

## Principais notícias

### Retrospectiva do desempenho das commodities brasileiras em 2020

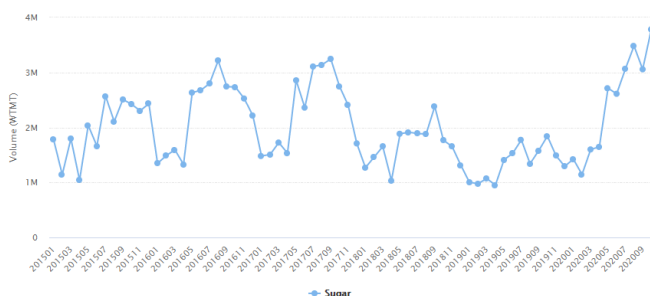
**A desvalorização do real frente ao dólar e a mudança de consumo causada pela pandemia da Covid-19 resultaram em um ano muito favorável às exportações brasileiras de commodities.** O Brasil exportou muito e esqueceu do mercado interno. Para conter as altas dos preços, o governo precisou zerar o imposto de importação de produtos básicos, como arroz e milho, o que causou situações incomuns, como a importação de soja americana. Confira a seguir como foi o ano para as commodities que mais se destacaram no cenário internacional em 2020:

**Açúcar e Etanol:** O açúcar teve um desempenho muito positivo em 2020. Segundo o 3º Levantamento da Safra 2020/21 de Cana-de-Açúcar, divulgado em dezembro pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), a produção brasileira de cana-de-açúcar da atual safra, 665,105 milhões de toneladas, se aproxima do recorde histórico de 2015, quando foram colhidas 665,6 milhões de toneladas de cana. Na comparação com a temporada passada, o crescimento é previsto em 3,5%. As exportações de açúcar somaram 23,7 milhões de toneladas nos oito primeiros meses desta safra 2020/21 (abril a novembro), 79,2% mais que no mesmo período de 2019/20. Em relação a todo o ciclo passado, o volume já foi 25% maior. Segundo a estatal, nesse ritmo a expectativa é que seja superado o recorde de 2016/17, quando os embarques brasileiros alcançaram 28,3 milhões de toneladas.

As exportações aquecidas geraram problemas logísticos. Em junho, a espera para carregamento de açúcar em terminal da Rumo no Porto de Santos chegou a 45 dias, de acordo com a agência marítima Cargonave. Para base de comparação, em igual período de 2019, o tempo médio no aguardo era de cinco a sete dias. Para driblar esses problemas, algumas soluções alternativas foram adotadas. Após 15 anos, o Porto de São Sebastião, localizado no litoral norte de São Paulo, voltou a realizar operações de transporte de açúcar. Além disso, após o hiato de uma década, foram realizadas operações de exportação break-bulk de açúcar do Porto de Santos, já que os terminais que operam em contêineres estavam saturados.

Segundo relatório do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos – USDA, o crescimento das exportações se deve ao grande excedente exportável de açúcar do país e à demanda estável de países importadores do adoçante brasileiro. “Apesar da pandemia de Covid-19 e dos obstáculos logísticos nos portos, incluindo longas esperas para carregamento, a desvalorização significativa do real frente ao dólar manteve o produto brasileiro competitivo”, diz o relatório. Acompanhe no gráfico a seguir o histórico das exportações brasileiras de açúcar mês a mês:

Brazilian Sugar Exports (HS 1701) | Jan 2015 to Oct 2020 | WTMPT



Source: DataLiner

Em relação ao etanol, em setembro, a Câmara de Comércio Exterior (Camex) aprovou uma cota que permitiu a importação de 187,5 milhões de litros de etanol isentas da Tarifa Externa Comum (TEC) de 20% por 90 dias, um adendo à cota anual de 750 milhões de litros que havia vencido no fim de agosto.

A medida, criada sob medida para os produtores americanos para agradar o presidente Donald Trump em plena corrida eleitoral, perdeu a validade em dezembro, e não foi renovada. Isso porque o Itamaraty não obteve avanços nas negociações para ampliar a entrada de açúcar brasileiro nos Estados Unidos, e a derrota de Trump nas eleições americanas esfriou de vez as conversas sobre o assunto.

**Café:** apesar de ter registrado bons números de exportação, os problemas logísticos também atrapalharam os embarques de café em 2020. Dados da Datamar indicam que houve um desequilíbrio de quase 80 mil unidades na movimentação de contêineres no Brasil em agosto. Foram quase 251 mil contêineres deixando o país e apenas 172 mil chegando. Em janeiro, eram registradas as chegadas de 216 mil contêineres e a partida de 201 mil. E o café, diferente de outras commodities, é exportado em contêineres. A desvalorização do real, assim como a pandemia causada pelo novo coronavírus impulsionaram um forte fluxo de exportações, mas reduziram significativamente as importações. O presidente do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil, Nelson Cavalhaes afirmou que em setembro, apesar de registrar bons números, “os resultados das exportações poderiam ter sido ainda melhores, na ordem de 10 a 15%, se não fossem os problemas logísticos de falta de contêineres e espaço nas embarcações”.

**Carnes:** as exportações de carnes estiveram aquecidas em 2020 motivadas tanto pelo dólar competitivo como também pela escassez de proteínas na China, que enfrentou problemas com a gripe suína africana, que matou muitos porcos e reduziu a oferta interna de carnes.

De acordo com a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), no acumulado dos 11 primeiros meses do ano, as exportações de carne de frango mantiveram alta de 0,69%, com 3,849 milhões de toneladas embarcadas entre janeiro e novembro de 2020 e 3,823 milhões de toneladas no mesmo período de 2019. Apesar disso, a receita em dólares acumulada no período é de US\$5,543 bilhões, número 12,8% menor em relação ao registrado em 2019, com US\$6,358 bilhões.

Em relação à carne suína, no acumulado de 2020 (janeiro a novembro), as vendas internacionais desta proteína chegaram a 940,9 mil toneladas, número 39,5% maior que o total embarcado no mesmo período de 2019, com 674,2 mil toneladas. E, pela primeira vez na história, as exportações de carne suína do Brasil ultrapassaram a casa de dois bilhões de dólares, chegando a US\$ 2,079 bilhões, número 47,1% maior que os US\$ 1,413 bilhão realizados entre janeiro e novembro de 2019.

Na avaliação do presidente da ABPA, Ricardo Santin, assim como em 2019, a crise sanitária da gripe suína africana que impactou o rebanho suíno da Ásia, de parte da Europa e da África seguiu impulsionando as exportações brasileiras de aves e de suínos. “As nações asiáticas se consolidaram como principais importadoras das carnes de aves e de suínos do Brasil, e foram os principais vetores do resultado do ano nos dois setores”, explica.

Já no caso da carne bovina, estimativas da Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec) apontam que o

Brasil deve exportar 2,2 milhões de toneladas de carne bovina até o fim deste ano. A previsão é 8,8% maior do que o total de 2019. A Abiec representa 32 empresas do setor.

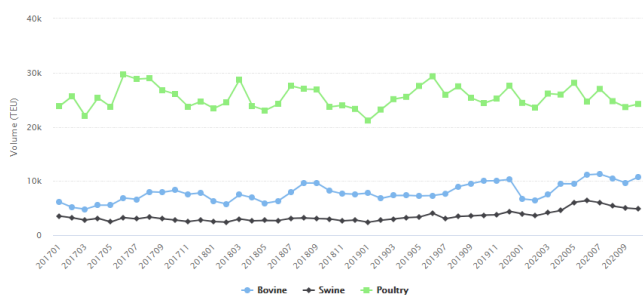
Caso a estimativa se confirme, as exportações da proteína devem encerrar o ano com faturamento de US\$ 8,53 bilhões, 11,8% acima do atingido no ano passado. De janeiro a novembro, as vendas somaram 1,84 milhão de toneladas, superando em 9% o volume registrado nesse intervalo, em 2019. Ao longo dos últimos onze meses, o faturamento cresceu 13,9%, chegando a US\$ 7,76 bilhões.

Apesar dos bons números, o ano também ficou marcado pela suspensão das exportações de diversos frigoríficos à China e Hong Kong, que afirmaram ter encontrado traços do coronavírus nas embalagens de carnes importadas, suspendendo temporariamente as licenças de algumas plantas, que, depois, foram revertidas. A China ainda solicitou uma maior atenção não só do Brasil, como demais fornecedores de carne, para desinfecção de embalagens e contêineres. As Filipinas e a Indonésia também chegaram a colocar embargos à carne brasileira.

Em 2020, também, ocorreram algumas aberturas de mercado para proteínas brasileiras: o México abriu mercado aos ovos brasileiros, Myanmar à carne suína, Egito aos termoprocessados de aves, Tailândia à carne bovina e de miúdos e os Estados Unidos à carne bovina in natura. Além disso, a Coreia do Sul passou a importar camarão brasileiro.

O gráfico a seguir traz o histórico das exportações brasileiras de carnes mês a mês:

Brazilian Meat Exports (HS 0202, 0203 and 2007) | Jan 2017 to Oct 2020 | TEU



Source: DataLiner

**Arroz:** o cereal deu o que falar em 2020 por conta do alto preço que chegou às prateleiras dos supermercados brasileiros. O Brasil exportou tanto arroz que prejudicou o abastecimento interno. Dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) compilados pela Associação Brasileira da Indústria do Arroz (Abiarroz) apontam que as exportações brasileiras de arroz (base casca) somaram 153,57 mil toneladas em outubro, volume 84% maior que no mesmo mês de 2019 (83,57 mil). No ano comercial do arroz (março-outubro), o Brasil exportou 1,54 milhão de toneladas do cereal, ante 852,24 mil um ano antes. Ainda de acordo a Abiarroz, as exportações de arroz (base casca) alcançaram 1,69 milhão de janeiro a outubro, ante 1,08 milhão em igual período de 2019.

Para conter a alta do produto no mercado interno, o Comitê-Executivo de Gestão (Gecex) da Câmara de Comércio Exterior (Camex) decidiu zerar a alíquota do imposto de importação para o arroz em casca e beneficiado até dia 31 de dezembro. A redução temporária do imposto de importação do arroz está restrita à quota de 400 mil toneladas, incidente no produtos abarcados pelos códigos 1006.10.92 (arroz com casca não parboilizado) e

1006.30.21 (arroz semibranqueado ou branqueado, não parboilizado) da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM). Confira a seguir o histórico das importações e exportações brasileiras de arroz a partir de 2017:

Brazilian Rice Movement (HS 1006) | Jan 2017 to Oct 2020 | WMTMT



Source: DataLiner

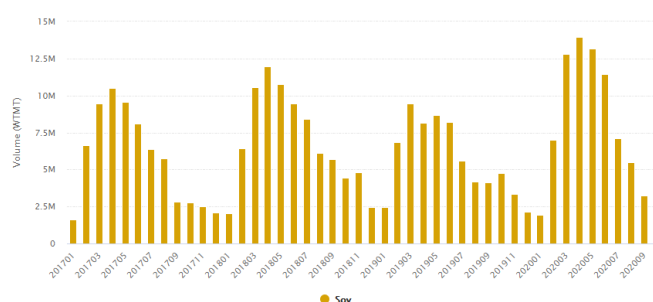
**Soja e milho:** a soja foi outra commodity que o Brasil exportou em abundância em 2020, principalmente para a China. Dados divulgados pela Alfândega Chinesa em outubro apontam que a China importou, em setembro, 51,4% mais soja brasileira do que no mesmo mês do ano anterior. Foram importadas 7,25 milhões de toneladas da oleaginosa do Brasil em setembro, ante 4,79 milhões de toneladas no mesmo período de 2019, segundo o órgão.

Como no caso do arroz, a demanda externa causou o desabastecimento interno. Para equilibrar oferta e demanda dos grãos no mercado interno e conter a alta dos preços, o Comitê-Executivo de Gestão (Gecex) da Câmara de Comércio Exterior (Camex) decidiu zerar a alíquota do imposto de importação para soja e milho. No caso de soja, a redução temporária será válida até 15 de janeiro de 2021 e abarca os códigos NCMs 1201.90.00, 1507.10.00 e 2304.00.10, que se referem, respectivamente, a grão, farelo e óleo de soja. Quanto ao milho (NCM 1005.90.10), o produto foi incluído na Lista Brasileira de Exceções à Tarifa Externa Comum (Letec), com redução de 8% para 0%, válida até 31 de março de 2021.

O aumento pela demanda mundial de alimentos, ocasionado pela ocorrência da pandemia da Covid-19, gerou reflexos semelhantes, mas com motivações diferenciadas, nos mercados relativos a essas duas commodities. No caso do milho, houve um aumento no consumo interno para abastecer a produção de proteína animal, que registrou crescimento nas exportações. Movimento que já vem sendo registrado nas últimas duas décadas, a uma taxa de 14,3% ao ano. No caso da soja e derivados, como farelo e óleo, também houve aumento nas vendas externas que ganharam impulso com a valorização do dólar.

O gráfico a seguir traz o histórico das exportações brasileiras de soja a partir de 2017:

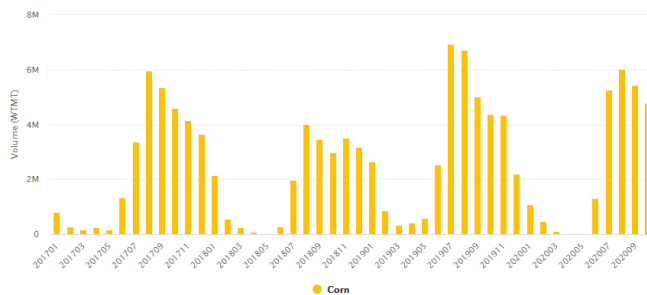
Brazilian Soy Exports (HS 1201) | Jan 2017 to Oct 2020 | WMTMT



Source: DataLiner

Já a abaixo estão os volumes de milho exportados pelo Brasil a partir de 2017:

Brazilian Corn Exports (1005) | Jan 2017 to Oct 2020 | WWTMT



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

Com a isenção de impostos, cresceram as importações de soja. O Brasil importou até soja americana, o que é uma situação incomum. Dados divulgados pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex), apontam que, em novembro, as importações brasileiras de soja alcançaram 122,4 mil toneladas, 20 vezes mais que em novembro de 2019 (6 mil toneladas). As compras custaram US\$ 49,2 milhões, ante US\$ 1,9 milhão um ano antes, já que o valor médio da tonelada adquirida subiu de US\$ 328,8 para US\$ 402,4.

De janeiro a novembro, as importações somaram 748 mil toneladas, ante 131 mil nos 11 primeiros meses do ano passado. Conforme a Secex, o valor das compras chegou a US\$ 245 milhões, quase seis vezes maior que no mesmo período de 2019 (US\$ 41,1 milhões). Já a importação brasileira de óleo de soja aumentou mais de 8.000% em novembro, com a Argentina ofertando a maior parte do que o Brasil comprou no mercado internacional para fazer frente a uma escassez de matéria-prima.

## Retrospectiva 2020: Portos e Terminais

**Apesar das incertezas na economia por conta da pandemia do coronavírus, que alterou o dia a dia de todo o planeta, o ano de 2020 foi positivo para os portos e terminais, que, em geral, registraram excelentes movimentos, principalmente na exportação de cargas como soja, açúcar e carnes, motivadas pelo real desvalorizado frente ao dólar. Em contrapartida, as importações, principalmente de bens manufaturados caiu na maior parte do ano, recuperando um pouco os volumes no final de 2020.**

Além disso, o ano foi marcado por leilões de áreas em diversos portos e investimentos para receber navios cada vez maiores. Confira a seguir alguns pontos que marcaram 2020 em ordem cronológica:

**Ministro da Infraestrutura assina contrato de concessão do terminal STS20, no Porto de Santos:** em janeiro, foi assinado o contrato de concessão do terminal STS20, no Porto de Santos, com o consórcio Hidrovias do Brasil S/A. Durante os 25 anos do contrato, a Hidrovias do Brasil S/A. vai operar uma área de mais de 29 mil m<sup>2</sup> e três armazéns, destinada à movimentação de fertilizantes e sal.

**Aprovado Plano Mestre dos portos públicos gaúchos:** O Ministério de Infraestrutura publicou, em janeiro, a versão final dos Planos Mestres dos complexos portuários de Pelotas, Porto Alegre e Rio Grande.

**Publicado novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Suape:** elaborado pela autoridade portuária, o

documento foi aprovado pelo Ministério da Infraestrutura. No PDZ estão previstas as projeções de demanda, cálculos de capacidade e expansão com horizonte até 2035 e visão de futuro posterior a 2035.

**Klabin assina contrato de exploração de terminal no Porto de Paranaguá:** o ministro da Infraestrutura, assinou, em fevereiro, com a empresa Klabin, o contrato para exploração do terminal de contêineres PAR 01, localizado no Porto de Paranaguá. O terminal foi arrematado pela Klabin em leilão que ocorreu em agosto de 2019, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e será usado para a movimentação e o armazenamento de celulose e cargas em geral pelo prazo de 25 anos.

**Navio graneleiro encalha no Porto de São Francisco do Sul:** em março, o navio graneleiro Aeolian Grace (bandeira Chipre) que havia desatracado do Porto público de São Francisco do Sul, em Santa Catarina e carregado com 65.804 toneladas com destino a Singapura, encalhou na Laje da Barata, na Baía Babbitonga.

**Docas do Rio reativa canal de interligação do Porto de Itaguaí:** a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) reativou o Canal Norte da Ilha das Cabras, no Porto de Itaguaí, com o objetivo melhorar a infraestrutura aquaviária do local e aumentar os índices de produtividade e faturamento. O canal de interligação tem 9,4 metros de profundidade e um calado operacional de 8,9 metros, podendo receber navios de até 242 metros de comprimento e 32 metros de boca.

**Porto de Vitória consegue alfandeamento do Cais de Atalaia:** a Receita Federal liberou o pedido de alfandeamento do Cais de Atalaia, no Porto de Vitória, solicitado pela Codesa. Com isso, o cais multiuso aumenta a capacidade operacional do Porto de Vitória, já que passou a receber todo tipo de carga. O novo cais substituiu dois antigos dolphins, e ganhou 278,9m de extensão, abrigando o berço 207.

**Porto de Natal consegue licença ambiental:** o Instituto de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente – Idema emitiu a Licença de Regularização de Operação (LRO) para o Porto de Natal, administrado pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN). O processo de obtenção da licença teve início em 2011. Ao longo dos anos, foram realizados diversos estudos, documentos, análises técnicas e solicitações com o objetivo de viabilizar a emissão da licença.

**Ministério da Infraestrutura aprova nova poligonal do Porto de Santos:** o Ministério da Infraestrutura publicou a Portaria nº 77 que altera limites jurisdicionais do porto de Santos. A definição da nova poligonal atualiza o traçado em vigor desde 2002 e adapta o porto organizado à Lei dos Portos (12.815, de 2013), que diferencia terminais arrendados dos privados justamente pelo que está dentro ou fora da poligonal. Além disso, abre caminho para a aprovação do novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), que prevê o arrendamento de áreas até então fora da jurisdição da Autoridade Portuária.

**Nova batimetria eleva capacidade operacional do Porto do Pecém:** a Portaria No. 21/ CPCE, divulgada pela Marinha do Brasil, através da Capitania dos Portos do Ceará, definiu os novos calados máximos para operação de navios nos canais de acesso e berços do Porto do Pecém. No documento, foram estabelecidos os calados operacionais de 15,30 m para os novos berços do Terminal de Múltiplas Utilidades (TMUT) do Pecém: berços 7, 8 e 9.

**Ministério da Infraestrutura aprova novo PDZ do Porto de Santos:** em julho, foi aprovado, pelo Ministério da Infraestrutura, o novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos. A Portaria nº 1.620 foi publicada no Diário Oficial da União de 29/07 e permitirá implementar a modernização do porto ao planejar estrategicamente a ocupação das áreas públicas pelos próximos 20 anos. A concretização do plano elevará a capacidade do complexo santista em aproximadamente 50%, até 2040, atingindo 240,6 milhões de toneladas.

**Operação Relíquia procura cargas abandonadas em Santos:** o acidente ocorrido no Porto de Beirute, em agosto, gerou preocupações na sociedade em relação à segurança das operações que envolvem mercadorias perigosas nos portos brasileiros. Com isso, a operação Relíquia foi deflagrada no Porto de Santos pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), com a participação da SPA, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Exército, Marinha, Receita Federal e prefeituras de Santos e Guarujá. O objetivo foi inspecionar a existência de mercadorias abandonadas por importadores e exportadores nos terminais, que poderiam oferecer riscos, e verificar a conformidade das operações que envolvem mercadorias perigosas. Após uma série de inspeções realizadas em todos os terminais, o Ibama concluiu que o Porto de Santos é seguro, reconhecendo como adequadas as práticas adotadas e o trabalho de fiscalização que a SPA realiza visando à segurança das operações.

**Novo PDZ do Porto de Imbituba é aprovado:** o Ministério da Infraestrutura aprovou o novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Imbituba, em Santa Catarina. O documento foi ratificado por meio de portaria e entrou em vigor no último dia 10 de agosto. O PDZ traz um amplo descritivo da situação atual do porto e traça seu horizonte até 2034, propondo um caminho de desenvolvimento que se altera entre os cenários de curto, médio e longo prazo.

**Governo Federal sanciona MP que moderniza a Lei dos Portos:** em agosto, o Governo Federal sancionou a Medida Provisória 945/20, que altera a Lei dos Portos promovendo uma minirreforma na legislação. A lei também trouxe regras para o funcionamento dos portos durante a pandemia, especialmente o afastamento e a indenização de trabalhadores avulsos de grupos de risco ou com sintomas de Covid-19. Entre as principais alterações está a flexibilização na gestão de contratos de arrendamento.

**Ministério da Infraestrutura encerra atividades da Companhia Docas do Maranhão:** em setembro, a Companhia Docas do Maranhão (Codomar) encerrou, em definitivo, suas atividades, após dez anos sem realizar atividades relacionadas a atividades portuárias. O ato foi anunciado em assembleia-geral extraordinária, que quitou a companhia, pondo fim a dois anos de um processo de liquidação.

**Ampliação do cais aumenta a capacidade do Porto de Paranaguá:** em setembro, foi inaugurada a obra de ampliação do cais do Porto de Paranaguá. O berço 201 foi modernizado e o cais de atracação foi prolongado em 100 metros. Os investimentos da empresa pública Portos do Paraná somam R\$ 201,7 milhões e vão aumentar em 140% a capacidade atual de movimentação de cargas naquele berço, além de permitir que o Porto de Paranaguá receba navios maiores, que comportem até 80 mil toneladas de carga bruta, na categoria Post Panamax.

**Porto de Vitória inaugura novo Cais de Atalaia:** em outubro, foi inaugurado, no Porto de Vitória, o novo Cais de Atalaia. A previsão é que sua operação aumente em 75% de cargas no berço. O terminal multipropósito de Atalaia fica em Vila Velha, e vai movimentar diversos tipos de carga (granéis líquidos e sólidos) como trigo, malte, fertilizantes, carga geral, entre outros.

**Itaguaí agora apto a receber meganavios com LOA de 367m:** a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) homologou, junto à Autoridade Marítima, o Instrumento Normativo de Parâmetros Operacionais nº14.001.03 que estabelece como manobra regular do Terminal Sepetiba Tecon, no Porto de Itaguaí, os navios porta-contêineres com 340m de LOA, 50m de boca e calado de 14,70m, podendo chegar a 15,40m com a utilização de maré. Além disso, como manobra especial, o terminal está apto a receber também os meganavios com 367 metros de LOA.

**Novo calado do Porto do Rio Grande é homologado:** depois de dois anos de obras de dragagem com investimento federal de R\$ 500 milhões, o Porto do Rio pode receber embarcações de até 366 metros de comprimento. Em outubro, foi homologado o novo calado do porto. Graças à remoção de mais de 16 milhões de metros cúbicos de sedimentos, o calado operacional do chamado canal interno passou de 12,8 para 15 metros. A profundidade, que era de 14,2, agora é de 16,5 metros. Com isso, a capacidade de movimentação passa a atender aos padrões internacionais de navegação, podendo receber embarcações de até 366 metros, uma diferença de 29 metros em relação à capacidade anterior, de 337 metros.

**Porto de Antonina receberá investimentos de quase R\$ 160 milhões:** o governo do Paraná e a Interbulk S.A assinaram um protocolo de intenções que prevê a adesão da empresa ao programa de benefícios fiscais do Estado. O investimento privado será de R\$ 159,09 milhões. Em contrapartida, o Paraná vai ampliar as movimentações de granéis sólidos (fertilizantes nitrogenados, fosfatados e potássio) por meio do Porto de Antonina. O grupo pretende instalar, em duas fases, uma unidade misturadora de fertilizantes, com capacidade para produzir até um milhão de toneladas por ano.

**Assinados contratos de concessões de terminais de celulose no Porto de Santos:** o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, assinou em novembro, os contratos dos terminais de celulose leiloados em agosto (STS14 e STS14A) com a Eldorado Brasil Celulose e a Bracell Celulose. Os arrendamentos renderam R\$ 505 milhões em outorgas ao Governo Federal por um contrato de 25 anos de duração. Os terminais têm investimentos previstos de R\$ 420 milhões – incluindo acessos rododiferroviários –, com outros R\$ 110,9 milhões de arrendamento fixo para a Santos Port Authority (SPA).

**Governo de SP investe em projeto de ponte Santos-Guarujá:** o governo de São Paulo entregou ao Ministério da Infraestrutura um 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. 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. 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”.

**Porto de Santos abre edital para 3 contratos temporários:** em dezembro, o Porto de Santos abriu uma concorrência para três novos contratos transitórios. Serão três terrenos, que, juntos, somam 101,3 mil m<sup>2</sup>: dois na região do Sabó – são áreas que pertenciam às empresas Deicmar e Set Port e um no Paquetá, era utilizado pela Suzano.

**Ministério da Infraestrutura recebe proposta que prevê investimento de R\$ 3,6 bilhões para novo porto em Natal:** O projeto defende a construção de um terminal na margem esquerda do Rio Potengi, em frente ao porto atual, além da construção de corredores logísticos, uma terceira ponte sobre o rio, recuperação da área degradada de mangue, entre outros investimentos em infraestrutura logística – como um ramal ferroviário, entre o porto, o aeroporto e Zona de Processamento de Exportações. Juntos, os investimentos chegariam a quase R\$ 7 bilhões.

**Aprovada audiência pública para desestatização da Codesa:** o Governo Federal aprovou, no último dia 17 de dezembro, por meio da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a abertura da consulta pública sobre os estudos do projeto de desestatização dos portos de Vitória e Barra do Riacho, administrados pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa).

**Leilão de terminais portuários:** no último dia 18 de dezembro, o Ministério da Infraestrutura (MInfra) arrecadou o total de R\$ 87,5 milhões em outorgas com o leilão dos quatro terminais portuários localizados em Alagoas, Bahia e Paraná, que irão atrair mais de R\$ 400 milhões em investimentos. Os vencedores do leilão foram Timac Agro Indústria (MAC10), CS Brasil Transportes (ATU12 e ATU18) e Ascensus Gestão e Participações (PAR12).

## Retrospectiva do comércio exterior brasileiro em 2020

**Em relação ao comércio exterior, o ano de 2020 também foi marcado pelas soluções para driblar os problemas causados pela pandemia da Covid-19. Confira a seguir os principais destaques do ano em relação ao tema em ordem cronológica:**

**Governo assina memorando de entendimento com a Coreia do Sul para investimentos na área portuária:** o Ministério da Infraestrutura assinou, em janeiro, um Memorando de Entendimento com o governo da Coreia do Sul para incentivar o comércio exterior e promover o intercâmbio de informações sobre melhores práticas no setor portuário. O documento estabelece que os dois países devam colaborar entre si para incentivar o crescimento econômico por meio de trocas de informações sobre oportunidades de negócios, o que inclui parques logísticos e projetos de desenvolvimento portuário.

**Brasil e Argentina firmam entendimento para cooperação no setor agropecuário:** Representantes do Brasil e da Argentina firmaram um entendimento para a diversificação da pauta agropecuária entre os dois países. Entre os temas acordados está a aprovação pela Argentina do modelo de Certificado Sanitário Internacional (SCI) para exportação de carne de rã do Brasil para

o país vizinho. Também foi aprovado o modelo de Certificado Zoossanitário Internacional (CZI) para a exportação de sêmen suíno do Brasil para a Argentina. Por outro lado, o Brasil aprovou o modelo de CZI proposto pelos argentinos para a importação de bovinos reprodutores da Argentina.

**Portal Único de Comércio Exterior desburocratiza importação em portos, aeroportos e fronteiras:** a implantação do Portal Único de Comércio Exterior, iniciativa do Ministério da Agricultura e do Secretaria de Comércio Exterior – Secex do Ministério da Economia permite que cargas de baixo risco ou aquelas onde o controle é apenas documental sejam liberadas em poucos minutos, otimizando o tempo das equipes de fiscalização.

**Certificados Fitossanitários passam a ser emitidos com assinatura eletrônica:** Em meio à pandemia de Coronavírus, o Ministério da Agricultura, implementou a assinatura eletrônica para os Certificados Fitossanitários que acompanham as exportações de produtos vegetais. A medida teve o objetivo de diminuir o contato físico entre agentes de comércio exterior e a fiscalização federal.

**Receita dilata prazo para apresentação de Certificado de Origem nas importações:** a Receita Federal dilatou para 60 dias após o registro da Declaração de Importação o prazo de apresentação do Certificado de Origem. O Certificado de Origem é um documento que atesta a origem da mercadoria comercializada entre países que possuem acordos comerciais, o que resulta em benefícios tarifários para o importador. A ampliação do prazo para a apresentação do documento deveu-se à dificuldade encontrada pelos importadores brasileiros para obter o documento junto aos órgãos oficiais de países em quarentena devido à pandemia do coronavírus.

**Acordo União Europeia-Mercosul é pressionado pela França, Alemanha e mais 265 entidades:** em junho, a França declarou sua oposição ao acordo de livre comércio entre a União Europeia (UE) e o Mercosul. Além disso, houve a mobilização de 265 organizações da sociedade civil também contra ao acordo. Os ataques na Europa crescem em razão também de posições tomadas pelo presidente Jair Bolsonaro na área ambiental. Ao mesmo tempo, um “coletivo” de 265 organizações enviou carta à chanceler alemã Angela Merkel e ao conjunto dos 27 Estados-membros da UE para rejeitar o acordo com o Mercosul. Entre as entidades, estão Attac, Confederação Agrícola, Liga dos Direitos Humanos e Foodwatch. O grupo tenta aproveitar a brecha aberta pelos parlamentos da Áustria, da região da Valônia, na Bélgica, e também da Holanda, que retiraram seu apoio ao acordo birregional. As entidades alegam que o acordo UE-Mercosul implica agravar a destruição ambiental e a crise climática, pela expansão da exportação de carros e pela ampliação de monoculturas na floresta.

**México adia por três anos acordo de livre comércio com o Brasil sobre veículos pesados:** em junho, o início de um acordo de livre comércio entre o México e o Brasil envolvendo veículos pesados foi adiado em três anos. O pacto estava previsto para começar em 1º de julho de 2020, mas foi adiado para julho de 2023.

**Operação Ásia: Receita Federal combate fraude bilionária ao Comércio Exterior:** A Receita Federal e a Polícia Federal deflagraram, em junho, a “Operação Ásia”, com o objetivo de combater esquema de subfaturamento de mercadorias importadas principalmente de países asiáticos, com vultoso

montante de tributos sonegados e remessa irregular de divisas através de doleiros. A operação teve como alvo os mentores do esquema, empresas utilizadas pelos grupos investigados e intervenientes que registram as declarações subfaturadas e apresentam documentos falsos às Autoridades Aduaneiras.

**Camex adota novas normas para zerar Imposto de Importação contra risco de desabastecimento:** em julho, a Câmara de Comércio Exterior (Camex) aprovou novas normas para zerar o imposto de importação de produtos de até 100 códigos da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) para evitar casos de desabastecimento no mercado nacional. Além disso, os bens passam a ter a alíquota do imposto zerada, em substituição ao patamar de 2% da norma anterior.

**Peru abre queixa contra Brasil na OMC por tarifas sobre PET:** A Organização Mundial de Comércio (OMC) emitiu comunicado informando que o Peru lançou uma queixa contra o Brasil por tarifas sobre Polietileno tereftalato (PET) e pelo tratamento tributário de importações brasileiras ao país. Segundo a nota, a queixa peruana se aplica a medidas definitivas antidumping do Brasil sobre esse polímero usado na tecelagem e em embalagens e o tratamento tributário de produtos em geral por meio da imposição de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), e foi circulada para os membros da entidade em 15 de julho.

**Governo promulga acordo de livre comércio automotivo com o Paraguai:** em agosto, o presidente Jair Bolsonaro promulgou o acordo de livre comércio automotivo assinado com o governo do Paraguai em fevereiro. O objetivo do documento é facilitar o comércio e a cooperação aduaneira entre os dois países, em especial para os produtos automotivos. Pelo acordo, as peças e os veículos vendidos pelos dois países terão tarifas mínimas ou zeradas, mas o intervalo para o livre comércio variará entre os dois países.

**Secex elimina exigência de licença para importação de 210 produtos:** A Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia (Secex/ME) eliminou a exigência de licenças automáticas de importação para 88 produtos e de licenças não automáticas para outras 122 mercadorias diferentes. A novidade permite a dispensa de 159 mil licenças automáticas e de 111 mil licenças não automáticas aprovadas em 2019, gerando aos importadores brasileiros uma economia de mais de R\$ 23 milhões com o pagamento de taxas que eram cobradas para a obtenção desses documentos. Entre os produtos que podem ser importados sem a necessidade de licenças estão revestimentos para paredes, fios de acrílico e tubos de aço, que antes dependiam de aprovação da Secex – diretamente ou por meio de delegação de competência ao Banco do Brasil – como requisito prévio à conclusão de importações no país.

**Acordo de livre comércio com Brasil ganha sinal verde do Senado chileno:** em agosto, o Senado chileno aprovou um acordo de livre comércio com o Brasil que complementa um pacto da década de 1990 com o bloco Mercosul e incorpora questões relacionadas a telecomunicações, comércio eletrônico, meio ambiente e PMEs. O tratado “vai incorporar novos termos de ponta, atualizar os existentes e permitir que pequenas e médias empresas chilenas tenham igual acesso ao grande mercado brasileiro de compras públicas. Também prevê a eliminação do ‘roaming’ entre os dois países.

**Governo sanciona lei que prorroga prazos para exportadores nos regimes de drawback:** em setembro, o presidente da

República, Jair Bolsonaro, sancionou a Lei nº 14.060 que permite a prorrogação excepcional, por um ano, dos prazos para cumprimento dos regimes de drawback suspensão e isenção. Esses regimes desoneram de tributos as importações e aquisições locais de insumos utilizados na produção de bens destinados ao mercado externo. A nova legislação teve origem na Medida Provisória 960, editada em 4 de maio de 2020, e faz parte das ações para reduzir os impactos da pandemia da Covid-19 sobre a economia brasileira.

**Câmara aprova MP que dispensa meta de exportação em ZPE devido à pandemia:** em setembro, a Câmara dos Deputados aprovou a Medida Provisória 973/20, que dispensa as empresas situadas em zonas de processamento de exportação (ZPEs) de atingirem neste ano 80% de suas receitas brutas com mercadorias exportadas. O texto seguiu para o Senado. Vale lembrar que ZPEs são distritos industriais, cujas empresas são beneficiadas com a suspensão de impostos para exportar, entre outros benefícios. Em contrapartida, no mínimo 80% da receita bruta total deve ser oriunda de exportações, regra criada pela Lei 11.508/07.

**Cerca de 68% das indústrias tiveram dificuldades para obter insumos no Brasil:** Uma sondagem especial realizada pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) apontou que, em outubro, 68% das empresas consultadas tiveram dificuldades para obter insumos ou matérias-primas no mercado doméstico e 56% das empresas que utilizam insumos importados regularmente, com dificuldades em adquiri-los no mercado internacional. Segundo a CNI, “a economia reagiu em uma velocidade acima da esperada. Assim, tivemos um descompasso entre a oferta e a procura de insumos. E tanto produtores quanto fornecedores estavam com os estoques baixos. No auge da crise, vimos a desmobilização das cadeias produtivas e baixos estoques. Além disso, temos a forte desvalorização do real, que contribuiu para o aumento do preço dos insumos importados”.

**Argentina deixa US\$ 100 milhões em exportações brasileiras paradas na fronteira:** segundo os veículos de comunicação, desde o começo do ano o governo argentino tem demorado para liberar a entrada de importações brasileiras, descumprindo regras da Organização Mundial de Comércio (OMC) e o acordo bilateral selado entre ambos países.

**Brasil e EUA concluem acordos para facilitação de investimentos:** em outubro, o presidente Jair Bolsonaro informou que representantes do Brasil e dos Estados Unidos concluíram as negociações de três acordos demandados por empresários dos dois países, de facilitação de comércio, boas práticas regulatórias e anticorrupção.

**Mercosul negocia acordos com Líbano, Tunísia e Marrocos:** em outubro, o secretário especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais do Ministério da Economia, Roberto Fendt, afirmou que o Brasil está negociando, junto ao Mercosul, novos acordos de livre comércio com alguns países árabes. “De fato, o Mercosul já celebrou acordo de livre comércio com Egito e Palestina. Está negociando atualmente um acordo com o Líbano, e o Mercosul também iniciou negociação com a Tunísia e o Marrocos”, lembrou Fendt. O acordo com a Palestina ainda não entrou em vigor.

**Brasil suspende concessões de importação da Costa Rica em retaliação à salvaguardas a açúcar brasileiro:** em novembro, o governo brasileiro suspendeu concessões a importações de determinados produtos originários da Costa Rica. A medida foi tomada por meio de deliberação da Camex em decorrência da

decisão da Costa Rica de aplicar salvaguardas injustificadas às importações de açúcar do Brasil, e é amparada pelo Acordo de Salvaguardas da OMC. Na prática, a medida representará uma sobretaxa de 27,68% na importação de produtos costa-riquenhos como chocolates e chás. A decisão foi tomada em retaliação à aplicação de salvaguardas às importações de açúcar do Brasil pela Costa Rica, o que representa uma sobretaxa ao produto brasileiro nos mesmos 27,68%.

**Brasil tem vitória contra a Indonésia na OMC:** em novembro, o Brasil teve uma nova vitória contra a Indonésia na Organização Mundial do Comércio (OMC). De acordo com comunicado do Ministério das Relações Exteriores, houve uma “demora indevida” da Indonésia em reconhecer o processo de certificação sanitária do Brasil para exportações de carne de frango ao país asiático.

**Camex aprova redução da tarifa de importação sobre brinquedos:** O Comitê-Executivo de Gestão (Gecex) da Câmara de Comércio Exterior (Camex) – órgão colegiado presidido pelo Ministério da Economia – aprovou, em novembro, a redução de 35% para 20% da tarifa aplicada às importações de brinquedos. A medida deve começar a ter efeitos mais expressivos sobre os preços no início de 2021, considerando-se o tempo necessário para a realização de novas importações já amparadas pela redução tarifária. A redução a 20% iguala a tarifa brasileira à Tarifa Externa Comum (TEC) do Mercosul e elimina a elevação tarifária excepcional que incidia sobre as importações desde 2011.

**Câmara aprova texto-base da BR do Mar:** em dezembro, o Plenário da Câmara dos Deputados não conseguiu concluir a votação do Projeto de Lei 4199/20, de incentivo à navegação de cabotagem, conhecido como BR do Mar. Apesar disso, os parlamentares da Câmara aprovaram o texto-base da proposta da BR do Mar, na forma do substitutivo apresentado pelo relator, deputado Gurgel (PSL-RJ), ao original do Poder Executivo. Embora a maior parte dos destaques já tenha sido analisada, falta analisar seis, que podem alterar a proposta. O projeto libera progressivamente o uso de navios estrangeiros no Brasil sem a obrigação de contratar a construção de unidades em estaleiros locais. O texto prevê, já a partir da publicação da futura lei, que empresas poderão alugar embarcações para atuar no transporte de cargas.

**Camex prorroga tarifa zero para importação de remédios e insumos contra Covid-19:** no finalzinho de dezembro, a Camex prorrogou a vigência da Resolução nº 17/2020, que reduziu a zero a alíquota do Imposto de Importação para produtos considerados essenciais ao enfrentamento da pandemia de Covid-19. A prorrogação foi aprovada em reunião virtual do Comitê Executivo de Gestão da Camex (Gecex), no dia 18 de dezembro, e publicada no último dia 29 de dezembro no Diário Oficial da União, na Resolução Gecex 133/2020. A redução das alíquotas terminaria no dia 31 de dezembro de 2020, mas foi prorrogada até 30 de junho de 2021 para 298 produtos, abrangendo medicamentos e seus insumos, testes para a detecção do vírus e as vacinas.

### Portos, terminais e infraestrutura

**A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Autoridade Portuária que administra os Portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis encerrou o ano de 2020 com um crescimento de 21% na receita.** O faturamento de, aproximadamente, R\$ 630 milhões significa o recorde absoluto e é

o maior crescimento dos últimos 10 anos, numa sucessão de elevações consecutivas de 19,4% em 2017 (segunda maior alta do período), 16,8% em 2018 (terceira maior alta do período) e de 13,6% em 2019 (quarta maior alta do período).

Segundo os números divulgados pela diretoria de Relações com o Mercado e Planejamento, o faturamento foi superior ao de 2019 em R\$ 108 milhões. O número histórico deve-se a uma conjugação de fatores: a sustentação das operações durante a pandemia, a resiliência dos operadores de contêineres durante a crise, a recuperação da movimentação do minério de ferro após uma queda em 2019, as negociações bem-sucedidas com parceiros comerciais e à grande elevação do preço do minério de ferro em reais.

Como na quase totalidade dos negócios que não puderam parar no auge das medidas de isolamento social, a empresa teve que adaptar rapidamente seus processos de trabalho em parceria com os operadores portuários para garantir a continuidade das operações. Assim, com a sustentação da demanda por minério de ferro (principal produto exportado pelos portos da CDRJ), o volume total movimentado pela companhia cresceu 7% em relação a 2019.

Nos terminais de minério, que respondem por, aproximadamente, 72% do volume movimentado nos portos administrados pela CDRJ, houve recuperação da movimentação que havia caído em 2019, após queda na produção das minas do Sudeste, como consequência do desastre de Brumadinho. O resultado de 2020 na movimentação de minério foi cerca de 3% maior que em 2019.

Os terminais de contêineres conseguiram se recuperar após a queda de movimentação do segundo quadrimestre do ano e movimentaram consistentemente mais no último quarto de 2020, chegando a atingir, no consolidado do ano, uma elevação de 7% em relação a 2019. Esse crescimento no final do ano deveu-se ao fato desses terminais terem buscado outros tipos de cargas, além de sua carga principal de contêineres.

Os demais terminais, cujas cargas principais não são nem contêineres nem minério de ferro, apresentaram, no conjunto, um crescimento de mais de 30% no volume movimentado em relação ao ano passado, puxado pelo crescimento de 56% na movimentação de ferro gusa. Assim, no consolidado de 2020, a movimentação dos portos administrados pela CDRJ ficará próxima de 55 milhões de toneladas, atingindo em torno de 7% acima do resultado de 2019.

O crescimento aproximado de R\$108 milhões em relação ao faturamento de 2019 está, na sua maioria, concentrado nos terminais de minério cuja alta foi de 66% em relação ao ano passado. Segundo o diretor de Relações com o Mercado e Planejamento, Jean Paulo Castro e Silva, “esse aumento deve-se ao acordo amigável com um dos nossos principais parceiros comerciais de pagamento da diferença em relação ao mínimo contratual não atingido em 2019, à elevação da movimentação em relação ao ano passado e à grande valorização do minério de ferro em reais, resultado da conjugação da alta do valor da commodity nos mercados internacionais e grande apreciação do dólar em relação ao real”.

**A Superintendência do Porto de Itajaí conquistou a recomendação para certificação da ISO 14001 no último dia 22 de dezembro. A certificação oficial da Autoridade Portuária de Itajaí acontecerá quando o certificado passar**

**pelo processo internacional necessário, processo esse que pode levar de 40 a 60 dias.** A recomendação indica que a Autoridade Portuária de Itajaí atende os parâmetros da certificação, e que Porto já pode ser considerado ISO 14001.

Foram 4 dias de auditoria (17,18, 21 e 22) no mês de dezembro de 2020, realizada pela empresa TÜV NORD Brasil, organismo de certificação independente brasileiro, pertencente ao grupo alemão TÜV NORD, uma organização com mais de 150 anos de atuação em certificações.

A relevância da Certificação ISO 14001 - A certificação em ISO 14001 demonstra que a instituição se preocupa com a gestão dos impactos ambientais gerados por sua atividade, além de atestar que há na instituição um Sistema de Gestão Ambiental implantado. A ISO 1400 é projetada para ajudar as empresas e instituições a adequarem as responsabilidades ambientais aos seus processos internos, sem deixar de lado a busca pelo desenvolvimento econômico.

Desafios de 2020 - O processo de implantação da ISO 14001 começou no final de 2019, pela Coordenadoria de Meio ambiente, Segurança do Trabalho e Sustentabilidade do Porto de Itajaí (COAMB), visando a certificação no primeiro semestre de 2020.

Os primeiros passos para galgar a conquista da certificação se deu por meio da implantação do Sistema de Gestão Integrada e da criação Comitê de Sustentabilidade, formado por colaboradores do Porto de Itajaí. Os membros voluntários deste Comitê ficaram responsáveis por disseminar as informações do SGI (Sistema de Gestão Integrada) nos seus postos de trabalho, além de receber treinamentos relacionados à gestão ambiental.

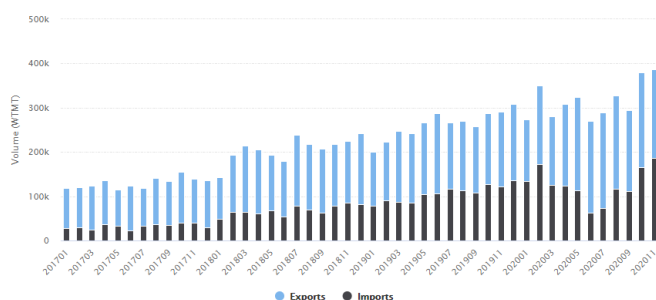
Tudo isso se deu nos primeiros meses de 2020. Em março, a pandemia foi decretada e os planos de certificação tiveram que ser freados.

No final de setembro, quando as estratégias de controle da disseminação do Coronavírus estavam implementadas e funcionando, a gestão do Porto de Itajaí resolveu retomar a meta da certificação da ISO 14001 para 2020.

Confira no gráfico a seguir o histórico da movimentação de cargas no Porto de Itajaí a partir de 2017:

### Movimentação de cargas no Porto de Itajaí | Jan 2017 a Nov 2020 | WTMT

Cargo Handling at the Port of Itajaí | Jan 2017 to Nov 2020 | WTMT



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

**A Câmara da Indústria de Óleo da República Argentina (CIARA) informou, na noite do dia 29 de dezembro, que após uma greve de 20 dias, foi fechado um acordo com os sindicatos de trabalhadores para suspender as paralisações.**

As atividades portuárias e de processamento de grãos da Argentina vêm sendo afetadas desde 9 de dezembro, quando dois sindicatos de trabalhadores da indústria processadora e um de técnicos do porto de Urgara iniciaram uma greve simultânea por reivindicações salariais. "A CIARA apelou para que o esforço econômico conduza a um trabalho conjunto sem conflitos que conduzam a uma diminuição significativa da competitividade com penalizações por descumprimento e perda de mercados, bem como exportações", afirmou um comunicado.

A Argentina é o maior exportador mundial de óleo e farelo de soja, e o pólo agroindustrial e portuário localizado ao norte de Rosário embarca cerca de 80% das exportações do setor do país sul-americano.

**O moderno sistema de monitoramento e controle de tráfego de embarcações Navi-Harbour 4.6 3D já está em fase final de testes no Porto de Vitória. Segundo o coordenador de Gestão de VTS da CODESA, Agostinho Sobral Sampaio, o novo sistema está funcionando em paralelo ao software Imare, da Indra, que atualmente opera o VTMIS (Sistema de Informação e Gerenciamento do Tráfego de Embarcações) do Porto de Vitória.**

"A equipe de operadores e supervisores do VTMIS está passando por vários treinamentos para operar o Navi-Harbour, da empresa Wartsila. A primeira fase foi realizada em novembro, via web, e, na segunda semana de janeiro, o engenheiro russo Dimitri Vinogradov, da Wartsila, estará aqui para a fase presencial e o fechamento do curso. A partir daí, o novo sistema entra em operação em definitivo", explicou Sobral.

Utilizado em mais de 300 portos no mundo, o Navi-Harbour permite a visão tridimensional da situação de navegação, possibilitando ao operador observar o tráfego de navios a partir de uma variedade de diferentes perspectivas. Importante: o sistema Imare não será desativado, passando a ser usado somente em casos de emergência no sistema operacional.

PMIS - Os dados e informações do sistema PMIS do Imare estão sendo migrados para o PMIS do Navi-Harbour 4.6, de modo que haja a continuidade dos registros dos bancos de dados e das integrações com os demais sistemas internos e externos da CODESA, como por exemplo o Porto Sem Papel (PSP), Sistema de Tráfego Marítimo da Marinha do Brasil (SISTRAM) e Sistema de Gerenciamento do Porto (SGP) da CODESA. O PMIS é uma ferramenta que ajuda essencialmente a Autoridade Portuária, o Gerente do VTS, Serviços Aliados, operador portuário e outros agentes (Autoridade Marítima e prestadores de serviços) a gerenciar as escalas: autorização de escalas e despacho de partidas, atribuição e monitoramento da prestação de serviços na escala do navio (pilotagem, reboque, amarração e mais).

A nova tecnologia tornará ainda mais eficiente o controle e o monitoramento do tráfego de embarcações no Porto de Vitória. Implantado em 2017, o VTMIS da CODESA, que abrange o Porto de Vitória, Complexo Portuário de Tubarão e Praia Mole, canais de acesso, áreas de fundeio e adjacentes, está com índice de 100% sem acidentes.

**A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), abriu, no último dia 28 de dezembro, consulta pública para o processo de concessão dos Portos de Vitória e Barra do Riacho, sob a gestão atual da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). O projeto será pioneiro na transferência de**



### atividades desempenhadas por uma companhia docas para parceiros privados e faz parte do processo de desestatização da companhia – a primeira no Brasil.

A expectativa é que o novo modelo, com mais flexibilidade na gestão e estabelecimento de indicadores de desempenho, gere investimentos que possam contribuir para o aumento da competitividade nacional. Na proposta da concessão, o objeto do contrato abrangerá, como características principais, o desempenho das funções de administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias. A fim de preservar a concorrência dentro dos portos, a concessionária não poderá atuar diretamente na movimentação de cargas.

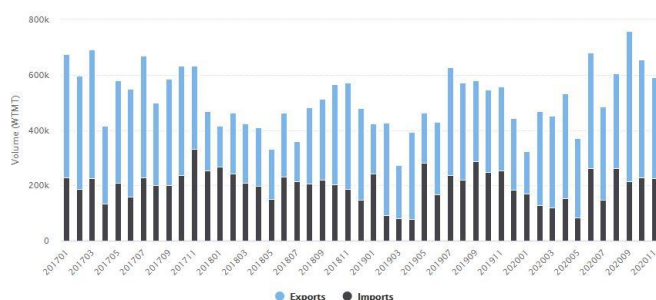
O modelo de concessão, desenvolvido pelo BNDES, prevê investimentos obrigatórios superiores a R\$ 1,6 bilhão ao longo da sua vigência, sendo R\$ 63 milhões em recuperação de infraestrutura, R\$ 530 milhões em operação e manutenção, R\$ 772 milhões em dragagem de manutenção nos Portos de Vitória e Barra do Riacho e R\$ 290 milhões em melhorias nos acessos terrestres ao porto. Outros investimentos poderão ser realizados em parceria com interessados em explorar áreas disponíveis para movimentação de cargas e implantação de terminais. Hoje, o porto de Vitória possui cerca de 400 mil m<sup>2</sup> de áreas operacionais disponíveis para desenvolvimento de novos negócios. Já em Barra do Riacho, são mais de 500 mil m<sup>2</sup>.

O projeto prevê a outorga da concessão dos portos organizados por 35 anos. A consulta pública apresentará os principais aspectos regulatórios para exploração desses ativos e dos estudos que embasam a modelagem. Durante o período de consulta (acessível no site da Antaq em <http://web.antaq.gov.br/Sistemas/LeilaoInternetV2/PaginaPrincipa.aspx>, sociedade civil, entidades governamentais e potenciais investidores poderão tirar dúvidas e propor contribuições ao projeto. O edital de licitação deve ser publicado no terceiro trimestre de 2021 e o leilão realizado no quarto trimestre do mesmo ano.

Confira no gráfico a seguir a movimentação de cargas pelo Porto de Vitória:

### Movimentação cargas via Porto de Vitoria | Jan 2017 a Out 2020 | WTMT

Cargo Handling at the Port of Vitoria | Jan 2017 – Oct 2020 | WTMT



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

### Grãos

**Comunicado divulgado no último dia 30 de dezembro pelo Ministério da Agricultura da Argentina informa que o país vai suspender suas exportações de milho até 1º de março de 2021. A medida é um esforço do governo para garantir uma**

**ampla oferta doméstica de alimentos.** “Essa decisão foi baseada na necessidade de garantir a oferta do grão para setores que o utilizam como matéria-prima para a produção de proteína animal, como carnes suína e de frango, ovos, leite e gado, em que o milho representa um componente significativo dos custos de produção”, afirmou o comunicado.

A Argentina é um grande fornecedor global de milho, soja e trigo, bem como maior exportador de farelo e óleo de soja do mundo. “Até o momento, 34,23 milhões de toneladas de milho da temporada 2019/20 receberam autorização para exportação, ante um total exportável de 38,50 milhões de toneladas”, disse a nota. “O objetivo da medida é que os 4,27 milhões de toneladas remanescentes sigam disponíveis para consumo doméstico, visando garantir a oferta durante os meses de verão, quando a disponibilidade do cereal tende a ser escassa”, acrescentou.

Agricultores e outros “players” da cadeia de milho na Argentina costumam se opor a esse tipo de intervenção nos mercados. “Estamos absolutamente surpresos. Isso não faz sentido. Nunca houve falta de milho na Argentina”, disse Alberto Morelli, presidente da MAIZAR, câmara da indústria de milho do país.

**Segundo o acompanhamento feito pela consultoria Safras & Mercado, os portos brasileiros começam 2021 sem expectativa de embarcarem soja no mês de janeiro. De acordo com a consultoria, no momento, a programação dos terminais não prevê exportações sequer em fevereiro.**

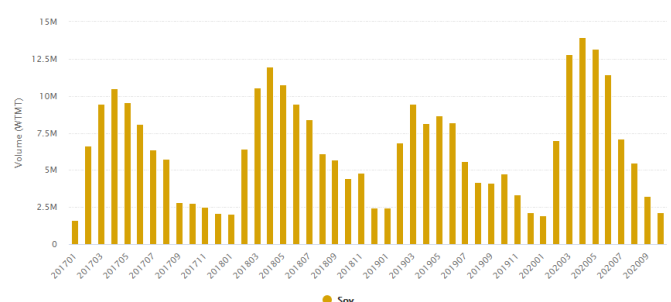
“Com o atraso da colheita, já se esperava um volume muito baixo em janeiro, e isso deve se confirmar”, disse Luiz Fernando Roque, analista da Safras & Mercado. Além disso, a alta do dólar e das cotações estimulou os embarques de grandes volumes do grão em 2020, o que reduziu as exportações a serem feitas no início de 2021.

O relatório da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), divulgado em 30 de dezembro de 2020, já indicava que naquela semana não haveria movimentação da oleaginosa nos portos. Em janeiro de 2020, os embarques de soja em grão somaram 1,6 milhão de toneladas; em 2019, foram 2,2 milhões.

As exportações brasileiras de soja encerraram 2020 em 82,2 milhões de toneladas, segundo a Anec. O volume é 13,66% superior aos 72,4 milhões embarcados em 2019, mas não superam o recorde de 83,2 milhões de toneladas de 2018. Nos cálculos da Safras & Mercado, as exportações brasileiras somarão 83 milhões em 2021.

Confira no gráfico a seguir o histórico das exportações brasileiras de soja a partir de 2017:

Brazilian Soy Exports (HS 1201) | Jan 2017 to Oct 2020 | WTMT



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

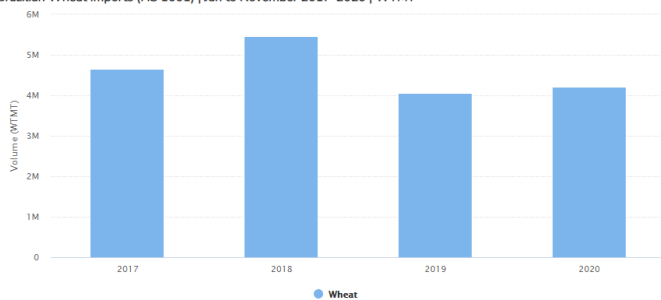
## A importação de trigo pelo Brasil deverá despencar em dezembro, de acordo com dados parciais dos desembarques divulgados no último dia 29 de dezembro pelo Ministério da Economia, já que uma greve de trabalhadores portuários na Argentina afetou o escoamento do principal fornecedor do cereal aos moinhos brasileiros.

Até a quarta semana deste mês, as importações de trigo e centeio não moídos pelo Brasil haviam atingido cerca de 237 mil toneladas, ante 650 mil toneladas em dezembro completo de 2019, segundo os dados do ministério.

Confira no gráfico a seguir o comparativo das importações brasileiras de trigo entre Janeiro a novembro de 2017 a 2020:

### Importação Brasileira de Trigo (HS 1001) | Jan a Nov 2017-2020 | WTMT

Brazilian Wheat Imports (HS 1001) | Jan to November 2017-2020 | WTMT



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

Fonte: DataLiner (Para solicitar um demo do DataLiner clique aqui)

Vale destacar que uma greve de trabalhadores nos portos atrasou o carregamento de diversos tipos de grãos em mais de 140 navios na Argentina, um dos maiores fornecedores mundiais de alimentos, segundo a câmara das empresas agroexportadoras CIARA-CEC.

## Carnes

### Os importadores e processadores de carne da China solicitaram aos exportadores em países com surtos de Covid-19 que intensifiquem os cuidados com a desinfecção das mercadorias antes de embarcá-las ao país asiático.

“A China tem importado uma grande quantidade de carnes este ano e detectou vírus nas embalagens de produtos da cadeia de frio muitas vezes, mesmo com muita desinfecção sendo feita internamente”, disse Gao Guan, porta-voz da China Meat Association. “Deveria ser melhor lidar com isso (controle de vírus) nas origens exportadoras de carnes e fazer a desinfecção nas unidades de produção, pois o custo seria menor e a eficiência maior”, acrescentou.

A China acelerou a desinfecção e os testes de vírus em alimentos congelados depois que encontrou o coronavírus em produtos e embalagens importados. As medidas aumentaram os custos, interromperam o comércio e irritaram os principais exportadores.

O órgão da indústria sugeriu que os exportadores dos países atingidos pela Covid-19 desinfetem a embalagem externa dos produtos e a parte interna dos contêineres antes de lacrar os produtos de exportação, disse um comunicado publicado na conta

oficial da associação no WeChat. A iniciativa foi proposta para “garantir a segurança dos alimentos importados da cadeia de frio e aumentar a confiança dos consumidores nos produtos importados”, segundo o comunicado.

A proposta surgiu depois que alguns grandes exportadores, incluindo JBS no Brasil, começaram a tomar medidas, incluindo ampla desinfecção de produtos e locais de armazenamento, para abastecer a China com produtos seguros, segundo Gao.

Segundo a associação chinesa, há relatos de casos que mostraram que o contato com embalagens contaminadas com coronavírus poderia levar à infecção humana. A Organização Mundial de Saúde no entanto, afirma que o risco de contrair Covid-19 em alimentos congelados é baixo. As autoridades chinesas repetiram que esse risco era baixo, mas que ainda havia um risco. “O vírus é novo. Ainda estamos acumulando experiência ao lutar contra ele”, disse Gao. “Devemos nos reunir e discutir como usar a maneira mais científica, eficiente e de baixo custo para garantir a saúde pública e o comércio ao mesmo tempo”, acrescentou Gao.

## Minérios

### Dados divulgados pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) até a quarta semana de dezembro mostram que as exportações brasileiras de minério de ferro superaram o total embarcado no mesmo mês completo do ano passado, atingindo 26,6 milhões de toneladas. Em todo o mês de dezembro de 2019, os embarques da commodity pelo país somaram 24,99 milhões de toneladas.

Se comparadas as médias diárias das exportações de minério de ferro, os índices até a quarta semana de dezembro de 2020 ficam 24,4% acima dos vistos no mesmo mês do ano anterior. Em relação às exportações agrícolas, os embarques brasileiros de algodão e café verde até a quarta semana deste mês também já superam o total verificado em dezembro de 2019, e o milho caminha para ultrapassar os índices do 12º mês do ano anterior.

As exportações de café verde atingiram 226,9 mil toneladas na parcial deste mês, ante 189,8 mil toneladas em dezembro inteiro de 2019, enquanto os embarques de algodão alcançaram 299,4 mil toneladas até a quarta semana, versus 277,8 mil toneladas em dezembro do ano passado.

Segundo a Secex, os embarques de milho somam parcial de 4,13 milhões de toneladas, contra 4,16 milhões no último mês do ano passado. Na média diária, porém, apuram alta de 15,7%.

As exportações de açúcar até agora neste mês também já superavam, na semana anterior, o total de dezembro de 2019.

## Outras cargas

### Projeções da Associação Brasileira das Indústrias de Calçados (Abicalçados) apontam que as exportações de calçados brasileiros devem aumentar 21,2% em 2021, enquanto a produção deve crescer 19% no comparativo com os números de 2020.

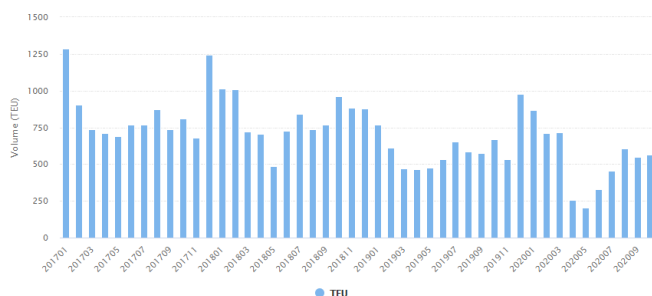
Na realidade não será um crescimento, mas uma retomada do setor, que foi fortemente afetado pela pandemia de coronavírus. As exportações de janeiro a novembro deste ano apresentaram queda de 19,4%. Entre janeiro e outubro, a produção caiu 27% e estima-se que até o fim do ano o recuo seja de 25%.

O ano de 2020 foi de dificuldades para o setor calçadista nacional. Dependente do mercado doméstico, para o qual são destinadas mais de 85% das vendas setoriais, a indústria viu sua produção despencar, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). A queda no volume fabricado, influenciada pela exportação, fará com que o setor retorne ao patamar produtivo de 16 anos atrás, na faixa de 650 milhões de pares.

Confira no gráfico a seguir as exportações brasileiras de calçados no período de janeiro de 2017 a outubro de 2020:

### Exportações Brasileiras de Calçados (HS 64) | Jan 2017 a Out 2020 | TEU

Brazilian Footwear Exports (HS 64) | Jan 2017 to Oct 2020 | TEU



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

Fonte: DataLiner (Para solicitar um demo do DataLiner clique aqui)

Em nota, o presidente-executivo da Abicalçados, Haroldo Ferreira, informou que a pandemia de Covid-19 afetou severamente a indústria calçadista, que encerra 2020 com 250 milhões de pares a menos produzidos e com a perda de cerca de 20 mil postos de trabalho. "Existe uma tendência de recuperação verificada nos últimos meses de 2020. Para o início do próximo ano, a tendência é essa, ainda mais levando em consideração a vacinação e a normalização do comércio físico, do qual ainda somos dependentes", disse o executivo. A volta aos patamares de 2019, porém, só deve ser obtida em 2022, segundo estimativa de Ferreira.

### Economia

**A Câmara de Comércio Exterior (Camex) prorrogou a vigência da Resolução nº 17/2020, que reduziu a zero a alíquota do Imposto de Importação para produtos considerados essenciais ao enfrentamento da pandemia de Covid-19. A prorrogação foi aprovada em reunião virtual do Comitê Executivo de Gestão da Camex (Gecex), no dia 18 de dezembro, e publicada no último dia 29 de dezembro no Diário Oficial da União, na Resolução Gecex 133/2020.**

A redução das alíquotas terminaria no dia 31 de dezembro de 2020, mas foi prorrogada até 30 de junho de 2021 para 298 produtos, abrangendo medicamentos e seus insumos, testes para a detecção do vírus e as vacinas.

O objetivo da medida, ao manter a redução das tarifas a zero, é aumentar a oferta de medicamentos, bem como insumos para a produção nacional de bens destinados a combater a pandemia, diminuindo os custos para a fabricação desses bens no país e aumentando a sua disponibilidade para o sistema de saúde brasileiro.

A Resolução 17/2020 também determina que os órgãos e entidades da Administração Pública Federal que exerçam atividades de licenciamento, controle ou fiscalização de importações desses itens adotem tratamento prioritário para a liberação das mercadorias.

*DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuída semanalmente. Edições anteriores podem ser baixadas em [www.datamarnews.com](http://www.datamarnews.com). Suas contribuições, críticas, sugestões e, se as fizerem, 'press releases', serão bem vindas. Contato: [datamarweek@datamar.com.br](mailto: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*