ficou cerca de quatro meses sem receber café por causa de atrasos na logística, e o contrato era de envios men-



Operação. Grupo Labareda recorreu a transporte aéreo

sais”, afirmou. “Não conseguimos vagas em navios há três meses. Como o cliente não pode ficar sem café, foi preciso encontrar uma maneira de enviar.”

Segundo ele, o embarque por navio custaria US\$ 0,15/kg; enquanto por avião, ficou em US\$ 1,30/kg – diferença de 767%. Nesse caso, o custo extra ficou com o comprador, já que o contrato acertado entre as partes era do tipo Free on Board (FOB), portanto a responsabilidade do vendedor só vai até o despacho da mercadoria.

O Cecafé estima que, entre maio e agosto de 2021, os entraves logísticos no transporte marítimo impediram que o Brasil exportasse cerca de 3,5 milhões de sacas de 60 kg de café, o que equivaleria a aproximadamente US\$ 500 milhões. De acordo com a entidade, nos dois primeiros meses do atual ano-safra (ju-

lho e agosto), o volume de café exportado pelo Brasil caiu 18,7%, para 5,54 milhões de sacas de 60 kg, principalmente por causa dos gargalos logísticos – embora a receita tenha avançado em 2,8% no período, para US\$ 831,7 milhões.

Os problemas vêm do aumento na demanda por navios com o avanço da vacinação contra a covid-19 e a reabertura de algumas das principais economias globais, como a dos Estados Unidos e as de países europeus.

“Vamos trabalhar sempre na diversificação de modais”, diz o diretor-geral do Cecafé, Marcos Matos. O órgão prevê que a situação seja superada a partir do segundo semestre de 2022.

A líder em gestão ambiental.

ambipar.com

GEOEMBRAESP

Lançamentos IMOBILIÁRIOS

- Conheça empreendimentos lançados;
- Compare oportunidades, tipologias e valores;
- Avalie os preços das unidades novas;
- Crie estratégias de vendas para seus negócios;
- Saiba quem são os protagonistas do setor.

Solicite uma apresentação!

www.embraesp.com.br
contata@embraesp.com.br
(11) 3665 1590
(11) 99913-5823
(11) 99524-5823