

**Principais notícias**

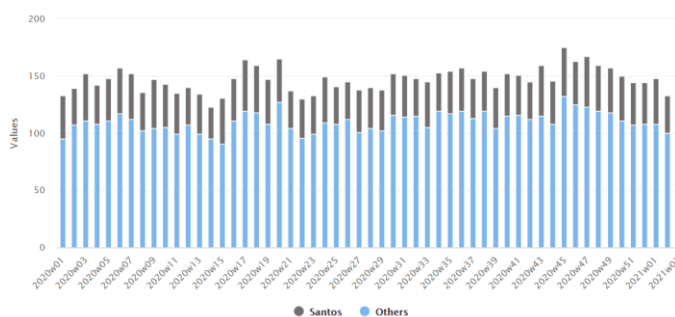
**Levantamento realizado pela Datamar apontou que, no mês de janeiro, as escalas de navios contêineres nos portos brasileiros caíram 13% em relação a igual mês de 2020. Já na comparação com o mês anterior, dezembro de 2020, a queda foi ainda maior: 16%.**

As atracções em Santos também diminuíram: queda de 11% em relação a janeiro de 2020 e de 15% em relação a dezembro de 2020, mês que, segundo a Santos Port Authority (SPA), registrou crescimento de 20% na movimentação de contêineres sobre dezembro de 2019, para 437,4 mil TEU, e alta de 9,5% sobre novembro.

Já no comparativo entre semanas, porém, houve uma estabilidade nos últimos 15 dias, com 139 escalas por semana no somatório dos portos brasileiros. Em relação à segunda semana de 2021, houve um crescimento de 4,5%.

Confira no gráfico abaixo o número de escalas de navios por semana, a partir janeiro de 2020:

Weekly Container Vessel Calls in Brazilian Ports | Jan 2020 to Jan 2021



Source: DataLiner

Já a tabela abaixo traz as escalas de navios contêineres em cada porto brasileiro em janeiro de 2021 e um comparativo com igual mês de 2020. Quase todos os portos registraram queda nas atracções. Alguns ficaram estáveis e apenas no Porto de Vitória o número de atracções cresceu, com um navio a mais.

Segundo Leonardo Bianchi, da Coordenação de Planejamento e Desenvolvimento (COPLAD) da CODESA, o Porto de Vitória registrou, em janeiro, aumento de 55,68% na movimentação de carga contêinerizada em janeiro, com 258.411 toneladas. Para ele, o Porto de Vitória registra, normalmente, uma baixa movimentação de cargas em janeiro devido a sazonalidade das atividades portuárias. “Contudo, podemos identificar o efeito da continuidade do dinamismo na operação portuária do último trimestre de 2020 nos resultados de janeiro, principalmente na movimentação de contêiner e de carga geral solta”, sublinhou.

**Escalas de navios contêineres no Brasil por porto | Jan 2020 e Jan 2021**

Container Vessel Calls in Brazil by Port | Jan 2020 and Jan 2021

Portos	Jan-20	Jan-21	Diff.%
Vila Do Conde	16	9	-44%
Itajai	36	25	-31%
Rio De Janeiro	46	34	-26%
Imbituba	4	3	-25%
Manaus	19	16	-16%
Navegantes	47	40	-15%
Rio Grande	43	37	-14%
Santos	162	144	-11%
Itapoa	45	41	-9%
Suape	37	34	-8%
Paranagua	65	60	-8%
Porto De Itaguaí	27	25	-7%
Salvador	39	37	-5%
Pecem	32	31	-3%
Fortaleza	6	6	0%
Natal	3	3	0%
Itaquí	2	2	0%
Vitoria	13	14	8%
Total	642	561	-13%

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

Para fevereiro, segundo levantamento da Datamar, não há previsão de blank sailings. Vale lembrar também que o país ainda enfrenta escassez de contêineres, o que prejudica o comércio internacional.

**Portos, terminais e infraestrutura**

**A Santos Port Authority (SPA) prorrogou o prazo de entregas para a consulta pública sobre o novo modelo de exploração da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS), sistema de trilhos que integram a infraestrutura portuária. Agora a consulta vai até dia 27 de fevereiro.**

Foi realizada uma audiência pública para isso no último dia 10 de fevereiro, de forma online, devido às restrições impostas pela pandemia. O debate, que durou cerca de quatro horas, contou na abertura com a participação de Diogo Piloni, titular da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA).

Com oferta para 50 milhões de toneladas, a ferrovia interna do Porto movimenta hoje aproximadamente 45 milhões de toneladas. O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto prevê aumento de 91% na movimentação ferroviária até 2040, para 86 milhões de toneladas por ano. Para dar conta dessa demanda, a estimativa é de que sejam necessários aproximadamente R\$ 2 bilhões em obras de expansão como novos ramais, uma pera ferroviária na margem direita (Santos), um novo retopátio ferroviário na margem esquerda (Guarujá), além da eliminação dos cruzamentos em nível e construção de passarelas de pedestres no Porto Organizado. O atual contrato vence em 2025.

A íntegra da audiência foi transmitida ao vivo e estará disponível no canal do Youtube da SPA.

Os documentos para a Consulta Pública estão em:

<http://www.portodesantos.com.br/informacao/participacao-social/audiencias-ou-consultas-publicas/consulta-publica-fips/>

**No dia 10 de fevereiro, a Companhia Docas do Rio de Janeiro publicou, no Diário Oficial da União e no site da companhia, o Edital de Chamamento Público nº 01/2021, com o objetivo de identificar interessados em apresentar projetos para implantação de um terminal de armazenagem e abastecimento de diesel marítimo na Ilha do Braço Forte, na Baía de Guanabara.**

Os estudos a serem apresentados, por pessoas físicas ou jurídicas, não deverão ter quaisquer ônus, encargos ou condições à companhia e à Administração Pública, e serão utilizados como base para o futuro procedimento licitatório, dando maior celeridade ao mesmo. Caso o interessado deseje visitar a ilha, deverá providenciar meios de transporte próprios e a Docas do Rio indicará um representante para acompanhar a visita, em dia e horário pré-agendado.

O período para manifestação de interessados será de 30 dias, a contar da data da publicação do chamamento e, após o encerramento do prazo, a Docas do Rio publicará, em até cinco dias úteis, em seu site, a informação sobre a quantidade de empresas que se manifestaram, sem divulgar nomes das pessoas e/ou empresas.

Os interessados deverão se manifestar por e-mail para a Gerência de Desenvolvimento de Negócios, através do e-mail [gerden@portosrio.gov.br](mailto:gerden@portosrio.gov.br). As imagens da área poderão ser verificadas no site da Docas do Rio, na aba “chamamento público”. Para esclarecer dúvidas e obter informações complementares, deve-se entrar em contato com o gerente do setor, Eduardo Miguez, pelos telefones: (21) 2253-1985 ou (21) 99127-5188.

**O Ministério da Infraestrutura (MInfra), por meio da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), assinou, no último dia 10 de fevereiro, quatro novos contratos de adesão para exploração de Terminais de Uso Privado (TUPs) no estado do Pará.** São eles: Petróleo Sabbá, Louis Dreyfus, Cargill e Administradora de Bens de Infraestrutura (ABI). Juntos, eles receberão investimentos de R\$ 616,5 milhões para movimentação de cargas variadas, como grãos e combustíveis.

“Os novos contratos com os terminais irão suprir uma demanda de movimentação de cargas na região, que se tornou um corredor logístico estratégico e em constante crescimento”, declarou o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

Os terminais Cargill e Louis Dreyfus estão localizados na área de influência da rota de escoamento de exportação de grãos agrícolas pelo Arco Norte, nos municípios de Rurópolis e Itaituba. Eles serão responsáveis por movimentar grãos sólidos, principalmente vegetais. A estimativa total de movimentação da carga de ambos terminais é de 6,7 milhões de toneladas/ano.

Já os terminais Petróleo Sabbá e ABI irão movimentar grãos líquidos combustíveis, que se destinam ao armazenamento, distribuição e ao abastecimento regional de combustíveis nas respectivas áreas de influência das instalações nos municípios de Itaituba e Santarém. Nesta região, a navegação fluvial é uma alternativa logística eficiente e segura para o transporte e a recepção de cargas perigosas em maiores volumes.

Vale lembrar que os Terminais de Uso Privado (TUPs) são terminais outorgados pela Agência Nacional de Transportes

Aquaviários (Antaq) para empresas privadas. O novo marco regulatório do setor portuário (Lei 12.815/2013 e Decreto 8.033/2013) definiu novos termos para exploração dos TUPs, facilitando o acesso de recursos privados. Em dois anos, o Governo Federal já assinou 78 contratos de adesão com empresas, que representam R\$ 6 bilhões em investimentos no modal.

**No mês de janeiro de 2021, os Portos da Codeba alcançaram a marca de 1.095.335 toneladas movimentadas, o que representou um aumento de 36,16%, em relação ao mesmo período de 2020, quando a Companhia movimentou 804.466 toneladas.**

Foi o melhor mês de janeiro da história da Companhia e, pela primeira vez, foram movimentadas mais de 1 milhão de toneladas, no respectivo mês. Esses números foram puxados, principalmente, pelo desempenho do Porto de Aratu-Candeias, com alta de 54,88%, em relação ao mês de janeiro de 2020, movimentando 643.113 toneladas. Contribuíram para essa alta a movimentação de grãos líquidos, com crescimento de 69,45%, e grãos sólidos, com crescimento de 33,82%. Os principais produtos movimentados foram a NAFTA, com 294.953 toneladas, e fertilizantes, com 99.579 toneladas.

Vale destacar que há duas semanas o sistema de movimentação de carga do Terminal I de Grãos Sólidos de Aratu-Candeias (TGS I) retornou à atividade, após passar por manutenção. O TGS I é o principal terminal do Porto para importação de grãos sólidos. A primeira operação, após o reparo, foi a descarga de 10.500 toneladas de concentrado de cobre provenientes do Chile. No último dia 08 de fevereiro, mais um navio procedente do Chile atracou no Pier Sul, com 22.030 toneladas do minério.

Já o Porto de Salvador movimentou 442.230 toneladas, representando uma alta de 20,81%, em relação a janeiro de 2020, quando foram movimentadas 366.065 toneladas. Contribuiu para essa marca, a movimentação de grãos sólidos, com crescimento de 59,07%, e contêineres, com crescimento de 5,32%, em toneladas. O principal destaque foi a importação de trigo, com 53.259 toneladas.

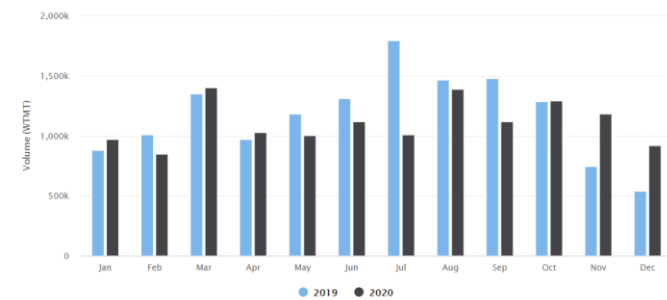
O Porto Ilhéus embarcou em janeiro a primeira carga de concentrado de níquel do ano de 2021. Foram movimentadas cerca de 10.000 toneladas.

A Companhia das Docas da Bahia vem de um período de estabilidade no desempenho. Pelo quinto mês consecutivo, a movimentação de cargas registra alta, em relação ao mesmo mês do ano anterior. Em dezembro de 2020, mais um recorde histórico. Os Portos Organizados de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus registraram aumento de 31,5% no volume de cargas movimentadas, em relação ao mesmo período do ano anterior. O melhor resultado no mês de dezembro já registrado na história da Companhia.

Confira no gráfico abaixo um comparativo da movimentação de cargas dos portos da CODEBA em 2019 e 2020:

**Movimentação de cargas nos Portos de Aratu, Ilheus e Salvador | Comparativo Jan a Dez 2019-2020 | WTMT**

Cargo handling at the Ports of Aratu, Ilheus, and Salvador | Comparison Jan to Dec 2019-2020 | WTMT



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

**No último dia 10 de fevereiro, a Cotriguaçu, um dos onze terminais que integram o Corredor de Exportação Leste do Porto de Paranaguá, inaugurou um novo desvio ferroviário. O investimento privado na remodelação, de R\$ 8 milhões, vai ao encontro do Plano Estadual Ferroviário e dos projetos da Portos do Paraná para ampliação da capacidade e participação do modal no transporte de carga.**

“A obra que a Cotriguaçu entrega, em Paranaguá, conversa com os investimentos que o Governo do Estado está fazendo, que é o projeto do Moegão, uma moega exclusiva para descarga ferroviária, e o novo Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá, que vai ampliar a capacidade do complexo”, afirmou o secretário de Estado da Infraestrutura e Logística, Sandro Alex, no evento de inauguração.

Para o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, o aprimoramento do modal ferroviário, nos portos, é uma necessidade. “Entre 15 e 20% de toda a nossa movimentação de carga se dá pelo modal ferroviário. Sabemos que, se a gente quiser expandir mais terá que ser pelo modal ferroviário. Esse investimento da Cotriguaçu é só um começo”.

Asa Leste – Um dos projetos futuros, ao qual esse investimento do terminal se integra, é o chamado Asa Leste, que visa ampliar ainda mais a produtividade e participação do modal ferroviário no transporte de carga do segmento (Graneis Sólidos de Exportação).

Localizado em uma área pública no Corredor Leste, entre os terminais da Cotriguaçu e Rocha, o Asa Leste será um novo pátio para composições maiores e melhor distribuição para os terminais. O projeto é da Rumo, em parceria com a Portos do Paraná e os dois terminais. Funcionará como um “pulmão”, dando mais fôlego, eficiência e celeridade à distribuição dos vagões para descarga – otimizando as manobras internas.

Obra – Com trilhos mais modernos, os ganhos com a obra da Cotriguaçu são, principalmente, mais segurança às operações e aos trabalhadores; aumento na produtividade do terminal; e, com o apoio da concessionária que administra a ferrovia, a Rumo, a redução das intervenções na passagem de nível na avenida José Lobo.

Segundo o gerente-geral do terminal portuário da Cotriguaçu em Paranaguá, Rodrigo Buffara Farah Coelho, a empresa fazia a descarga de 80 vagões por dia – de soja, milho e farelos. “Com a remodelação ferroviária, este ano a descarga deve chegar a 150 vagões/dia. Atualmente a participação do modal ferroviário nas nossas operações é de 35%. Nossa meta é equalizar os modais rodoviário e ferroviário em 50% cada, assim garantimos mais competitividade para os nossos clientes”, afirmou.

Além de terminal, a Cotriguaçu também é operadora portuária e presta serviços de recepção, armazenagem e expedição de graneis. Nos últimos anos, a empresa investiu cerca de R\$ 15 milhões em melhoria no acesso rodoviário, pátio interno para 80 caminhões, e repotenciamento das linhas de embarque, ampliando de 1.500 para 2.000 toneladas/hora.

O novo desvio, segundo a Cotriguaçu, já está pronto para receber locomotivas e vagões maiores e mais modernos. Cada vagão, desses atuais, tem capacidade para 50 toneladas de graneis. Os mais modernos, que devem ser implantados pela concessionária, têm capacidade para até 80 toneladas.

**A 1ª Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu que a armazenagem realizada pela administradora de terminal portuário está sujeita ao ISS. Por unanimidade, a turma reformou decisão do Tribunal de Justiça do Amazonas (TJ-AM) que havia afastado a tributação do Super Terminais Comércio e Indústria.**

A empresa pediu a não incidência de ISS sobre as operações de armazenagem e estadia. Alegou que isso se equipara a locação de bens, sobre a qual não incide o ISS. O Supremo Tribunal Federal (STF) considera que é inconstitucional a incidência do ISS sobre operações de locação de bens móveis, conforme a Súmula Vinculante nº 31. O julgamento estadual aceitou o pedido e equiparou a armazenagem à locação de bens.

A decisão do TJ-AM, se difundida pelo país, levará a um problema fiscal e econômico grave aos municípios, em especial os que dependem da receita de atividade de armazenagem portuária, como Santos (SP) e Vitória, segundo o procurador do município de Manaus, José Luiz Franco Junior, afirmou na sustentação oral (Resp 1805317). De acordo com o advogado, a empresa tentou estabelecer uma ideia de que armazenagem portuária se confunde com locação e conseguiu na esfera estadual. “Criou-se um novo conceito de locação”, afirmou.

Já o advogado da empresa, Nicolau Haddad Neto, afirmou que a tese não tem relevância no nível nacional. “O município de Manaus não teve perda de arrecadação, ele continuou recebendo ISS sobre 24 atividades do porto”, afirmou. De acordo com o advogado, o STF deixou claro que a súmula 31 se aplica a qualquer locação desde que verificadas algumas condições. “Trata-se de locação pura e simples”, afirma.

Para o relator, ministro Gurgel de Faria, a atividade de armazenagem não se equipara à locação. No voto, o ministro explicou que para o adequado desenvolvimento do armazenamento, a empresa autorizada para operar o terminal deve organizar as cargas recebidas, conservar o seu estado, guardar e fazer a segurança delas, controlando por meio de monitoramento obrigatório o acesso de pessoas a área. “Tudo isso é cumprimento de ‘obrigação de fazer’, estando bem caracterizada a prestação de serviço tributável pelo imposto municipal”, afirma.

Ainda segundo o relator, a tarefa de armazenagem, em área alfandegária, não se parece com a locação de espaço físico. Ao ser contratado para armazenamento, o terminal portuário não transfere a área para o locador usar por sua conta e risco, inclusive a área é de acesso restrito.

A diferença entre armazenamento e locação também acontece quanto à responsabilidade civil, segundo o relator. Eventuais danos em razão do exercício da posse direta devem ser

suportados pelo locatário. No armazenamento cabe à empresa que explora o terminal o dever de indenizar os prejuízos aos proprietários por eventuais falhas. “A atividade de armazenagem exercida pela recorrida está sujeita a incidência do ISS”, decidiu o relator. O voto foi seguido por todos os integrantes da turma.

A empresa pode apresentar embargos de declaração para pedir esclarecimentos sobre a decisão ou apontar omissões. Para alterar o mérito é necessário haver decisão sobre o mesmo tema em sentido contrário. Nesse caso, pode ser aceito para nova análise pela 1ª Seção.

**A movimentação de cargas nos Portos de Paranaguá e Antonina em janeiro cresceram cerca de 4% em relação à janeiro de 2020. No mês, as importações e exportações chegaram a 3.599.435 toneladas de cargas. Nos mesmos 31 dias, no ano passado, foram registradas 3.446.228 toneladas.**

“Apesar de toda a chuva que tivemos em janeiro, o que acaba impactando em algumas operações, nos períodos de estiagem os operadores conseguiram aumentar a produtividade, gerando bons resultados, principalmente nos segmentos de carga geral e graneis líquidos, que sustentaram a alta”, afirma Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná.

De carga geral, 1.027.598 de toneladas de cargas foram movimentadas no último mês de janeiro. O volume é 12% maior que as 915.861 toneladas de janeiro de 2020. Já de graneis líquidos, este ano, foram 664.225 toneladas, entre importação e exportação. No mesmo período, no ano passado, foram 610.370 toneladas. A alta registrada, no segmento, é de 9%.

Sobre a movimentação do primeiro mês de 2021, Garcia explica que o segmento mais impactado pelas paralisações com a chuva é o dos graneis sólidos, que registrou, de fato, leve queda. Comparando janeiro deste ano, quando foram movimentadas 1.907.613 toneladas de graneis, nos dois sentidos, a janeiro de 2020, com 1.919.997 milhões de toneladas, a variação foi de -1%.

“Com a entrada da nova safra, já a partir do final deste mês de fevereiro, certamente o segmento já volta a crescer por que a comercialização segue aquecida, com boa parte dos contratos já fechados”, comenta o presidente.

A soja, que em janeiro de 2020, movimentou 320.182 toneladas, este ano, no mês, registrou 30 mil. “Esse era só um saldo que ainda tinha disponível, depois da alta que manteve durante todo o ano passado”, diz Luiz Fernando Garcia.

Porto de Antonina – Sozinho, o Porto de Antonina movimentou 43.766 toneladas, em janeiro deste ano. O volume é 21% maior que as 36.245 toneladas registradas em 2020. O principal produto movimentado por lá foi o açúcar (saca). Deste, 31.057 toneladas foram exportadas em janeiro. No ano passado, não houve exportação do produto por lá.

O outro produto movimentado pelo terminal de Antonina é o fertilizante (importação). Deste, foram 12.709 toneladas importadas em janeiro, este ano.

Açúcar e óleo vegetal – A alta na movimentação do açúcar também ocorreu no Porto de Paranaguá. Pelos terminais de Paranaguá 329.372 toneladas de açúcar, em saca e a granel, foram exportadas em janeiro deste ano. O volume é 198% maior que as 110.477 toneladas registradas em janeiro de 2020.

Outros produtos que se destacam nas exportações pelo Porto de Paranaguá, no último mês de janeiro, estão o óleo vegetal (soja), que registra aumento de 65%; o milho, que teve alta de 40%; e o farelo de soja, cujo volume movimentado este ano é 24% maior que o registrado em janeiro de 2020.

De óleo vegetal foram exportadas 45.349 toneladas este ano, e 27.548 toneladas em janeiro de 2020. De milho, 417.487 toneladas, no último mês de janeiro, e 297.802 toneladas, no ano passado. De farelo de soja, 396.969 de toneladas foram exportadas este ano, e 321.315 toneladas, nos mesmos 31 dias de janeiro de 2020.

Importação – Entre as cargas de importação, destacam-se as movimentações de carga geral, 469.378 toneladas este ano, 15% a mais que as 408.176 toneladas registradas em 2020. Entre os graneis sólidos, o destaque é o sal, com 13.919 toneladas movimentadas no último mês de janeiro. No mesmo mês, no ano passado, não teve importação do produto.

Entre os graneis líquidos, se destacam as importações de metanol, com alta de 18%: 97.818 toneladas este ano, contra 82.798 toneladas no ano passado; e de óleos vegetais, com alta de 4451%: 170.174 toneladas este ano, contra 3.739 no ano passado.

As importações totais de janeiro, somaram 1.841.804 de toneladas, 3,3% a mais que em janeiro de 2020, com 1.782.767 de toneladas. As exportações, 1.757.631 de toneladas, 6% a mais que no ano passado, com 1.663.461 de toneladas.

**A Brasil Terminal Portuário (BTP) planeja entregar até março o pedido de renovação antecipada de seu contrato no Porto de Santos. A ideia é prorrogar o arrendamento, que vence em 2027, por mais 20 anos, em troca de novos investimentos.**

“O plano é aumentar a capacidade dentro dos limites atuais do terminal. Iniciamos a conversa com o governo federal e, neste momento, estamos preparando os estudos de viabilidade. A expectativa é que todo o processo, desde a apresentação até a assinatura, tome de 12 a 14 meses”, afirmou o presidente da companhia, Ricardo Arten. Segundo ele, o valor de investimento que será proposto ainda não foi fechado.

Mas o plano de expansão do grupo não se limita ao terminal atual. A empresa também visa os novos leilões no Porto de Santos. A principal oportunidade deverá ser a licitação, ainda em estudo pelo governo federal, de um grande terminal de contêineres na região do Saboó, em uma área vizinha à da BTP. A empresa, que, pela proximidade, é uma candidata natural na concorrência, já chegou a propor, no passado, a anexação da área, que entraria em seu processo de renovação antecipada. O governo, porém, optou por uma nova licitação.

O grupo também estuda outras áreas no Porto de Santos, tanto na margem direita quanto na esquerda, e sempre com foco em contêineres. “Estamos bastante ansiosos, não só para esse terminal ao lado, mas também para outras áreas que possam ser operacionalizadas. Hoje a capacidade da BTP está estrangulada, precisamos encontrar espaços para nossas operações”, afirmou.

A empresa é uma parceria entre dois grupos globais de navegação: a APM Terminals (da Maersk) e a Terminal Investment Limited (TIL, da MSC). Os controladores também

movimentam carga em outros terminais no Porto de Santos, mas a percepção do mercado é que a cadeia logística de contêineres passa por uma verticalização que tende a beneficiar a expansão da BTP.

A BTP tem obtido bons resultados no porto de Santos, mesmo com a pandemia. Em 2020, a movimentação do terminal subiu 10%, puxada pelas exportações, que superaram a queda das importações. Neste ano, a expectativa é crescer 3,3%, em linha com o Produto Interno Bruto (PIB).

“Aprendemos a lidar com a covid. Mesmo com a segunda onda da pandemia, que traz incertezas, já sabemos que os produtos brasileiros de exportação – como proteína animal, algodão, açúcar – não terão queda”, diz. Para ele, a maior preocupação é a falta de contêineres – um problema que começou há quase um ano, quando a pandemia começou a impactar a cadeia logística global. “Pode ser um gargalo e prejudicar as perspectivas para 2021.”

A falta de contêineres resulta do descompasso entre importações e exportações nos países, agravado pelas medidas de isolamento social. Quando a pandemia explodiu na China, no ano passado, muitos contêineres ficaram presos nos portos asiáticos. Depois, com a queda nas importações brasileiras, o problema passou a prejudicar os exportadores do país – como os navios não chegavam, faltava equipamento para os exportadores.

Só no terminal da BTP, o número de “extra calls” saltou de dez, em 2019, para 56, em 2020. Diante dos bons resultados do ano passado, a companhia não planeja pedir reequilíbrio econômico-financeiro pelos impactos da pandemia nas importações – tal como outros setores de infraestrutura têm feito. Porém, há planos de negociar uma mudança no indexador de reajuste dos contratos, que seguem o IGP-M – cuja alta acumulada em 2020 foi de 23,14%. “É algo descabido reajustar nesse patamar. Iniciamos a conversa com o governo sobre esse assunto já no ano passado, e devemos apresentar um pleito”, finaliza Arten.

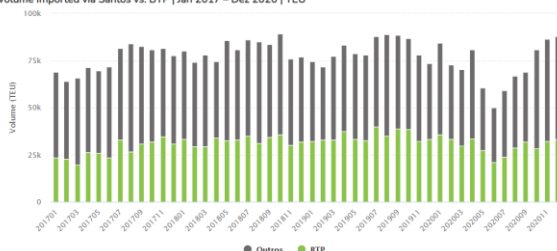
Confira nos dois gráficos abaixo os volumes importados e exportados via BTP em comparação com os demais terminais do Porto de Santos:

Volume Exported via Santos vs. BTP | Jan 2017 – Dez 2020 | TEU



Source: DataLiner

Volume Imported via Santos vs. BTP | Jan 2017 – Dez 2020 | TEU



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

**A TCP – empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá fechou o ano de 2020 com a melhor movimentação da sua história, totalizando 983.383 TEUs. O número representa um crescimento de 7,44% em relação ao ano de 2019, quando o terminal contabilizou 915.242 TEUs movimentados.**

Durante todo o ano, o Terminal bateu recordes consecutivos de movimentação de diferentes cargas, entre eles, o de maior movimentação de contêineres em um único mês quando, em novembro, registrou 94.406 TEUs. “Apesar das mazelas que a pandemia trouxe ao país, o ano foi de superação e nos levou ao recorde histórico de movimentações. Tomamos uma série de medidas de combate ao COVID-19, como controles de acesso, reforço na higiene e afastamos os colaboradores do grupo de risco – sem comprometer seus rendimentos”, destaca Thomas Lima, diretor Comercial e Institucional da TCP.

O executivo credita o bom resultado de 2020 a um conjunto de fatores, principalmente, à preparação da empresa para o momento. “Do ponto de vista de infraestrutura, nos preparamos com investimentos superiores a meio bilhão nos últimos anos, ampliando nossa capacidade de 1,5 milhões TEUs para 2,5 milhões de TEUs por ano. A plataforma logística que a empresa construiu também é um dos grandes diferenciais: a TCP conta com a ferrovia com acesso direto ao pátio, armazéns internos e bases intermodais para atender as diferentes necessidades do mercado”, avalia.

**MOVIMENTAÇÃO** - O agronegócio teve papel decisivo na movimentação da TCP ao longo de 2020 tanto na importação quanto na exportação. Exemplo disso é o algodão que atingiu a marca de 3.359 TEUs exportados, valor que representa 116% de crescimento em comparação a 2019.

Ainda na exportação, as cargas refrigeradas também foram protagonistas com o recorde histórico de movimentação, com 185.192 TEUs, mantendo a posição como maior exportadora de cargas refrigeradas do país.

Já a importação foi impulsionada pela carga de fertilizantes que terminou o ano totalizando 33.809 TEUs, valor 28,43% maior que o recorde anterior registrado em 2018, quando passaram pelo terminal 26.324 TEUs.

Outro destaque foi o segmento eletroeletrônico, que também cresceu, chegando a 3.930 TEUs, superando o recorde registrado em janeiro de 2020 (2.870 TEUs). Destaca-se ainda o setor de construção civil/infraestrutura, também com recorde no penúltimo mês do ano, com 1.162 TEUs – o último recorde registrado havia sido em março de 2018, com 1.102 TEUs.

Para 2021, o objetivo da empresa é ultrapassar a marca de 1 milhão de TEUs movimentados.

**A ANTAQ realizará consultas públicas, entre os dias 15 de fevereiro a 31 de março, para receber contribuições para o aprimoramento dos documentos relativos aos arrendamentos de duas áreas portuárias: uma no Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros/Porto de Suape (PE), denominada área SUA07, para movimentação e armazenagem de grãos vegetais, grãos minerais e carga geral; e outra no Porto Organizado de Fortaleza (CE), denominada MUC59, destinada à movimentação e**

**armazenagem de granel líquido combustível, especialmente nafta. São as audiências públicas Nos 5 e 6 de 2021.**

As minutas jurídicas e os documentos técnicos relativos às consultas públicas estarão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/participacao-social/>.

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 31 de março, exclusivamente na forma do formulário eletrônico que estará disponível em <https://www.gov.br/antag/pt-br>, não sendo aceitas contribuições enviadas por outro meio.

De acordo com o órgão, com o objetivo de fomentar a discussão e esclarecer eventuais dúvidas sobre os futuros arrendamentos, serão realizadas audiências públicas, na forma presencial ou telepresencial a depender das condições de saúde pública vigentes, em data, horário e local a serem definidos e comunicados oportunamente.

**Navegação****O Grupo CMA CGM anunciou que está intensificando seu desenvolvimento estratégico em logística, criando uma divisão especializada em transporte aéreo denominada CMA CGM Air Cargo.**

Segundo a empresa, “esta passagem para o transporte aéreo reforça a área de transporte e logística do Grupo, permitindo-lhe oferecer aos clientes um novo leque de soluções integrais, ágeis e personalizadas”.

Para isso, o Grupo CMA CGM está adquirindo quatro aeronaves Airbus A330-200F de 60 toneladas de carga útil, que entraram em serviço entre 2014 e 2016. Com um alcance de 4.000 milhas náuticas, as aeronaves irão conectar a Europa com o resto do mundo. O Grupo CMA CGM confiará a operação da sua frota de cargueiros a uma companhia aérea europeia.

A empresa disse que a expansão para o transporte aéreo é um novo marco no desenvolvimento estratégico do Grupo, com o objetivo de oferecer aos clientes uma oferta complementar de serviços tanto no transporte marítimo como na logística.

“Em resposta à crescente demanda de nossos clientes por soluções logísticas ágeis, estamos criando uma nova divisão dentro do Grupo CMA CGM dedicada ao transporte aéreo de carga, a CMA CGM AIR CARGO. Esta divisão estreará com quatro aeronaves Airbus A330-200F e aproveitará as parcerias comerciais com companhias aéreas para oferecer cobertura global. Este é um marco importante no desenvolvimento de nossos serviços de logística”, finaliza o Presidente e CEO do Grupo CMA CGM, Rodolphe Saadé.

**A A.P. Moller – Maersk teve um 2020 muito promissor, tanto em termos de desempenho financeiro como na transformação da empresa. Apesar dos baixos volumes durante a maior parte de 2020, a rentabilidade cresceu durante os primeiros nove meses e terminou o ano com resultados recorde no 4º trimestre na divisão Logística e Terminais, enquanto a Ocean entregou um trimestre excepcional, impulsionada pelo aumento dos volumes e pelas interrupções temporárias da cadeia de abastecimento.**

“2020 será para sempre lembrado pela pandemia de COVID-19, que impactou negativamente nossas vidas, empregos, negócios e a economia global. Estou orgulhoso de termos acelerado nossa transformação e apresentado crescimento de ganhos durante todos os trimestres de 2020, apesar das diferentes condições de mercado, começando com o impacto negativo devido a pandemia no primeiro semestre, para uma recuperação no quarto trimestre”, disse Søren Skou, CEO da AP Moller – Maersk.

A receita cresceu para US\$ 39,7 bilhões em 2020 em relação aos US\$ 38,9 bilhões no ano anterior. Já o aumento da demanda no segundo semestre do ano criou entraves na cadeia de suprimentos, como escassez de navios, contêineres, o que elevou a taxas, que contribuíram com aproximadamente US \$ 1,5 bilhão para os resultados. A Ocean melhorou seu desempenho ao se concentrar em custos, gerenciamento ágil de capacidade e lançamento de novas ofertas digitais.

A área de Logística e Serviços cresceu, faturando US\$ 7 bilhões, em comparação aos US\$ 6,3 bilhões do ano anterior, com a aquisição da empresa Performance Team, e melhorou seu desempenho em logística intermodal, agenciamento de frete aéreo e armazenamento e distribuição.

“Nossos clientes querem nossa ajuda para construir cadeias de suprimentos mais resilientes e também para adquirir mais serviços de ponta a ponta. Consequentemente, nossos negócios em logística dobraram de receita em 2020. Hoje somos uma empresa de logística lucrativa e em crescimento, com uma ampla oferta de transporte marítimo e aéreo, serviços portuários e recursos logísticos, que inclui armazenamento, serviços personalizados e logística de ponta”, finaliza Søren Skou.

**Grãos****As exportações do agronegócio em janeiro de 2021 atingiram US\$ 5,67 bilhões, o que significou um recuo de 1,3% na comparação com janeiro do ano passado (US\$ 5,75 bilhões).**

De acordo com a Secretaria de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (SCRI/Mapa), a queda nas exportações de soja em grão, de quase meio bilhão de dólares, ocorrida em função do baixo estoque de passagem, do atraso no plantio da safra 2020/2021 por causa da seca, e, posteriormente, do atraso nas áreas de colheita em decorrência das chuvas, motivou o recuo das exportações.

Essa redução foi compensada, em grande parte, pelo aumento do valor exportado de quatro produtos: milho (+42,5% ou +US\$ 148,96 milhões em valores absolutos), açúcar de cana em bruto (+35,6% ou + US\$ 141,06 milhões em valores absolutos), café verde (+30,2% ou +US\$ 108,05 milhões) e farelo de soja (+28,3% ou +US\$ 99,17 milhões em valores absolutos).

A queda nas exportações do agronegócio (-1,3%) em conjunto com o aumento das exportações dos demais produtos (+4,5%) fez com que a participação do agronegócio nas exportações brasileira declinasse de 39,6% em janeiro de 2020 para 38,3% em janeiro deste ano.

As importações de produtos do agronegócio, por sua vez, aumentaram 6,5%, passando de US\$ 1,22 bilhão (janeiro/2020) para US\$ 1,30 bilhão em janeiro de 2021. O saldo da balança resultou em US\$ 4,37 bilhões.

**Milho** - As vendas externas de milho foram preponderantes no setor de cereais, farinhas e preparações, atingindo US\$ 499,86 milhões (+42,5%), com alta de 22,1% no volume exportado e 16,7% no preço médio de exportação do cereal.

Segundo a SCRI, os embarques de milho iniciaram trajetória ascendente a partir de agosto de 2020, em função do atraso na colheita da segunda safra no ano passado, por questões climáticas.

**Açúcar** - As exportações de açúcar de cana em bruto foram recordes em volume em janeiro, com 1,85 milhão de toneladas (+31,7%). O produto brasileiro segue trajetória positiva iniciada em 2020, em virtude de quedas de produção nos principais produtores asiáticos, que estimulou a recuperação de preços internacionais e os valores exportados da commodity.

**Café** - Os embarques de café verde registraram US\$ 466,20 milhões (+30,2%). O volume exportado de café verde foi recorde para os meses de janeiro, chegando a 221,88 mil toneladas (+35,8%).

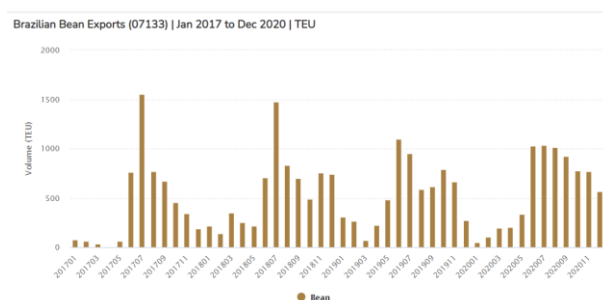
**Farelo de soja** - O farelo de soja em janeiro foi o destaque do setor complexo soja (grãos, farelo e óleo) atingindo US\$ 449,59 milhões, alta de 28,3%. As vendas foram influenciadas pela elevação dos preços médios em 27,2%, já que os volumes permaneceram praticamente os mesmos comparados a janeiro de 2020 (+0,8%). A alta de preços reflete o baixo estoque de passagem da soja em grão nos principais exportadores mundiais, como os Estados Unidos e Brasil.

**O Brasil é o único país do mundo a consumir o feijão carioca. Por isso, durante muitos anos, o país ficou de fora do mercado mundial da leguminosa.** Mas o cenário começou a mudar por ação de empresas comerciais exportadoras e tradings, que decidiram que era a hora de participar de um comércio que movimentava cerca de US\$ 2 bilhões por ano. Há cerca de cinco anos essas companhias começaram a incentivar agricultores brasileiros a semear variedades mais procuradas por países da Ásia, como feijão azuki, mungo, rajados e caupi.

Como resultado, os embarques nacionais de feijões e pulses (leguminosas secas) já alcançaram 177,4 mil toneladas em 2020, um aumento de 6,8% em relação a 2019 e de 44,6% na comparação com 2015. Já a receita das exportações chegou a US\$ 148,3 milhões no ano passado, ante US\$ 112,9 milhões em 2019 e US\$ 78,1 milhões cinco anos atrás.

Confira no gráfico abaixo o histórico das exportações brasileiras de feijão a partir de 2017:

### Exportações Brasileiras de Feijão (07133) | Jan 2017 a Dez 2020 | TEU



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

“As empresas exportadoras convidaram um pool de produtores para entrar nesse mercado, mostraram as oportunidades globais e criaram contratos futuros de garantia de preço. Isso tem feito sucesso e crescido muito”, afirma Marcelo Lüders, presidente do Instituto Brasileiro dos Feijão e Pulses (Ibrafe). Lüders, que também é dono da corretora Correpar, há anos defende a diversificação da produção e da venda de feijão para estabilizar os preços no Brasil e garantir a produção.

“Com o ciclo curto, os produtores ficam muito reféns do preço no Brasil. O feijão passa por muito sobe e desce, porque não há um mercado externo para desovar um eventual excesso de produção e/ou para garantir um preço remunerador ao produtor”, afirma ele. O Brasil produz cerca de 3,1 milhões de toneladas de feijão em três safras anuais, e o carioca responde por 70% do total.

A China é a maior produtora e consumidora de feijão no mundo. Índia e Paquistão produzem, mas são deficitários. Emirados Árabes Unidos também. Na ponta exportadora, a Austrália se destaca, em boa medida por não ser um país consumidor.

Mianmar e alguns países africanos também atendem ao mercado consumidor asiático. Na América do Sul, Argentina e Venezuela são os concorrentes do Brasil.

Vale destacar que o feijão carioca é produzido em áreas de irrigação e em época diferente. Os especiais são semeados após a colheita de verão, em concorrência ao milho safrinha, mas têm ciclo muito mais curto — de 110 a 130 dias, ante 120 a 160 dias do milho.

### Café

**Relatório divulgado no último dia 09 de fevereiro pelo Cecafe, Conselho dos Exportadores de Café do Brasil aponta que o Brasil exportou, em janeiro, 3,1 milhões de sacas de café, considerando a soma de café verde, solúvel e torrado & moído.** O volume é 9,4% menor que o do mesmo mês do ano passado. Já a receita cambial gerada com os embarques no mês foi de US\$ 404,13 milhões, equivalente a R\$ 2,2 bilhões de reais. O preço médio da saca de café foi de US\$ 128,41.

O café arábica representou 84,2% do volume total de café exportado em janeiro, com 2,6 milhões de sacas embarcadas. O café solúvel representou 8,1% dos embarques no mês, com 254 mil sacas exportadas, e o café conilon (robusta) representou 7,7% de participação nas exportações, o equivalente a 241,5 mil sacas.

A tabela abaixo traz os volumes por tipo de café exportados no mês de janeiro dos últimos cinco anos

### EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE CAFÉ | SACAS DE 60 KG

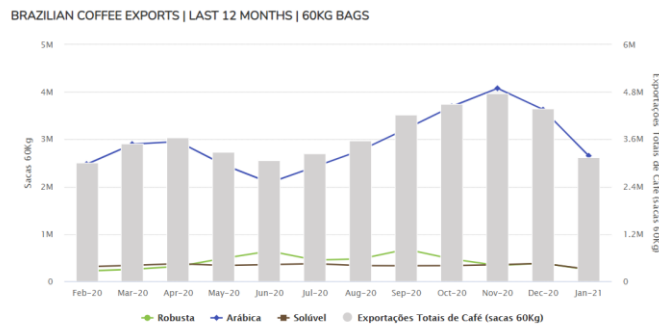
BRAZILIAN COFFEE EXPORTS | 60KG BAGS

Mês	Robusta	Arábica	Total Café Verde	Torrado & Moído	Solúvel	Total Café Industrializado
Jan-17	22.338	2.429.067	2.451.405	3.143	192.036	195.179
Jan-18	12.760	2.519.381	2.532.141	2.614	185.288	187.902
Jan-19	150.609	3.073.902	3.224.511	1.477	244.684	246.161
Jan-20	223.828	2.922.387	3.146.215	2.643	325.394	328.037
Jan-21	241.534	2.651.231	2.892.765	880	253.577	254.457

Source: CECAFE

Já o gráfico a seguir traz o volume de café por tipo exportado nos últimos 12 meses:

EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE CAFÉ | ÚLTIMOS 12 MESES | SACAS DE 60 KG



Source: CECAFÉ

**Principais destinos** - O principal destino de café brasileiro em janeiro deste ano foram os Estados Unidos, que importaram 692,4 mil sacas de café (22% do volume total exportado no mês para o mundo). Em segundo lugar ficou a Alemanha, com 532 mil sacas exportadas para o país (16,9% das exportações). Na sequência estão: Bélgica, com 261,4 mil sacas (8,3%); Itália, com 195,5 mil sacas (6,2%); Japão, com 150 mil sacas (4,8%); Colômbia, com 113 mil sacas (3,6%); Federação Russa, com 106 mil sacas (3,4%); Turquia, com 97,3 mil sacas (3,1%); França, com 84,6 mil sacas (2,7%); e Canadá, com 75,3 mil sacas (2,4%).

Desses principais destinos de café brasileiro, a Colômbia e a Bélgica se destacaram por registrar os crescimentos de 237% e 56,4%, respectivamente, ante o volume exportado a estes países em janeiro de 2019. Os Estados Unidos também registraram aumento, de 8,9% em relação ao primeiro mês do ano passado, e a França apresentou alta de 7,9%.

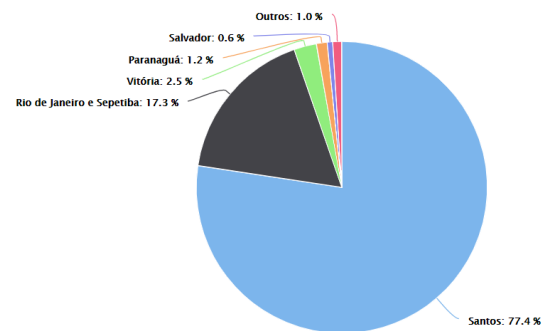
Com relação às exportações por continente, grupos e blocos econômicos, se destacaram no mês os embarques para os países da América do Norte, que registraram aumento de 4,6% (798,3 mil sacas), América do Sul, alta de 59% (170,5 mil sacas), América Central, de 40% (14,4 mil sacas) e para os países produtores, crescimento de 51,3% (199,4 mil sacas). Já as exportações de café verde, especificamente, para os países produtores registraram alta de 117,4% com o embarque 161,5 mil sacas.

**Ano-Safra 2020/21** - Nos sete primeiros meses do Ano-Safra 2020/21 (jul/20-jan/21), o Brasil exportou 27,8 milhões de sacas de café, crescimento de 17,2% em relação a mesma base comparativa da safra anterior e também maior volume embarcado para o período nos últimos cinco anos. Os cafés arábica e robusta no período registraram crescimento de 19,1% no volume exportado, com 22,5 milhões de sacas e 3 milhões de sacas, respectivamente.

A receita cambial com as exportações do período até agora foi de US\$ 3,4 bilhões, aumento de 14,3% em relação a jul/20-jan/21, que, convertido em reais atingiu R\$ 118,5 bilhões, alta de 51,5%. Já o preço médio ficou em US\$ 123,78.

**Portos** - O Porto de Santos ocupou em janeiro deste ano a liderança como via de escoamento do café com 77,4% de participação (2,4 milhões de sacas embarcadas por ele). Os portos do Rio de Janeiro ficaram em segundo lugar, com 17,3% de participação (544,5 mil de sacas embarcadas por eles). Confira no gráfico abaixo a participação de cada porto nas exportações

PARTICIPAÇÃO DOS PORTOS NAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE CAFÉ



Fonte: CecaFé

**Carnes**

**As exportações brasileiras de produtos da piscicultura cresceram 4,4% em 2020 em relação à 2019, com US\$ 11,7 milhões. Os dados são da Embrapa Pesca e Aquicultura (Palmas-TO) em parceria com a Associação Brasileira da Piscicultura (Peixe BR).**

Apesar desse aumento, o saldo da balança comercial do segmento continuou negativo em US\$ 456 milhões no ano passado. Isso porque o Brasil importou US\$ 467,7 milhões, sendo que o salmão representou quase a totalidade das compras, com US\$ 415,4 milhões.

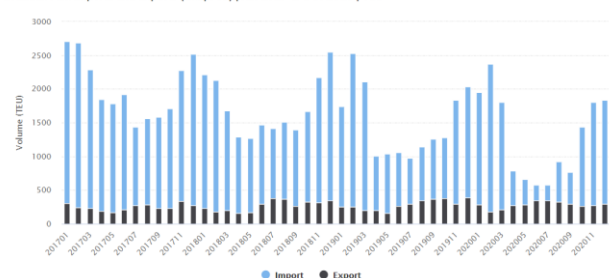
Mesmo com esse déficit, a Embrapa comemorou o resultado. “Existe uma tendência de crescimento das exportações da piscicultura nos próximos anos. Desde 2017, as exportações vêm crescendo em taxas superiores a 20% ao ano. A menor taxa de crescimento em 2020 (4,4%) foge do padrão verificado nos últimos quatro anos e tem relação direta com a pandemia do novo coronavírus e seus efeitos”, disse, em nota, Manoel Pedroza, pesquisador da Embrapa.

A tilápia permaneceu como a principal espécie exportada, com mais de 88% do volume ao longo de todo o ano passado. Os curimatás e o tambaqui vêm na sequência – juntos, eles foram responsáveis por quase 10% das exportações. No ano todo, as vendas de tilápia renderam US\$ 10,4 milhões. Os EUA foram os maiores importadores de peixes brasileiros, com US\$ 6 milhões comprados no ano passado. Em seguida aparecem o Chile (US\$ 1,4 milhão) e a China (US\$ 864,2 mil).

O gráfico abaixo traz as importações e exportações brasileiras de peixes a partir de 2017:

**Importações e Exportações Brasileiras de Peixes (Cap. 03) | Jan 2017 a Dez 2020 | TEU**

Brazilian Fish Imports and Exports (Chap. 03) | Jan 2017 to Dec 2020 | TEU



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



**Outras cargas**

**Dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) compilados pela Associação Brasileira da Indústria de Chocolates, Amendoim e Balas (Abicab) apontam que o setor de amendoim in natura apresentou, no acumulado de janeiro a dezembro de 2020, um resultado superavitário de US\$ 314,4 milhões.**

O valor representa um crescimento de 38% em relação a 2019 (US\$ 227,7). Ao todo, foram exportadas 259 mil toneladas de amendoim in natura, um aumento de 31% na comparação com o ano anterior.

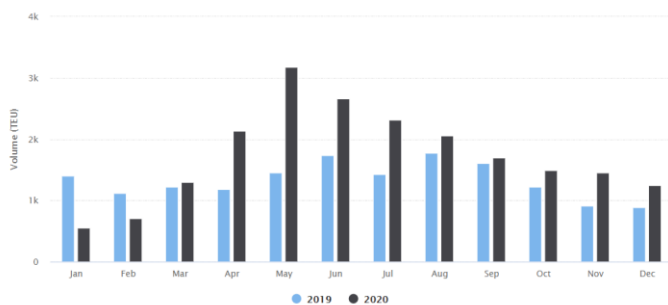
Já no mercado de amendoim processado, foram exportadas 5 mil toneladas, correspondendo a um valor de US\$ 9,8 milhões, o que representa uma retração de 12% em comparação à 2019.

Ao todo, em 2020, o Brasil exportou amendoim in natura e processados para mais de 79 países. Vale ressaltar que em 2019, o Brasil fechou o ano como o 14º maior produtor de amendoim in natura do mundo segundo a USDA e vem aumentando sua capacidade de produção ano a ano.

Confira no gráfico abaixo o comparativo das exportações brasileiras de amendoim em 2019 e 2020?

**Exportações Brasileiras de Amendoim (HS 1202) | Jan a Dec 2019-2020 | TEU**

Brazilian peanut exports (HS 1202) | Jan to Dec 2019-2020 | TEU



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

**No último dia 05 de fevereiro, a Câmara Setorial do Leite e Derivados, formada por 35 instituições do setor, pediu à ministra da Agricultura, Tereza Cristina, para que o governo brasileiro suspenda as importações de lácteos do Uruguai e da Argentina imediatamente.** Na opinião do colegiado, as compras do Mercosul são “predatórias” e deveriam ser tributadas para amenizar o momento econômico e social “delicado” pelo qual passa a cadeia produtiva nacional.

“A Câmara entendeu como imperativo estabelecer medida emergencial para frear o surto de importações predatórias de lácteos do Mercosul, que desde setembro de 2020 prejudicam a cadeia produtiva”, informou, em nota. “Apresentamos à ministra pleito indicando suspensão imediata das importações de lácteos da Argentina e do Uruguai, até que os setores produtivos do Brasil e dos países vizinhos estabeleçam tratativas de convivência mútua. Como medida equitativa, sugerimos tributar os lácteos importados, da mesma forma que o açúcar brasileiro é tributado para entrar em países do Mercosul, especialmente na Argentina”, diz o texto assinado pela Associação Brasileira dos Produtores de Leite (Abraleite), Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB),

Associação Brasileira dos Criadores de Zebu (ABCZ) e outras entidades.

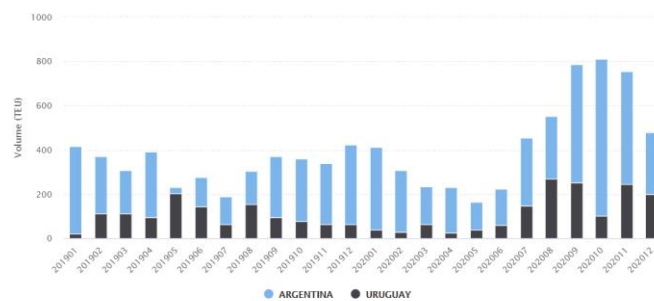
Além das importações, o setor reclama do aumento das cotações dos insumos, como farelo de soja e milho, que elevou o custo da produção de toda a cadeia, a queda no preço pago aos produtores, influenciado pelas importações, segundo as entidades, e a retração no mercado dos principais derivados lácteos, como leite longa vida, queijo muçarela e leite em pó, devido ao descompasso entre oferta e ademand.

“No caso da demanda, 2021 se inicia com um enfraquecimento devido à diminuição do poder de compra dos consumidores, especialmente após o fim do auxílio emergencial”, diz a nota. Procurado, o Ministério da Agricultura informou que ainda está analisando as propostas.

Para se ter uma ideia do volume de leite importado pelo Brasil da Argentina e do Uruguai nos últimos dois anos confira o gráfico a seguir:

**Importação Brasileira de Laticínios (HS 0402) da Argentina e do Uruguai | Jan 2019 a Dez 2020 | TEU**

Brazilian Dairy Imports (HS 0402) from Argentina and Uruguay | Jan 2019 to Dec 2020 | TEU



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

**Economia**

**A ministra da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Tereza Cristina, e o secretário de Estado George Eustice, do Departamento do Meio Ambiente, Alimentação e Assuntos Rurais do Reino Unido assinaram, no último dia 11 de fevereiro, um Memorando de Entendimento de criação do Comitê Conjunto de Agricultura (CCA) Brasil-Reino Unido.** A partir desta assinatura, as autoridades dos dois países desenvolverão esforços para garantir a continuidade de consultas bilaterais sobre questões relacionadas ao comércio de bens agropecuários, e de estabelecer um fórum de debates relativos aos interesses de ambos os países, inclusive potenciais arranjos comerciais para o futuro.

O CCA consistirá de reuniões entre os participantes, que serão realizadas alternativamente em cada país (ou virtualmente, quando necessário) e entre órgãos públicos do Brasil e Reino Unido e instituições pertinentes de sanidade agrícola e saúde animal.

Outros objetivos do CCA abarcam a facilitação de discussões e colaboração sobre questões agropecuária ente os dois países, incluindo-se, mas não limitado aos itens, como o comércio

agrícola e de alimentos, e acesso aos mercados; regulamentações e certificações técnicas pertinentes às matérias agrícolas; medidas de segurança alimentar e segurança de alimentos; sustentabilidade de produção agropecuária; pesquisa e inovação na área de agricultura e abastecimento, e normas sanitárias e fitossanitárias internacionais.

Ela também enfatizou que o objetivo do Comitê é desburocratizar e acelerar as interações entre os dois países. “Entendemos que, neste primeiro momento, o Reino Unido seguirá adotando muitos dos parâmetros europeus, inclusive sanitários e fitossanitários. Mas temos a expectativa de que, com o tempo, sem abandonar seus elevados padrões, o Reino Unido, nas suas normativas técnicas, se tornará mais alinhado às regras internacionais, mais próximo de abordagens baseadas na ciência”, destacou a ministra Tereza Cristina

Também participou da assinatura do memorando o ministro para o Pacífico e Meio Ambiente do Reino Unido, Zac Goldsmith.

#### Comércio bilateral

As exportações do agro brasileiro para o Reino Unido cresceram 5% em valor, no comparativo 2019/2020, evoluindo de US\$ 1,031 bilhão para US\$ 1,087 bilhão.

Os principais produtos do agro exportados em 2020 foram principalmente: soja – US\$ 220,9 milhões, aves (frango e peru) – US\$ 204,4 milhões, frutas, como melões, uvas, melancias, goiabas e mangas – US\$ 138,6 milhões, preparações alimentícias e conservas de origem bovina – US\$ 96,1 milhões, café – US\$ 96 milhões, açúcar – US\$ 57,4 milhões e álcool etílico – US\$ 27,4 milhões.

Os principais produtos importados pelo Brasil provenientes do Reino Unido, no ano passado, foram o uísque, que alcançou US\$ 55,7 milhões, e o gim, com US\$ 8,7 milhões. Juntas, estas bebidas representaram 60% das exportações do agro britânico para o Brasil, que foram de US\$ 107,8 milhões.

De acordo com a explicação do adido agrícola em Londres, Augusto Billi, o ano de 2020 foi bastante atípico, seja pela deflagração da pandemia de Covid-19, que alterou hábitos de consumo e cadeias de suprimentos, seja também pela característica peculiar do Período de Transição do Brexit vivido pelo Reino Unido e encerrado em 31/12/20.

“A economia do Reino Unido sofreu queda brusca nos meses de março e abril, com redução de cerca de 20%, recuperando-se lentamente, mas sem alcançar os níveis anteriores de atividade econômica”, complementa Augusto Billi.

Apesar de todas as dificuldades do ano de 2020, o agronegócio brasileiro conseguiu crescer 5% no mercado britânico. As expectativas de crescimento são favoráveis para 2021.

O Reino Unido importa mais de 50% dos alimentos que consome, e cerca de 70% dos produtos são provenientes da UE. Apesar do Acordo de Comércio e Cooperação celebrado entre Reino Unido e União Europeia em dezembro de 2020, o simples fato da imposição mútua de verificações sanitárias e fitossanitárias nas fronteiras favorece a competitividade dos produtos brasileiros.

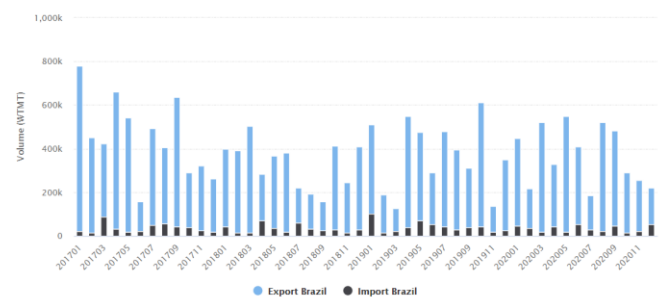
“Um fato positivo do pós Brexit que favoreceu o Brasil foi a decisão do Reino Unido de desregulamentar algumas frutas, que deixaram de exigir Certificação Fitossanitária”, salienta Billi.

“Também a criação da Cota Tarifária Autônoma, com tarifa zero para 260 mil toneladas de açúcar bruto de cana, aumenta a expectativa positiva para o setor. Estima-se que o Brasil deve ocupar boa parte desta cota”, conclui.

O gráfico abaixo traz a movimentação de cargas entre Brasil e Reino Unido a partir de 2017:

Movimentação entre Brasil e Reino Unido | Jan 2017 a Dez 2020 | WTMT

Cargo Handling between Brazil and the U.K. | Jan 2017 – Dez 2020 | WTMT



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

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