

PUBLICIDADE LEGAL

Importações de calçados têm recorde em janeiro

No mês, foram 4,46 milhões de pares e US\$ 62,9 milhões, incrementos tanto em volume (+34,3%) quanto em valores (+31,2%)

/ INDÚSTRIA

Depois de um ano de recorde, as importações seguiram em elevação no primeiro mês de 2026. Conforme dados elaborados pela Associação Brasileira das Indústrias de Calçados (Abicalçados), com base nos registros da Secex, janeiro registrou um novo recorde para o mês, alcançando o maior volume da série histórica, iniciada em 1997. No mês, as importações somaram 4,46 milhões de pares e US\$ 62,9 milhões, incrementos tanto em volume (+34,3%) quanto em valores (+31,2%) em relação a janeiro de 2025.

O movimento mantém o ritmo sustentado de crescimento das importações - com contínuas taxas expressivas - há cinco anos. O destaque, mais uma vez, foram os países asiáticos Vietnã, China e Indonésia, que juntos responderam por 84% das importações de janeiro - em dólares e pares. Segundo o presidente-executivo da Abicalçados, Haroldo Ferreira, o resultado preocupa a indústria calçadista nacional, pois acontece em um contexto

de desaquecimento da demanda doméstica - que caiu 2,3% em 2025. “O aumento da entrada de calçados no Brasil, em especial a preços muito baixos, incita grande preocupação na medida em que se dá em detrimento do produto nacional, que ano passado perdeu 2,2% de sua produção”, avalia o dirigente, ressaltando que a entidade vem trabalhando o tema junto ao governo federal.

A principal origem dos calçados importados em janeiro foi o Vietnã, de onde vieram 1,5 milhão de pares por US\$ 32,57 milhões, altas de 34,3% e 31,2%, respectivamente, ante o mesmo mês de 2025. A segunda origem foi a China, de onde foram importados 1,26 milhão de pares por US\$ 3,44 milhões, incremento de 75,7% em volume e queda de 31,4% em receita, o que é explicado pelo preço médio extremamente baixo do produto chinês embarcado ao Brasil (US\$ 2,73). A terceira origem das importações de janeiro foi a Indonésia. No mês, foram importados do país asiático 996 mil pares de calçados por US\$ 17 milhões,

incrementos de 34,2% e 41,1%, respectivamente, ante o mesmo intervalo de 2025. Exportações: queda esperada

Já do lado das exportações, nada de novo para o setor calçadista. Em janeiro, os embarques alcançaram 9,4 milhões de pares e US\$ 71,5 milhões, quedas tanto em volume (-17,7%) quanto em receita (-18,8%) em relação ao mesmo mês do ano passado. O principal destino foi os Estados Unidos, para onde as exportações somaram 832,9 mil pares e US\$ 10,23 milhões, quedas de 26,8% e 45,7%, respectivamente, ante janeiro de 2025.

“O tarifaço segue tendo impactos importantes para o setor, neste que é o nosso principal destino internacional”, comenta Ferreira. Outro mercado que contribuiu para a queda das exportações do setor foi a Argentina, segundo destino no ano passado, que registrou queda nas suas importações de calçados brasileiros. Em janeiro, os hermanos importaram 286,96 mil pares por US\$ 4,42 milhões, quedas de 54,9% e 57,4%, respectivamente,



NELSON ALMEIDA/AFP/JC

Destaque, mais uma vez, foram para Vietnã, China e Indonésia

mente, em relação ao intervalo correspondente do ano passado. “Na Argentina, além da desaceleração do consumo, ocorre um acirramento da concorrência internacional com produtores asiáticos”, explica o executivo.

O principal exportador de calçados do Brasil segue sendo o Rio Grande do Sul. Em janeiro, partiram das fábricas gaúchas 3 milhões de pares, pelos quais foram pagos US\$ 36,17 mi-

lhões, incremento de 16% em volume e queda de 3,3% em receita no comparativo com o primeiro mês de 2025. Na sequência, apareceram os estados do Ceará (3,7 milhões de pares e US\$ 17,6 milhões, quedas de 26,4% e 35,7%, respectivamente, ante janeiro de 2025) e São Paulo (1,62 milhão de pares e US\$ 5,52 milhões, queda de 25% em volume e incremento de 14,1% em receita em relação a janeiro do ano passado).

Empresas deixam de investir R\$ 36,8 bilhões em portos privados desde 2013

/ INFRAESTRUTURA

Um grupo de 17 terminais portuários privados que receberam autorização do governo para serem construídos após a Lei dos Portos, de 2013, nunca saiu do papel, uma frustração de obras que deixou de gerar R\$ 36,8 bilhões em investimentos, além de 533 mil empregos no País.

O dado faz parte de diagnóstico elaborado pela Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários). As informações foram encaminhadas ao MPor (Ministério de Portos e Aeroportos). Essa paralisação vai levar a mudanças regulatórias do setor e pode resultar, inclusive, na retomada de áreas para novos empreendedores. As medidas são estudadas pelo ministério.

A preocupação do governo não se limita ao descumprimento de projeto. É preciso definir um

destino para todas essas áreas, porque ficaram bloqueadas desde as autorizações originais. Esse território, que envolve tanto a margem litorânea quanto os principais rios do País, soma 48,3 milhões de metros quadrados, o equivalente a 6.800 campos de futebol.

Procurada, a Antaq não comentou o assunto. Já o MPor declarou que “atua em conformidade com a legislação vigente ao analisar os pedidos de prorrogação de prazos para início das operações de Terminais de Uso Privado (TUPs)”.

As prorrogações, disse o MPor, seguem critérios técnicos estabelecidos no marco regulatório do setor, garantindo segurança jurídica e respeito ao planejamento de investimentos. “É importante destacar que os TUPs representam uma parte estratégica da infraestrutura portuária nacional, essenciais para a ampliação da

capacidade logística, atração de investimentos e aumento da competitividade do Brasil no comércio exterior”, afirmou a pasta.

Em média, os terminais privados que recebem autorização têm prazo de cinco anos para entrarem em operação. Dados mostram que cada um dos 17 portos recebeu aval do governo entre 2013, ano em que a lei passou a valer, e 2019. Todos, portanto, já ultrapassaram o limite.

Esses terminais privados, conhecidos como “TUPs”, são instalações portuárias localizadas fora da área dos portos públicos. Eles são explorados por empresas e operam por conta e risco do investidor, sem uso de recursos públicos.

Até 2013, esses terminais eram chamados de “privativos” porque, em regra, só podiam movimentar carga própria. A partir da Lei dos Portos, eles passaram a ser “privados”, podendo atender

livremente qualquer cliente e movimentando cargas de terceiros.

A mudança destravou investimentos e provocou aumento no número de autorizações. Entre 2013 e 2019, 70 autorizações para TUPs foram emitidas pelo governo, quase o dobro da média anual registrada antes da lei. O problema é que essa expansão não se converteu em implantação efetiva em muitos casos.

Do total de 70 TUPs autorizados no período, 53 terminais começaram a operar. Ocorre que estes não eram os principais projetos solicitados, como se vê no volume de investimento que fizeram: um total de R\$ 10,3 bilhões, enquanto os 17 projetos frustrados concentraram R\$ 36,8 bilhões que não se viu.

A maior parte dos 17 TUPs tinha a missão de movimentar cargas como minérios e produtos do agronegócio, além de combustí-

veis. Alguns eram voltados para contêineres.

Entre os motivos alegados para o descumprimento do prazo estão dificuldades com obtenção de licenças ambientais, situação comum em projetos localizados em áreas sensíveis, como regiões costeiras e margens de rios.

Entraves financeiros e judiciais também foram mencionados, além de situações em que o projeto foi autorizado sem que houvesse investidor garantido ou contratos firmes de carga. Há, ainda, situações de omissão, quando o empreendedor simplesmente não apresentou justificativas nem demonstrou avanço na obra.

Dos 17 terminais, 14 pediram novas prorrogações de prazo, entre 2026 e 2029. Em três terminais, porém, não há sequer pedido de prorrogação, ou seja, estão em um limbo administrativo.