Principais notícias

Ranking dos Portos Brasileiros realizado com dados do DataLiner para o período de janeiro a setembro de 2020 mostra que o Porto de Santos segue como o maior porto brasileiro em movimentação de contêineres, tanto nas exportações como nas importações.

Nas exportações, Santos movimentou 4.69% mais TEU nos primeiros nove meses de 2020 em relação a igual período de 2019. Paranaguá, o segundo colocado, cresceu 8,02% e Navegantes, 13,75%. Um destaque nas exportações é o Porto do Pecém, que cresceu 40,12% no período. Confira:

Ranking dos Portos Brasileiros | Exportações | Jan a Set 2019-2020 | TEU

Classificação	PORTO	2019	2020	% Mudança
1	SANTOS	755.794	791.252	4.69%
2	PARANAGUA	269.747	291.389	8.02%
3	NAVEGANTES	202.367	230.184	13.75%
4	RIO GRANDE	176.067	169.922	-3.49%
5	ITAPOA	138.926	127.233	-8.42%
6	ITAJAI	101.048	122.727	21.45%
7	SALVADOR	69.598	70.730	1.63%
8	RIO DE JANEIRO	72.214	68.690	-4.88%
9	VITORIA	52.773	54.068	2.45%
10	VILA DO CONDE	40.711	37.717	-7.35%
11	PECEM	15.153	21.233	40.12%
12	PORTO DE ITAGUAI	25.012	19.781	-20.91%
13	SUAPE	16.630	18.440	10.88%
14	NATAL	12.285	14.584	18.71%
15	FORTALEZA	15.075	12.424	-17.59%
16	MANAUS	12.681	10.770	-15.07%
	OTHERS	1.678	747	-55.48%

Fonte: DataLiner

Nas importações, os três principais portos brasileiros registraram queda no período em relação a 2019: Santos caiu 15.88%, Paranaguá, 6,79% e Navegantes 12.61%. Os Portos de Itajaí, Pecém e Vila do Conde foram os três únicos que registraram aumento das importações. Veja a tabela abaixo

Ranking do Portos Brasileiros | Importações | Jan a Set 2019-2020 | TEU

Classificação	PORTOS	2019	2020	% Mudança
1	SANTOS	728.684	612.988	-15.88%
2	PARANAGUA	186.309	173.660	-6.79%
3	NAVEGANTES	167.298	146.207	-12.61%
4	ITAPOA	135.934	118.722	-12.66%
5	MANAUS	120.569	116.411	-3.45%
6	ITAJAI	80.732	93.379	15.66%
7	RIO DE JANEIRO	99.687	79.779	-19.97%
8	SUAPE	60.721	53.237	-12.33%
9	SALVADOR	52.812	48.276	-8.59%
10	RIO GRANDE	57.985	47.861	-17.46%
11	VITORIA	46.374	38.829	-16.27%
12	PECEM	22.705	26.393	16.25%
13	PORTO DE ITAGUAI	30.815	17.284	-43.91%
14	VILA DO CONDE	5.813	6.202	6.69%
15	FORTALEZA	1.398	1.044	-25.32%
16	NATAL	529	349	-33.93%
	OUTROS	1.371	854	-37.73%

Fonte: DataLiner

Já no Plate, o Porto de Buenos Aires ocupa o primeiro posto em exportações, com crescimento de 8.78% em relação a janeiro a setembro de 2019, seguido por Montevideo, que cresceu 8,59%. Confira abaixo:

Ranking dos Portos do Plate | Exportações | Jan a Set 2019-2020 | TEU

Classificação	PORTOS	2019	2020	% Mudança
1	BUENOS AIRES	289.097	314.465	8.78%
2	MONTEVIDEO	145.768	158.285	8.59%
3	ZARATE	23.912	25.051	4.76%
4	ROSARIO	17.500	13.749	-21.44%
5	SAN ANTONIO ESTE	10.756	13.334	23.97%
6	BAHIA BLANCA	8.964	7.372	-17.76%
7	PUERTO MADRYN	7.592	5.602	-26.22%
8	MAR DEL PLATA	42	716	1604.76%
9	PUERTO DESEADO	252	708	180.95%
10	LA PLATA	946	662	-30.02%

Fonte: DataLiner

Nas importações, o Porto de Buenos Aires caiu 13,63% e Montevideo 5,51%, o que mostra que a pandemia causada pelo novo coronavírusi prejudicou as importações de toda a região, não apenas do Brasil. Veja:

Ranking dos Portos do Plate | Importações | Jan a Set 2019-2020 | TEU

Classificação	PORTOS	2019	2020	% Mudança
1	BUENOS AIRES	399.134	344.736	-13.63%
2	MONTEVIDEO	116.343	109.930	-5.51%
3	ZARATE	40.227	33.726	-16.16%
4	ROSARIO	15.343	14.108	-8.05%
5	USHUAIA	9.109	11.568	27.00%
6	PUERTO MADRYN	2.000	1.667	-16.65%
7	PUERTO DESEADO	730	388	-46.85%
8	BAHIA BLANCA	841	171	-79.67%
9	MAR DEL PLATA	226	104	-53.98%
10	SANTA FE	18	32	77.78%
11	LAS PALMAS +AR	1.980	17	-99.14%
12	CALETA OLIVIA	0	7	100.00%
13	LA PLATA	0	4	100.00%
14	RIO GRANDE(AR)	0	4	100.00%
15	SAN MARTIN	1	2	100.00%
16	COLONIA	20	0	-100.00%

Fonte: DataLiner

Portos, terminais e infraestrutura

Segundo o Boletim Logístico recém divulgado pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), a participação dos produtos agropecuários na movimentação de cargas nos portos brasileiros passou de 16% em 2019 para 21% em 2020, apesar das medidas de enfrentamento da pandemia de Covid-19.

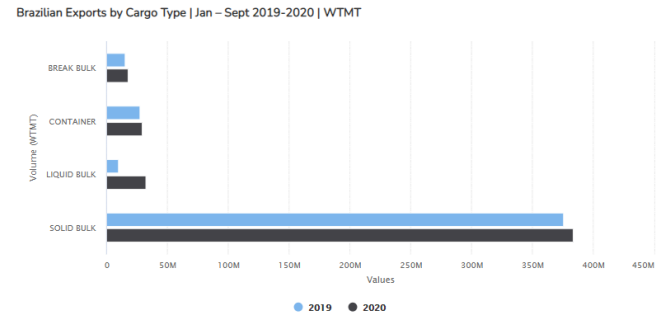
Até outubro, a circulação de produtos agropecuários chegou a 175 milhões de toneladas. Nesse período, a movimentação total de

cargas nos portos brasileiros foi de 850 milhões de toneladas. Essa quantidade é 3,7% maior do que a registrada no mesmo período do ano passado. O estudo foi feito com base em dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) até o terceiro trimestre de 2020.

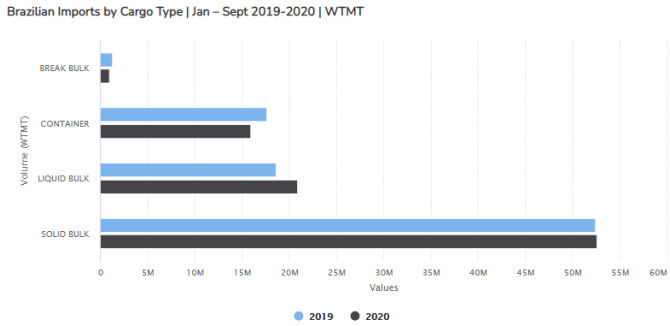
O Brasil possui 34 portos públicos e 147 terminais de uso privado (TUP), responsáveis pela movimentação marítima e fluvial de 80% das mercadorias consumidas diariamente. De toda a movimentação, 65,5% são realizadas nos TUPs e 34,5% nos portos organizados.

Confira nos gráficos a seguir o comparativo das exportações e importações brasileiras por tipo de carga nos períodos de janeiro a setembro de 2019 e 2020:

Exportações Brasileiras por Tipo de Carga | Jan a Set 2019-2020 | WTMT



Source: DataLiner



Source: DataLiner (To request a DataLiner demo, click here)

Fonte: DataLiner

Os dados do Boletim Logístico revelam o impacto dos produtos agrícolas nas exportações brasileiras. Até o mês passado, o setor registrou um superávit na balança comercial de US$ 75,5 bilhões: US$ 85,8 bilhões (exportações) e US$ 10,4 bilhões (importações). Segundo o Ministério da Economia, em outubro, as exportações brasileiras atingiriam US$ 210,7 bilhões, sendo que a participação do agronegócio chegaria a metade desse total.

No setor agropecuário, o complexo soja tem o maior valor acumulado de todas as cadeias – 39,2% do total -, seguido pelas carnes com 16,4%. Confira aqui a íntegra do Boletim Logístico.

Segundo o governo da província argentina de Santa Fé, desde o início do processo de reativação do porto da capital, em junho, já foram exportadas 50 mil toneladas de milho quebrado pelo local.

"Nos últimos cinco anos, apenas um barco havia saído do porto. Agora, em menos de um ano, podemos falar em 20 embarques até o momento e temos muitos mais planejados. Essa é uma ótima notícia para os produtores de Santa Fé ", disse o presidente da Administradora do Porto, Carlos Arese.

Segundo ele, "encontramos a escala certa para os navios que podem entrar no nosso porto, com 100 metros de comprimento, adaptados à situação atual do nível do rio".Os embarques do milho quebrado ocorrem na própria planta do terminal de agrogranéis do local. "Estamos muito entusiasmados com o futuro próximo. Já estamos recebendo grãos da safra 2020-21 e trabalhando para que eles possam sair por água", disse.

O processo de reativação do Porto de Santa Fé começou no último mês de abril, com o uso de uma draga de aprofundamento no canal de acesso, devido à extraordinária baixa registrada pelo rio Paraná, que retirou cerca de 50.000 metros cúbicos de sedimentos. Após esta etapa, o primeiro embarque partiu no dia 16 de junho com destino ao porto da cidade de Montevidéu, no Uruguai.

Exportadores e importadores estão recorrendo à Justiça contra tarifa cobrada por operadores portuários para o escaneamento de contêiner — a inspeção não invasiva determinada pela Receita Federal. Na Bahia, há precedentes favoráveis, enquanto nos Estados de São Paulo e Espírito Santo as poucas decisões de segunda instância são contrárias às empresas.

O valor é estabelecido por cada operador portuário. Varia de R$ 80 a R$ 1 mil por unidade, de acordo com a Confederação Nacional da Indústria (CNI), que tentou pela via administrativa, sem sucesso, contestar a cobrança. E cogita agora recorrer ao Judiciário, já que a tarifa pesa no bolso dos exportadores e importadores, que movimentaram, em 2019, mais de quatro milhões de contêineres.

O pedido foi negado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A entidade considerou a tarifa legal, além de entender que não deveria estar incluída no pacote de serviços pago para a movimentação de cargas — o chamado box rate.

De acordo com a Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), a tarifa de escaneamento de contêiner começou a ser cobrada no país em 2012, depois de editada portaria pela Receita Federal para obrigar os operadores portuários a disponibilizarem, sem ônus para o órgão, equipamentos de inspeção não invasiva (escâneres), além de pessoal habilitado, sob o comando do órgão.

A previsão está na Portaria nº 3.158, de 2011, que revogou uma norma do ano anterior, com posterior alteração na redação em 2014. A portaria regulamenta a Leinº 12.350, de 2010, que atribui competência à Receita Federal para definir os critérios técnicos e operacionais para o alfandegamento.

Nos processos, as empresas alegam que a tarifa de escaneamento de contêiner passou a ser exigida sem edição de uma lei específica e que deveria estar incluída no pacote de serviços oferecido pelos operadores portuários.

A argumentação foi aceita em liminar que beneficia a Associação de Usuários dos Portos da Bahia (Usuport). Na decisão (processo nº 1040602-44.2020.4.01.3300), o juiz Ávio Mozar José Ferraz de Novaes, da 12ª Vara Federal Cível do Estado, entendeu que a tarifa deveria estar incluída na cesta de serviços oferecida pelo terminal

portuário, no caso o Tecon Salvador. Ele cita norma da própria Antaq (Resolução nº 2.389, de 2012) neste sentido. Pelo artigo 11, de acordo com o magistrado, os valores gastos com serviços feitos para atender as determinações da autoridade aduaneira devem ser incluídos no box rate, "o que, por si só, ao menos nesta apreciação sumária, aparenta desautorizar a cobrança desses valores".

Outra decisão beneficia uma empresa que atua na fundição e refino de cobre. A sentença foi proferida pelo juiz Carlos D'ávila Teixeira, da 13ª Vara Cível da Bahia. Ele considerou a tarifa ilegal e determinou o ressarcimento dos últimos cinco anos. Para o magistrado, trata-se de uma medida de segurança, decorrente do poder de polícia da Receita Federal, e que, portanto, a cobrança deveria ter sido estabelecida por meio de lei. Ele acrescenta na decisão que, ainda que não se considere o escaneamento de contêineres um exercício do poder de polícia que implica na criação de taxa, "qualquer despesa para tornar possível o alfandegamento deve ver suportada pela empresa, uma vez que faz parte do negócio".

Para o advogado que acompanha os dois casos, Fernando Antonio da Silva Neves,do escritório Fernando Neves Advogados e Consultores, falta suporte legal para a cobrança. "As empresas usuárias dos portos despendem indevidamente quantias exorbitantes pelo país afora e a Antaq se coloca numa posição de omissão de regulação", diz. Ele destaca ainda a importância da liminar obtida pela Usuport, que poderá ser utilizada também por exportadores e importadores que se associarem à entidade, conforme determinação do juiz.

Em nota assinada por seu diretor-executivo, Demir Lourenço, o Tecon Salvador informa que está recorrendo de ambas decisões "e tem bastante convicção de que serão revertidas, uma vez que todo o seu procedimento está amparado na lei,devidamente regulamentado pela Antaq, que é a autoridade competente, e é praticado pelos terminais de todo o Brasil e do mundo". E acrescenta: "Não há nenhuma irregularidade ou mesmo injustiça na cobrança pelos serviços".

O fluxo de caminhões no Porto de Itajaí tem causado diversos transtornos na região. São cerca de 800 caminhões por dia que acessam a área. Nos últimos dias, esses veículos têm feito "buzinaços" como reclamação por conta das imensas filas. Para tentar solucionar esse problema, o município de Itajaí, em conjunto com a Superintendência do Porto, está traçando melhorias em caráter emergencial. As tratativas avançaram no último dia 25 de novembro, quando o prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni, esteve reunido com representantes de diversos setores da atividade portuária.

O encontro definiu ações que já estão sendo colocadas em prática, com o objetivo de se conter de imediato os problemas interferem no sossego da sociedade, como a realização de "buzinaços" nas principais vias e imediações de acesso ao porto:

– A contratação imediata de 35 motoristas pela APM, externos do OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obras), com o aval e concordância dos representantes da Mão de Obra e sindicatos da categoria, dando com isso mais agilidade na movimentação interna do porto;

– O Porto de Itajaí, por meio da APM, está providenciando a importação da Alemanha da peça para o reparo de um guindaste que garante maior agilidade nas operações dos navios. Este equipamento entrará em operações ainda na primeira quinzena de dezembro;

– Revisão nas emissões de senhas para adequar a capacidade operacional hoje instalada pela APM, minimizando assim a quantidade de caminhões em via pública;
– Melhorias dos serviços de guincho para atender aos caminhões na área interna do terminal;
– Implantação do Sistema Carrossel, uma inovação na logística interna do Município de Itajaí, no qual todos os caminhões entrarão apenas por um portão (Gate 01) e sairão pelo portão 2, diminuindo os conflitos. Obs.: Esta ação depende da finalização de uma licitação agendada para o dia 09 de dezembro e da liberação final para implantação por parte da Receita Federal.
– Preocupados com a população, serão intensificadas as rondas pela Guarda Municipal e por agentes da Codetran com o objetivo de conscientizar os motoristas a não fazerem "buzinaços" – serão ações em caráter educativo e não punitivo;
– Melhorias no fluxo operacional interno para diminuir a permanência do motorista na área primária do porto;
– Novas reuniões para debater, alinhar e melhorar as ações propostas.

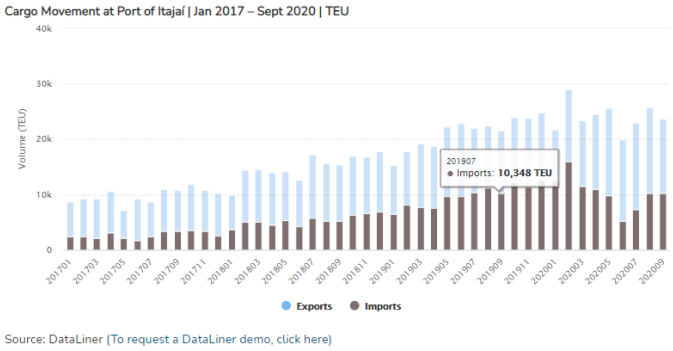
O Porto de Itajaí ainda aproveita para esclarecer alguns pontos que têm provocado demora na logística portuária. Por exemplo, está sendo registrado um expressivo acréscimo semanal no volume de contêineres de importação e falta de mais de 80 trabalhadores avulsos de mão de obra direta, positivos para Covid-19. Há ainda um guindaste quebrado da APM e muitos motoristas adiantados no seu horário de agendamento, aumentando ainda mais as filas em vias públicas, entre outros fatores.

Participaram da reunião do último dia 25 representantes da Superintendência do Porto de Itajaí, APM Terminals (empresa arrendatária do Porto de Itajaí), Procuradoria Geral do Município, Mão de Obra (TPAs), Sindicato dos Despachantes Aduaneiros, Codetran, Representantes dos Transportadores Autônomos, entre outros.

Por fim, o Município de Itajaí e a Superintendência do Porto de Itajaí ressaltam que apesar das dificuldades decorrentes da pandemia, o Porto de Itajaí vive um momento pleno e intenso em sua movimentação.

Confira no gráfico a seguir o crescimento da movimentção de cargas no Porto de Itajaí a partir de 2017:

Movimentação de cargas no Porto de Itajai | Jan 2017 a Set 2020 | TEU

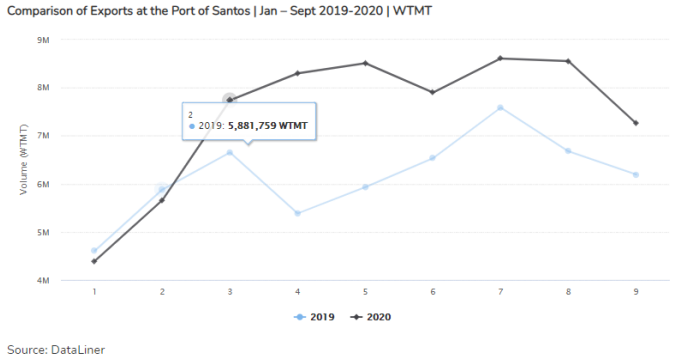


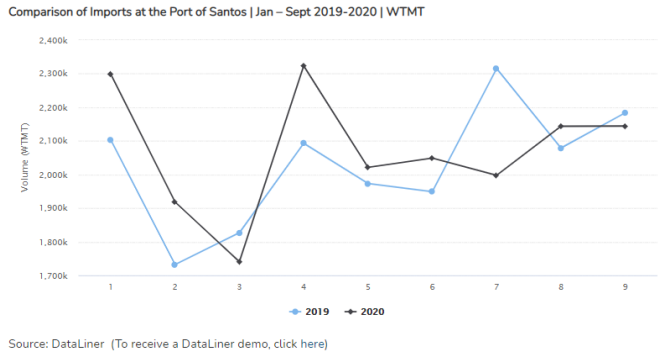
Levantamento realizado pela Santos Port Authority (SPA) apontou que o Porto de Santos vive hoje um ciclo de investimentos bilionários pré desestatização. Ao todo, estão em curso obras que somam R$ 2,6 bilhões em terminais públicos e privados. No curto prazo, a cifra deverá crescer em mais R$ 1,4 bilhão, se considerados os dois novos terminais de celulose arrematados recentemente pela Eldorado e pela Bracell- que vão investir, juntas, R$ 380 milhões – e o leilão de duas áreas para combustíveis, previsto para 2021 e com orçamento de R$ 1 bilhão em obras.

Os investmentos ocorrem em meio a estudos para desestatizar sua gestão e são fruto de licitações e renovações de contratos realizados nos últimos cinco anos. Além disso, uma fatia relevante – R$ 700 milhões – se refere a um projeto de celulose no terminal privado da DP World, com a Suzano.

Confira nos gráficos a seguir um comparativo das importações e exportações no Porto de Santos no período de janeiro a setembro de 2019 e 2020:

Comparativo das Exportações no Porto de Santos | Jan a Set 2019-2020 | WTMT





Para o presidente da SPA, Fernando Biral, uma das explicações para o atual ciclo de investimentos é o planejamento de longo prazo do porto, lançado em 2019 e consolidado neste ano com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) – que não passava por uma revisão há 14 anos.

"Abriu-se espaço para novos investimentos. Hoje temos áreas corretamente destinadas. Antes havia uma série de 'puxadinhos', terminais que operavam com contratos de transição que não exigiam qualquer investimento", afirma o executivo.

Um exemplo disso é a área ocupada pela Transpetro, subsidiária da Petrobras, que por anos ocupou um espaço amplo e privilegiado na margem direita do porto por meio de contratos de transição. Agora, o local dará lugar a dois terminais de granéis líquidos, nos quais haverá mais de R$ 1 bilhão de investimentos. Os projetos estão em análise pelo Tribunal de Contas da União (TCU), e o leilão deverá ser realizado no primeiro semestre de 2021.

A SPA também acaba de dar o pontapé inicial a outros três arrendamentos que deverão ser licitados no próximo ano, segundo Bruno Stupello, diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da Companhia Docas.

O primeiro deles será um terminal de fertilizantes na região de Outeirinhos. O segundo, um terminal retroportuário de contêineres na área do Saboó e, o terceiro, um terminal de granéis sólidos vegetais na região do Paquetá. Os estudos foram entregues nos últimos dias à Empresa de Planejamento e Logística (EPL), que fará a estruturação.

Também em 2021 deverão começar as discussões para um novo terminal de contêineres em Santos, na região do Saboó, em uma área vizinha à da Brasil Terminal Portuário (BTP). Hoje, no porto, há três grandes operadores de contêineres: além da BTP, a Santos Brasil e a DP World. Com o novo terminal, abriria-se espaço para um quarto grande grupo. "Este será o próximo grande leilão de Santos", diz Stupello.

A projeção preliminar é que os quatro contratos somem, juntos, R$ 3,4 bilhões em investimentos. Além dos terminais, está em desenho um novo modelo de gestão para a redeferroviária dentro do porto, para viabilizar os cerca de R$ 2 bilhões de investimentos em acessos viários.

Hoje, as ferrovias do porto são de responsabilidade da Portofer, uma concessionária da Rumo, mas que não gera receita ao grupo – são vias que fazem apenas uma "última milha" no transporte da carga. A ideia da SPA é criar uma nova empresa em formato cooperativo, no qual outras companhias possam participar da gestão – no caso, a MRS e a VLI, que também têm ferrovias que desembocam no Porto de Santos.

A concessão da Portofer vence apenas em junho de 2025, mas a SPA pretende alterar o modelo antes disso. Nos próximos meses, já será lançada a consulta pública com a proposta, diz Stupello.

"As próximas grandes obras de acessos rodoferroviários, da ordem de R$ 2 bilhões, provavelmente já estarão sob o novo contrato. Será um formato cooperativo, permitindo a entrada de novos players", afirma.

No período de 24 a 26 de novembro foi realizado, no Porto do Rio de Janeiro, o Exercício de Segurança Física Nuclear em Porto (ESFPORTO – 2020). A atividade é coordenada pelo Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (GSI /PR), Órgão Central do Sistema de Proteção ao Programa Nuclear Brasileiro (SIPRON). O objetivo é avaliar a capacidade de pronta-resposta dos órgãos e entidades envolvidos diante de uma emergência nuclear em áreas portuárias, testar a efetividade dos protocolos e promover a interação entre os participantes.

Para o superintendente da Guarda Portuária, José Tadeu Diniz, o Exercício de Segurança Física Nuclear em Porto também se constitui numa oportunidade para o aprimoramento da gestão de risco: "Por meio dessa atividade, podemos identificar vulnerabilidades, conhecer as ameaças e adotar as boas práticas

de prevenção. Sabemos que o risco de acidentes dessa natureza é muito baixo, mas devemos estar sempre preparados, porque as consequências seriam desastrosas para a população, o meio ambiente e a economia".

A ação, realizada em coordenação com a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS), com o apoio da CDRJ e da Marinha do Brasil (MB), envolve dezenas de profissionais de 30 organizações, incluindo as Forças Armadas, as Instituições Policiais, e empresas como as arrendatárias dos terminais de contêineres do Porto do Rio de Janeiro – MultiRio e ICTSI Rio.

O Exercício é elaborado a partir de requisitos para salvaguardar o transporte de material nuclear ou radioativo pelos modais terrestre e marítimo, estabelecidos pela Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês) e pela Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA), das quais o Brasil é membro.

Para o Exercício, será criado um cenário simulando incidentes no transporte de material nuclear/radiológico no Porto do Rio de Janeiro, incluindo etapas como a aproximação do navio, os preparativos para desembarque, para o transporte terrestre e a saída do porto. São realizadas também simulações de controle de emergência.

A Santos Brasil informou, por meio de comunicado, que concluiu as últimas obras civis do projeto de modernização do Tecon Vila do Conde, terminal de contêineres localizado em Barcarena (PA). O local tem linha direta com portos concentradores de carga do Caribe.

No total, foram 25 meses de obras que contemplaram a pavimentação em concreto de 36.000 m2 de pátio para armazenamento de contêineres e a construção de dois novos gates e de espaços destinados a vestiários e refeitórios para os colaboradores.

Entre 2018 e 2019, a Santos Brasil realizou investimentos da ordem de R$ 60 milhões na unidade, em obras civis e equipamentos de pátio e cais.

Vale lembrar que recentemente a Santos Brasil divulgou que planeja diversificar sua operação. Para isso, quer participar de leilões de combustíveis, soja e fertilizantes. Além disso, a empresa também já manifestou seu interesse em participar de um leilão de desestatização do Porto de Santos, que está em estudo pelo governo federal.

A Portos do Paraná publicou um Comunicado Relevante sobre o Leilão 01/2020, para arrendamento da nova área de veículos no Porto de Paranaguá. Algumas mudanças foram feitas em atenção à excepcionalidade da situação da pandemia de COVID-19. Com isso, o horário de recebimento de envelopes das propostas foi estendido e será realizado das 10h às 14h, no dia 15 de dezembro, na B3 (Rua XV de Novembro, nº 275, Centro – São Paulo/SP).

Para a entrega dos documentos, será autorizado o acesso de apenas um proponente por vez, devendo este deixar o ambiente de aporte após a entrega dos documentos e assinatura do Termo de Recebimento de Envelopes. O acesso ao ambiente de aporte de envelopes deverá ser realizado com o número mínimo de pessoas necessárias à entrega dos documentos, considerando que somente é exigida a presença dos representantes da participante credenciada para a entrega dos envelopes e assinatura do Termo de Recebimento de Envelopes a ser emitido pela B3.

Sessão Público do Leilão da Portos do Paraná

A sessão pública dos leilões acontecerá em 18 de dezembro, a partir das 15h. Será assegurado o acesso ao local do leilão a, no máximo, três pessoas por proponente, seja esta individual ou consórcio, quantidade esta que representa a totalidade dos presentes em nome da proponente e de sua participante credenciada, sendo obrigatória a presença de ambos para que seja possível a prática de todos os atos previstos em edital pela proponente. Além disso, somente será autorizada a entrada de público geral, imprensa e demais interessados após a entrada das pessoas já mencionadas, respeitadas as limitações de espaço.

Para garantir a total e irrestrita publicidade da Sessão Pública do Leilão, todos os atos serão transmitidos ao vivo, via streaming, a partir do horário determinado para o seu início (15h), no site http://www.tvb3.com.br, bem como no Canal da B3 no YouTube.

A Autorida Portuária recomenda o não comparecimento à sessão de quaisquer pessoas que integrem os grupos de risco para a Covid-19 e lembra que é obrigatória a utilização de máscara durante todo o período de permanência nas dependências da B3. A B3 disponibilizará máscaras e álcool em gel a todos os presentes. Com o intuito de manter o distanciamento seguro, os presentes deverão permanecer sentados nos locais previamente designados com espaçamento de 1,50m entre os assentos, evitando o deslocamento durante a sessão.

Na última semana, o governo de São Paulo entregou ao Ministério da Infraestrutura o novo projeto da ponte bilionária entre Santos e o Guarujá. Há mudanças significativas em relação aos estudos de engenharia divulgados em 2019. O vão central da ponte, que era de 400 metros, foi ampliado agora para uma distância de 750 metros entre seus pilares.

De acordo com o secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto, as alterações cumprem exigências feitas pelo ministério para a aprovação do projeto. A ponte requer autorização federal porque afeta o Porto de Santos e suas estruturas, bem como as alças de acesso, se utilizam de terrenos da União.

As diferenças de arquitetura são nítidas. Em vez da estrutura estaiada, como na versão anterior, o novo projeto é de uma ponte pênsil – o modelo da Hercílio Luz (Florianópolis) ou da americana Golden Gate (São Francisco). Com 750 metros de largura e 85 metros de altura no vão principal, diz o secretário, fica afastado qualquer risco físico para a passagem de navios e expansões da atividade portuária.

A obra, que levaria 36 meses, teve orçamento reavaliado para R$ 3,9 bilhões – antes estimava-se um gasto mais próximo de R$ 3 bilhões. O investimento seria totalmente privado, por meio de um aditivo ao contrato de concessão da Ecovias, empresa que administra o sistema de rodovias Anchieta-Imigrantes. Originalmente, o contrato vence em 2026.

O ministro Tarcísio Freitas tem adotado um discurso de ceticismo sobre a viabilidade da ponte e colocado o projeto de um túnel submerso como alternativa preferencial para a ligação seca

Santos-Guarujá. A preocupação de Tarcísio é com eventuais prejuízos às manobras de navios de grande porte. Nas palavras dele, "ponte não combina com porto".

O projeto de túnel, com uma localização diferente da ponte (entre os bairros Macuco e Itapema) recebeu o apoio de operadoras de terminais portuárias. Elas se uniram em um movimento para defender a ligação submersa de 1,7 quilômetro e orçada em R$ 3,5 bilhões, o "Vou de Túnel".

No dia 16 de novembro, em visita ao porto, o ministro disse que "é total a possibilidade" de incluira obra do túnel entre as exigências assumidas pelo vencedor do processo de desestatização da Santos Port Authority (SPA). "A gente está estudando isso com muito afinco e verifica que cabe dentro da concessão. Estamos agora fazendo os estudos […] para oferecer uma boa solução logística, de mobilidade, que não atrapalhe a expansão e o desenvolvimento do Porto de Santos", afirmou.

Para o secretário Octaviano, os dois projetos não são excludentes, mas complementares. Ele só enfatiza que o túnel, por suas características e localização, teria mais foco em mobilidade urbana. A ponte, argumenta, tem mais vocação logística e deverá receber até cinco mil caminhões por dia. Espera-se cortar em dois terços o tempo de viagem das carga.

Octaviano afirma que foram feitas simulações de manobras no Tanque de Provas da USP, incluindo cenários críticos (ventos de até 40 nós, perda de controle do leme, rompimento do cabo do rebocador), e a conclusão é de que a ponte não prejudica movimentações.

A assessoria do Minfra informou que "será realizada análise cuidadosa do material disponibilizado e brevemente apresentado [durante reunião com o governo paulista e a Ecovias], bem como uma verificação por parte dos proponentes do projeto dos apontamentos já previamente indicados no encontro"."Tudo isso será avaliado juntamente com a alternativa de túnel para definição da solução mais adequada também o melhor endereçamento para viabilização do projeto – tanto em relação ao seu custo quanto a seu prazo, seja no âmbito do projeto de desestatização do porto ou outro desenho."

Apesar da pandemia do novo coronavírus, o APM Terminals Pecém, bateu dois recordes consecutivos neste ano, com o melhor desempenho em setembro, com 41.000 TEUs, seguido por um resultado recorde em outubro, de 46.705 TEUs. Nos primeiros 10 meses, o Terminal do Pecém movimentou 309.051 TEUs, um aumento de 7,9% em relação a igual período de 2019.

Além disso, no sul do Brasil, o volume da APM Terminals Itajaí cresceu dois dígitos em 2020, mantendo o padrão dos últimos três anos. Até outubro, o terminal movimentou mais de 457 mil TEUs, alta de 13,4% ante 403 mil no mesmo período do ano anterior. A previsão é que o Terminal ultrapasse a marca do milhão de TEUs até dezembro. Assim como o terminal "irmão" do Pecém, Itajaí teve seu mês historicamente mais movimentado em outubro, com 53 mil TEUs. O crescimento excedeu 200% em uma base acumulada entre 2017 e 2020.

Consolidação no Nordeste

De acordo com a companhia, a localização estratégica do porto do Pecém está entre os principais impulsionadores do crescimento da empresa no Nordeste. Outros fatores incluem navios maiores com maior capacidade de carga, real mais fraco e a recuperação econômica antes de datas especiais, incluindo eventos de Black Friday, Natal e Réveillon, além das operações eficientes oferecidas pelo terminal.

Os volumes têm sido apoiados por avanços importantes nos Terminais APM de Pecém que têm permitido a chegada de navios maiores, por exemplo. Em agosto, o terminal recebeu o MSC Shuba B, de 330 m de comprimento e 48,2 m de viga, o maior navio já atracado no estado. Esse gigante também marcou o início da colheita das frutas no Ceará.

O Porto de Pecém também inaugurou o berço 10, que aumentou a capacidade operacional do terminal. "Ver os guindastes rodando ao longo dos trilhos foi um marco para os Terminais APM do Pecém. Com 300 m de comprimento, o novo berço posiciona Pecém entre um pequeno grupo seleto de portos da América Latina, capaz de receber novos navios Panamax com calados de até 15,3 m. O novo berço também otimiza nosso sistema de janela de docagem, reduzindo o tempo de espera ", afirma Daniel Rose, Diretor-Superintendente da APM Terminals Pecém.

A recuperação de 2020 foi maior do que o esperado, de acordo com André Magalhães, Diretor Comercial da APM Terminais Pecém. "Não esperávamos uma recuperação tão forte e rápida no início do terceiro trimestre. A cabotagem, com suas seis linhas regulares para Pecém, tem resistido fortemente ao impacto do COVID-19, consolidando-se como uma solução logística para a região", afirma.

Magalhães acrescenta que os números também foram impulsionados pela importante colheita de frutas, com melões, melancias, uvas e mangas do vale do São Francisco destinadas aos mercados americano e europeu. "Começamos este ano com um crescimento de 17% nas exportações de manga para os Estados Unidos e os Terminais APM movimentaram praticamente 70% de todo o volume do Vale do São Francisco. Em relação aos melões, movimentamos 100% dos volumes este ano graças a navios maiores e um maior comprometimento das companhias marítimas com os clientes locais, evitando o cancelamento de qualquer escala no porto."

As exportações da Reefer também tiveram um salto de 70% em volumes em comparação com o mesmo período do ano anterior, com 16.800 TEUs movimentados contra 9.900 no ano anterior.

Aumento nas importações

Em Itajaí, as exportações de congelados e a retomada das importações no segundo semestre impulsionaram o rápido crescimento dos terminais. Dos 10 maiores do Brasil, o APM Terminals foi o único a registrar crescimento das importações até agosto deste ano, segundo dados do DataLiner. Em relação às exportações, a APM Terminals Itajaí ficou entre quatro dos 10 maiores terminais que tiveram aumento, com o maior crescimento, 21%, até agosto,também de acordo com dados do DataLiner.

Segundo o Diretor-Superintendente da APM Terminals Itajaí, Aristides Russi Júnior, diversos fatores explicam esse crescimento "Podemos citar vários motivos, inclusive o real mais fraco e indústria forte principalmente nas exportações. Nosso terminal também teve um aumento significativo em sua participação de mercado entre os portos catarinenses".

Além de novos serviços em Itajaí, o próprio porto inaugurou sua maior bacia de manobra em 2020. Com a nova bacia, o terminal passou a receber navios de até 350m com boca de 48m. Além disso, a APM Terminals Itajaí investiu mais de 2 milhões de euros em reach stackers no segundo semestre do ano passado, melhorando a capacidade operacional.

Pela primeira vez, os portos públicos brasileiros com os melhores índices de desempenho em suas gestões foram reconhecidos pelo Governo Federal com o "Prêmio Portos + Brasil", criado pelo Ministério da Infraestrutura. Esta primeira edição avaliou os melhores portos do país com base no Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (IGAP). "A intenção do governo é estimular a busca permanente de excelência na gestão dos portos públicos do Brasil", avaliou o secretário nacional Diogo Piloni, titular da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA – do MInfra.

A iniciativa do Prêmio Portos + Brasil faz parte das diretrizes previstas na Portaria MTPA n° 574/18, que garante mais autonomia às autoridades portuárias nos procedimentos licitatórios, além de maximizar a descentralização da administração dos portos organizados. A portaria permite, ainda, que o ministério identifique quais autoridades portuárias vêm adotando as melhores práticas de mercado, de gestão e governança, de transparência e que tenham boa estrutura organizacional, física e quadro funcional adequado à exploração portuária.

Na cerimônia de entrega dos prêmios, realizada na última terça-feira, 24 de novembro, foram premiados os portos que tiverem a melhor nota na execução dos investimentos planejados, no crescimento da movimentação, na variação da margem EBTIDA e no ranking IGAP. O indicador avalia o nível de eficiência operacional, de eficiência administrativa, de manutenção de acessos aquaviários, de execução orçamentária de investimento, dentre outros. Confira os vencedores da disputa:

Categorias Premiadas:

Ranking do IGAP (Índice de Gestão das Autoridades Portuárias)

1º lugar: Portos do Paraná (Paranaguá – PR)
Nota 9,00
2º lugar: Santos Port Authority (Santos – SP
Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP (São Luís – MA)
SCPAR Porto de Imbituba (Imbituba – SC)
Nota 8,5

Variação da Margem EBTIDA

1º. Lugar: Companhia Docas do Pará (Belém – PA)
1161%
2º. Lugar: Companhia Docas do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro – RJ)
424%
3º Lugar: Companhia Docas da Paraíba (Cabedelo – PB)
205%

Crescimento da Movimentação

1º. Lugar: Porto Organizado de Santarém/ Companhia Docas do Pará (Belém – PA)
Aumento de 36,2% em relação a 2018
2º. Lugar: Porto Organizado de Itajaí/Superintendência do Porto de Itajaí (Itajaí – SC)
Aumento de 33,9% em relação a 2018
3º. Lugar: Porto Organizado de Vila do Conde/Companhia Docas do Pará (Belém – PA)
Aumento de 22,3% em relação a 2018

Execução Orçamentária de Investimento

1º Lugar: Portos do Paraná (Paranaguá – PR)
Execução de 81,8% do Orçamento de Investimento
2º Lugar: Superintendência do Porto de Itajaí (Itajaí – SC)
Execução de 59,9% do Orçamento de Investimento

3º Lugar: Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP (São Luís – MA)
Execução de 37,1% do Orçamento de Investimento

A EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), gestora do Porto do Itaqui, acaba de receber uma tripla certificação ISO. A obtenção do selo da Norma ISO 27.001, da Segurança da Informação, vem se somar à 9001:2015 e à 14001:2015, que atestam, respectivamente, excelência na gestão da qualidade e do meio ambiente, conquistadas anteriormente.

A recomendação para certificação foi anunciada em outubro e confirmada nesta semana. O relatório de auditoria foi apresentado em cerimônia realizada no auditório da empresa, com a presença do presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago; dos diretores de Operações e Planejamento, Jailson Luz; e de Administração e Finanças, Artur Léda Costa; das equipes das gerências de Tecnologia da Informação, Engenharia e Manutenção, Qualidade, RH, Compliance, Administração e Comunicação. A reunião contou com um número restrito de participantes, em respeito ao protocolo de prevenção à covid-19.

"A certificação é um indicador importante, mas o que mais vale é o que está por trás, o grau de competência e compromisso da equipe, o foco em melhoria contínua e as aprendizagens extraídas do processo. Tenho muita confiança nesse grupo, em tudo o que realizamos juntos, e queremos compartilhar essas práticas com outras empresas e órgãos", afirmou o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago.

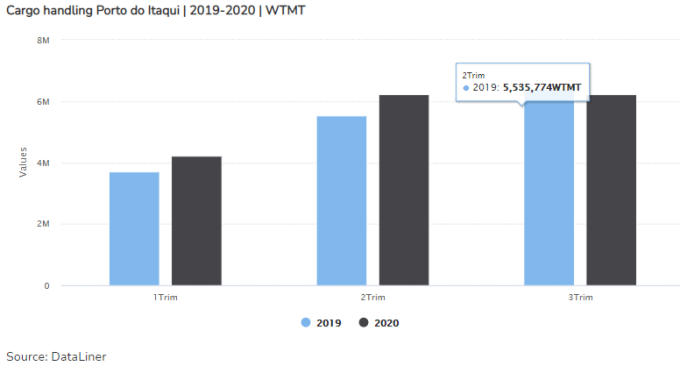
O relatório da auditoria destacou o comprometimento, a transparência, o nível de qualificação dos colaboradores e a conscientização de todos os colaboradores auditados em relação à política. No campo mais técnico da avaliação foram relevantes, de acordo com o documento apresentado, a pró-atividade na resolução de não conformidades, o Plano de Continuidade de Negócios, a gestão dos processos de serviços, o monitoramento do cinturão digital da EMAP e a infraestrutura do datacenter.

Para obter a certificação a EMAP foi auditada nos seguintes requisitos da norma: Contexto da Organização, Avaliação de Riscos, Controles Operacionais, Análise de Eficácia e Melhoria. "Foi um trabalho árduo que obteve um resultado brilhante, com a elaboração de documentos robustos por uma equipe que demonstra vontade de realizar. O Sistema de Gestão, com certeza, está no rumo da melhoria contínua", disse o auditor Henrique Garcia Perez.

A auditoria foi realizada pela Fundação Vanzolini, credenciada no Inmetro para certificação na ISO 27.001 e única no Brasil integrada à Internacional Certification Network (IQNet), rede que reúne as 38 mais importantes certificadoras presentes em 150 países.

Confira no gráfico a seguir a movimentação de cargas no Porto do Itaqui por trimestre:

Movimentação de cargas Porto do Itaqui | por trimestre 2019-2020 | WTMT

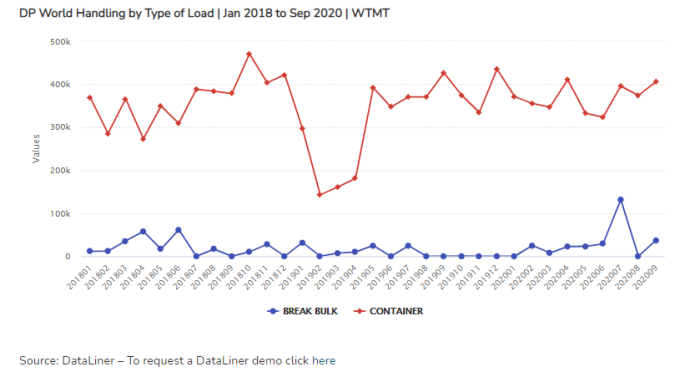


A Rumo, operadora logística do grupo Cosan, e a DP World firmaram um memorando de entendimento para a construção de um novo terminal voltado à exportação de grãos e à importação de fertilizantes no Porto de Santos. O empreendimento ainda será alvo de estudos e terá que passar pela análise de órgãos reguladores e ambientais, mas a projeção é que as obras possam ter início em 2022, para que sejam entregues entre 2023 e 2024.

A ideia é construir a nova estrutura dentro do terminal privado da DP World, na margem esquerda do porto. Além de contêineres, a companhia movimenta, desde 2019, celulose ,em uma parceria de longo prazo com a fabricante Suzano. Para construir os dois novos berços de atracação de navios, será feito um píer, perpendicular ao cais.

O gráfico a seguir traz a movimentação de cargas no DP World por tipo de carga a partir de 2018:

Movimentação por tipo de Carga do DP World | Jan 2018 a Set 2020 | WTMT



Para a Rumo, os novos terminais na DP World são parte de um grande plano de expansão de sua operação logística, voltada ao escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste do país para Santos. Com a realização de investimentos bilionários em sua malha ferroviária, o grupo quer garantir que não haverá gargalos no porto. Hoje, a empresa já tem participação societária em outros terminais no porto de Santos: o Terminal XXXIX (parceria com Caramuru Alimentos), o Terminal de Granéis do Guarujá (TGG, em sociedade com Amaggi e Bunge) e o Terminal Marítimo do Guarujá (Termag, com a Bunge).

No entanto, a avaliação é que será preciso mais estrutura para comportar o crescimento projetado. Até 2026, a Rumo terá que ampliar a capacidade da Malha Paulista, ferrovia que desemboca no porto de Santos, dos atuais 35 milhões detoneladas por ano para 75 milhões de toneladas. O compromisso foi firmado durante a renovação antecipada da concessão, em troca de R$ 6 bilhões de investimentos.

Além disso, a empresa está em fase de conclusão das obras da ferrovia Norte-Sul,arrematada em março de 2019, em leilão promovido pelo governo federal. A operação deverá ter início a partir do primeiro semestre de 2021 e irá interligar as regiões produtoras de Goiás, Tocantins e Minas Gerais ao cais santista.

Com os novos terminais em parceria com a DP World, a previsão é que o porto amplie sua capacidade de exportação de grãos em 8 milhões de toneladas por ano.No caso da importação de fertilizantes, o aumento será de 3 milhões de toneladas por ano, segundo os estudos preliminares. O valor do investimento não foi revelado. Para efeitos de comparação, uma fonte de mercado estima que os recursos aportados no novo complexo portuário deverá ser de aproximadamente metade do investimento feito no terminal da VLI em Santos, de R$ 2,3 milhões – ou seja, tende a ficar na faixa de R$ 1 bilhão.

Ainda não está definido de que forma a Rumo entrará na parceria – se com uma parcela dos recursos ou apenas como garantidora da carga que chegará ao terminal, por meio de contratos de "take-or-pay", nos quais o usuário se compromete a pagar uma remuneração mínima pela prestação do serviço, independente da movimentação. O projeto também prevê a construção de um acesso ferroviário novo, independente do ramal utilizado hoje pelo terminal.

Grãos

A Câmara Brasileira de Comércio Exterior (Camex) renovou a cota para importação de 750 mil toneladas de trigo de fora do Mercosul isenta do pagamento da Tarifa Externa Comum (TEC) – que, no caso, é de 10%. As compras podem ser feitas no período de 18 de novembro deste ano a 17 de novembro de 2021.

A cota foi estabelecida em um compromisso assumido pelo país junto à Organização Mundial do Comércio (OMC) em 2019. Em julho deste ano, diante da escassez de trigo no mercado nacional e da alta dos preços, a Camex permitiu a importação sem TEC de uma cota extra de 450 mil toneladas de fora do Mercosul até 17 de novembro deste ano.
O Brasil é um dos principais importadores de trigo do mundo. Cerca de 60% do consumo doméstico vem do exterior, principalmente da Argentina.

Confira a seguir as principais origens do trigo importado pelo Brasil:

País Origem	Volume (WTMT)
Argentina	2.068.906
Estados Unidos	28.078
Martinica	4.011
Suriname	3.508

Fonte da tabela: Antaq

A Associação Brasileira da Indústria de Alimentos (Abia) pediu à Câmara de Comércio Exterior (Camex) para zerar o imposto de importação (TEC) de 10% do óleo de palma de países de fora do Mercosul.

Segundo a entidade, o baixo crescimento da produção nacional e a concorrência com outros setores geram a escassez do item, principal ingrediente na substituição da gordura trans, e podem inflacionar o preço de alimentos. "A falta de óleo de palma é preocupante diante da urgência de se adequar à determinação regulatória, a RDC 332/19 da Anvisa, que determina a redução de gorduras trans nos alimentos a partir de 2021 e seu banimento até 2023. Essa determinação tende a duplicar o volume demandado pela indústria de alimentos nos próximos dois anos, e no cenário atual há forte dificuldade de acesso ao ingrediente", afirmou, em nota, João Dornellas, presidente-executivo da Abia.

A retirada temporária da TEC para o óleo de palma não deverá prejudicar o produtor nacional, segundo ele, uma vez que a demanda interna é maior que a oferta. O pedido foi feito em outubro, mas não há data para ser apreciado. A próxima reunião do Comitê Executivo de Gestão (Gecex) da Camex está programado para 16 de dezembro.

Dados oficiais mostram que o plantio de palma no Brasil tem aumentado entre 2% e 3% ao ano, o que, segundo Dornellas, é "insuficiente para atender a expansão no consumo de alimentos e outros produtos internamente". Segundo a entidade, o óleo de palma, ou dendê, é essencial para alimentos industrializados, para a indústria farmacêutica, para biocombustíveis e para o segmento de higiene pessoal e cosméticos.

Minérios

Em 27 de novembro, a Vale informou que recebeu a Licença de Instalação para o retorno e ampliação das operações em Serra Leste, em Curionópolis (PA), paralisadas desde janeiro de 2019, depois de ter atingido o limite da área até então licenciada para a extração do minério de ferro. Nas próximas semanas serão realizadas manutenções para a retomada segura das operações em dezembro.

Serra Leste, com capacidade de 6 milhões de toneladas ao ano de minério de ferro, tem expectativa de produção de cerca de 4-5 milhões de toneladas 2021, atingindo sua plena capacidade em 2022, seguindo o "ramp-up" programado das atividades de retomada.

"O projeto de expansão, que consiste na adaptação e repotencialização da usina existente, permitirá a ampliação da capacidade para 10 Mpta (milhões de toneladas/ano), com 'start-up' previsto para o primeiro semestre de 2023", disse a Vale. "O retorno de Serra Leste é mais um passo na estabilização de produção de minério de ferro e no caminho para o retorno da capacidade produtiva de 400 milhões de toneladas", afirmou a nota. Em outubro, o CEO da Vale, Eduardo Bartolomeo, apontou que a meta de produzir a um ritmo de 400 milhões de toneladas ao ano poderia ser atingida até o final de 2022 ou início de 2023.

Frutas

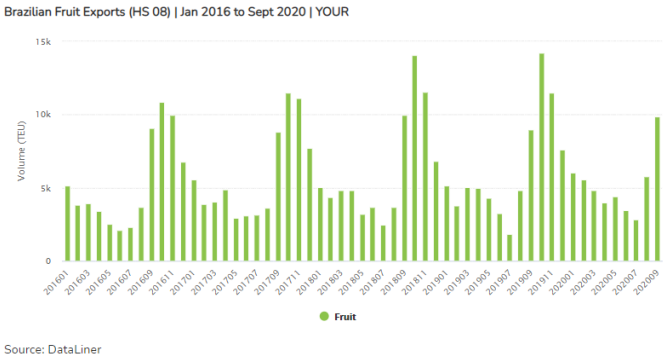
Segundo o diretor executivo da Associação Brasileira dos Produtores Exportadores de Frutas e Derivados (Abrafrutas), Eduardo Brandão, no próximo ano as frutas brasileiras deverão ser mais exportadas para os países árabes. As principais frutas embarcadas ao Oriente Médio e Ásia costumam ser o melão, a uva, a manga e o limão-taiti, apontam os dados da associação.

"Há uma grande expectativa de crescimento nas exportações de frutas para o bloco do Oriente Médio (Arábia Saudita, Bahrein e Emirados Árabes Unidos). E para o continente asiático, especialmente China e Coreia do Sul. Nossas frutas têm qualidade e são muito apreciadas por esses países", ressaltou Brandão, em nota.

De janeiro a outubro de 2020, foram exportadas 725 mil toneladas do produto. A associação aponta que houve um aumento de 2,8% comparado ao mesmo período do ano anterior. "A tendência é que o pico das exportações esteja sempre no último trimestre do ano, quando há uma demanda maior dos países. A intenção é fechar o ano com US$ 1 bilhão em receita. Senão atingirmos o valor total, ficaremos muito próximo. Tudo vai depender do câmbio", disse Brandão.

Confira no gráfico a seguir o histórico mês a mês das exportações brasileiras de frutas a partir de janeiro de 2016:

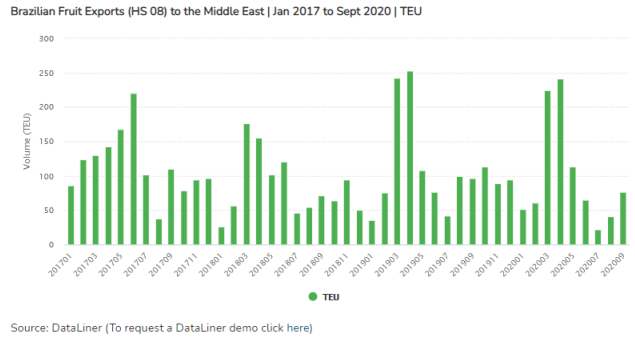
Exportação Brasileira de Frutas (HS 08) | Jan 2016 a Set 2020 | TEU



Para o diretor, o potencial de mercado se destaca nos países do Oriente Médio, que foram responsáveis pela importação de cerca de 15 mil toneladas de frutas em 2019. Entre os árabes, os Emirados foram os maiores compradores em 2019, alcançando o 13º lugar no ranking geral de importadores de frutas brasileiras.

O gráfico abaixo traz o mês a mês das exportações de frutas brasileiras ao Oriente Médio a partir de 2017:

Exportações Brasileiras de Frutas (HS 08) para o Oriente Médio | Jan 2017 a Set 2020 | TEU



Fonte: DataLiner

Entre as iniciativas que devem auxiliar brasileiros a se destacar neste mercado, está a aquisição do certificado halal. O selo comprova que um produto foi produzido seguindo preceitos muçulmanos e pode ser, por isso, consumido por eles. Em material divulgado, o gerente comercial da certificadora brasileira Cdial Halal, Omar Chahine, frisou que a certificação vem sendo cada vez mais exigida em países árabes e para além deles. "Além de ser reconhecida por atestar boas práticas de fabricação, segurança e de qualidade, a certificação halal tem sido solicitada, inclusive, por países que não são árabes e nem muçulmanos, como o Japão, China e Canadá. Antes, bastava ter a certificação do produto para ser exportado, mas hoje a maioria dos importadores estão exigindo o selo de qualidade halal em toda a cadeia produtiva", disse Chahine.

Outras cargas

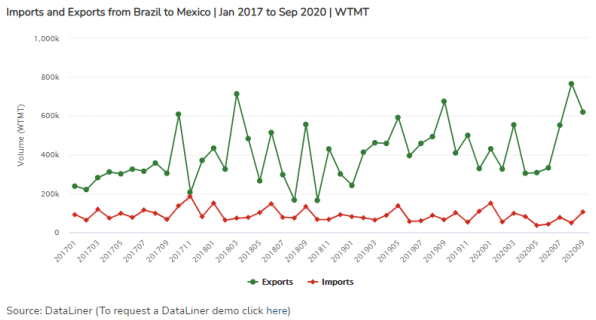
Nota conjunta divulgada pelos Ministérios das Relações Exteriores e da Agricultura, Pecuária e Abastecimento informa que as autoridades mexicanas aprovaram o Certificado Zoossanitário Internacional proposto para a exportação de ovos de aves, subprodutos e partes, o que abre as portas do mercado mexicano às exportações brasileiras desses produtos.

Além disso, O México abriu quota tarifária plurianual para a importação de arroz com casca. O volume do produto autorizado a ingressar com tarifa zero é de 30 mil toneladas, até 31/12/2020, e de 75 mil toneladas no período de 1/1/2021 a 31/12/2021.

Em 2019, o Brasil exportou para o mundo quase US$ 4,8 milhões em ovos frescos de aves e US$ 5,1 milhões em seus subprodutos e partes. Exportou, ainda, US$ 59 milhões em ovos férteis para incubadora, sendo US$ 7,9 milhões para o México.

Confira no gráfico a seguir o histórico das trocas comerciais entre Brasil e México mês a mês a partir de 2017:

Importações e Exportações do Brasil para o México | Jan 2017 a Set 2020 | WTMT



O maior alcance das exportações brasileiras de ovos e derivados e de arroz com casca no mercado mexicano representa mais oportunidades para o agronegócio nacional, cujos produtos ocupam crescente espaço na pauta comercial entre Brasil e México.

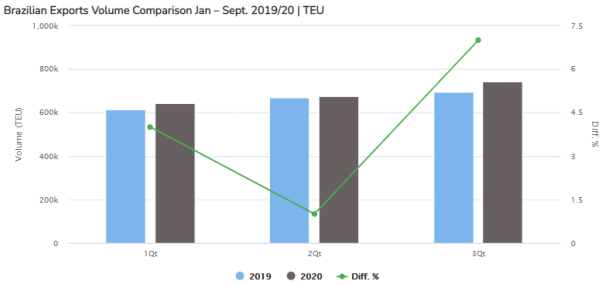
Economia

Dados da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) apontam que o comércio exterior do Brasil sofreu contração de US$ 14 bilhões no terceiro trimestre de 2020, comparado ao nível de antes da pandemia de covid-19, no quarto trimestre de 2019. Enquanto as exportações brasileiras declinaram US$ 3,8 bilhões entre julho e setembro, em relação a antes da pandemia, as importações tiveram uma contração bem maior, de US$ 10,2 bilhões. No terceiro trimestre, as exportações de mercadorias brasileiras tiveram um modesto crescimento de 1,6% em valor e as importações, uma contração de 8,9%,em relação ao segundo trimestre.

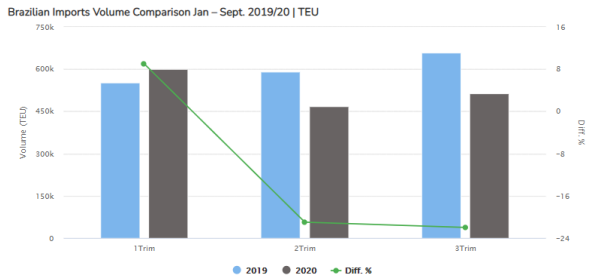
Globalmente, o comércio de mercadorias das maiores economias reunidas no G-20 tiveram um salto no terceiro trimestre, com exportações aumentando 21,6% e as importações 18,1%, comparado ao segundo trimestre, quando as medidas de 'lockdown' estavam em vigor. Apesar disso, a OCDE afirma que dados preliminares já apontam para a volta de medidas restritivas em várias economias, e, com isso, impactos negativos nos fluxos de exportações e importações em outubro.

Outros indicadores confirmam que uma modesta retomada da economia desacelerou no quarto trimestre de 2020, com a pandemia continuando a causar estragos. Os gráficos a seguir trazem um comparativo das importações e exportações brasileiras via contêiner nos três primeiros trimestres de 2019 e 2020. Confira:

Comparativo do volume das Exportações Brasileiras entre 1-3 Trimestre 2019-2020 | TEU



Graph source: DataLiner



Graph source: DataLiner (To request a DataLiner demo, click here)

DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuida 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