



**A TRIBUNA DIGITAL (SP)**

## **CRIANÇAS E ADOLESCENTES 'BRINCAM' EM CABO DE AMARRAÇÃO DE NAVIO NO PORTO DE SANTOS**

Autoridades do cais santista apontam que não foram registradas denúncias deste tipo recentemente

*Da Redação 09.07.20 12h01*

Um vídeo que circulava pelas redes sociais (e que foi retirado do ar na tarde desta quinta-feira, 9) mostra o acesso de crianças e adolescentes a navios atracados no Porto de Santos. Nele, os jovens se jogam do cabo de amarração de uma embarcação na Margem Esquerda (Guarujá) do complexo. Questionadas, autoridades do cais santista apontam que não foram registradas denúncias deste tipo recentemente.

No vídeo, de 48 segundos, era possível ver, pelo menos, 14 pessoas se divertindo. Pendurados nos cabos, os garotos se jogam e depois nadam junto a um navio.

A embarcação estava atracada em um terminal da Margem Esquerda do complexo. O local fica próximo à comunidade Sítio Conceiçãozinha.

A área, com potencial de exploração portuária, foi invadida por famílias que devem ser contempladas por programas habitacionais da Prefeitura de Guarujá. Alguns moradores serão removidos ainda neste ano do local.

Segundo a Autoridade Portuária de Santos, as equipes de segurança dos terminais daquela região desconhecem as imagens do vídeo e negam que ele tenha sido gravado nas instalações.

“Entretanto, em consulta ao pessoal da Guarda Portuária, foi informado que, no passado, durante o verão e férias escolares, foram demandados para reprimir problemas dessa natureza em terminais próximos à comunidade da Conceiçãozinha”, informou a estatal, em nota.

A Autoridade Portuária destacou os riscos da brincadeira dos jovens. Isto porque “quando as espias (cabos da amarração) são tracionados por ocasião da atracação dos navios podem partir, acarretando acidentes graves ou fatais para quem estiver nas proximidades do local”.

Segundo o especialista em segurança portuária, Carlos Carvalho, a cena é frequente. “Pelo o que parece é terminal ao lado da comunidade. Então eles vão nadando pela maré mesmo”. Carvalho também destacou que, em muitos casos, as equipes de patrulhamento marítimo abordam os jovens e são hostilizadas e até apedrejadas. “Isto mostra que a área é de risco em virtude do local onde o terminal está localizado. É preciso conscientizar essas comunidades”.

Procurada, a Polícia Federal também apontou que o vídeo é antigo. O órgão, que é responsável pela coordenação da Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos), informou que depois de ações articuladas com a Marinha do Brasil, fatos como este não voltaram a ocorrer.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 09/07/2020*

## **FALTA DE NOVO ACESSO AO PORTO PREJUDICA EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO, DIZ MAERSK**

Segundo armadora, nova infraestrutura ferroviária pode reduzir custos das exportações da commodity Fernanda Balbino

*Da Redação 08.07.20 19h46*



[https://www.tribuna.com.br/image/content/id/policy:1.108204:1594219420/Ferrovia-Maersk.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=5b63165&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/content/id/policy:1.108204:1594219420/Ferrovia-Maersk.jpg?f=2x1&$p$f=5b63165&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

*Composição ferroviária no Porto de Santos: trens trazem até 35% dos carregamentos de algodão (Foto: Carlos Nogueira/AT)*

A falta de um novo acesso ferroviário aos terminais da Margem Direita do Porto de Santos amplia os custos logísticos das exportações de algodão. Com uma safra

prevista de 2,8 milhões de toneladas, cerca de 1,8 milhão de toneladas da commodity devem ser exportadas em todo o País. Deste total, a maior parte, o equivalente a 95%, será escoada pelo cais santista.

A análise é da armadora Maersk, líder mundial no transporte marítimo de contêineres. De acordo com o diretor Comercial para Costa Leste de América do Sul da empresa, Gustavo Paschoa, as exportações de algodão começaram em alta neste ano. A colheita da próxima safra deve ser iniciada no próximo mês, mas os embarques se estenderão até março do ano que vem.

Segundo o executivo, apenas uma fatia, que varia entre 30% e 35%, do algodão escoado pelo Porto de Santos é transportada através de ferrovias. Esta rota parte de Rondonópolis (MT) e segue em direção ao cais.

Neste caso, a estufagem dos contêineres é feita na zona produtora, no Centro-Oeste. A carga direcionada à Margem Esquerda (Guarujá) do complexo é embarcada no Tecon, administrado pela Santos Brasil.

“O modal ferroviário cresceu muito e é significativo, representando entre 30% e 35% do total. Há dois anos, o volume era de 10% a 12%”, explicou Paschoa.

O executivo explicou, ainda, que após a chegada da carga no complexo marítimo, os contêineres vazios são transportados pelas ferrovias até Rondonópolis, o que garante eficiência logística e consequente redução de custos. No entanto, essa operação esbarra em um gargalo de acesso à Margem Direita (Santos).

Por isso, as cargas que são operadas nesta região são transportadas de trem entre Rondonópolis e Sumaré, no interior do Estado. De lá, partem em caminhões até o Porto. Mas o custo logístico pode ser até 40% maior.

Apesar da alta das exportações de algodão pelo Porto de Santos no início deste ano, no fim do primeiro trimestre, as operações começaram a cair por conta da sazonalidade da carga. Mas, até agora, não houve impacto nos embarques da commodity por conta da covid-19.

“O Porto de Santos, sem dúvida nenhuma, é o principal porto de escoamento. Neste ano, a previsão de safra é 2,8 milhões de toneladas, alinhado com o que tivemos na safra passada (2020-2021). A gente vai ter um pequeno crescimento da safra. Com 70% dela vendida pras traders, os produtores estão felizes”, destacou Paschoa.

## **Mercado**

Segundo Paschoa, apesar de 70% da safra já estar negociada, o acordo firmado entre China e Estados Unidos representa uma preocupação para o setor. Isto porque o país norte-americano é um concorrente do Brasil na produção de algodão. “Isto pode causar um impacto. Não tem nada que indique isso por enquanto, as traders estão confiantes, mas é algo que a gente está monitorando de perto”, explicou o diretor da Maersk.

Uma pequena parcela da produção de algodão brasileiro fica no mercado nacional. Neste caso, o fator determinante será a retomada da indústria da confecção que, assim como outros setores da economia, foi impactada pela pandemia da covid-19.

## AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS AGUARDA CONCLUSÃO DA BATIMETRIA DO CANAL DE NAVEGAÇÃO

Serviço, que consiste no levantamento de profundidades do canal, ainda não foi finalizado devido ao mau tempo

Por *Fernanda Balbino* 08.07.20 19h20 Autoridade



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.47014:1554299124/Dragagem-no-Porto-de-Santos.PNG?f=2x1&\\$p\\$f=1fbb24c&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.47014:1554299124/Dragagem-no-Porto-de-Santos.PNG?f=2x1&$p$f=1fbb24c&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Até o mês passado, a dragagem era realizada pela Van Oord Operações Marítimas (Carlos Nogueira/AT)

A Autoridade Portuária de Santos aguarda a melhoria das condições climáticas para a conclusão da batimetria (levantamento de profundidades) do canal de navegação do Porto de Santos. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) confirmou, nesta terça-feira (7) a conclusão da dragagem que contratou para o Porto de Santos.

Até o mês passado, a dragagem era realizada pela Van Oord Operações Marítimas através de um contrato firmado com o Governo Federal. No entanto, havia necessidade de que o Dnit comunicasse formalmente a Autoridade Portuária sobre o fim dos trabalhos, com o termo de recebimento do serviço.

O documento era necessário para que a DTA Engenharia possa iniciar a dragagem do canal de navegação. A empresa é a responsável pela dragagem de toda a extensão da via marítima, desde o acesso até os berços.

A partir de agora, as dragas serão deslocadas até o Porto de Santos. O prazo previsto em contrato para que isto aconteça é de 20 dias.

A empresa já iniciou uma frente de trabalho no Porto de Santos. Os pontos de atracação foram a primeira etapa do contrato e isto foi necessário para que os berços de terminais de contêineres recuperassem calado após o assoreamento causado pelo tempo em que a obra ficou paralisada, por conta de uma disputa judicial.

Atualmente, a Autoridade Portuária está realizando a batimetria cujos dados serão informados à Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) após a finalização do serviço. Mas, segundo a estatal, havendo necessidade, o contrato de manutenção será executado.

A Tribuna apurou que os trabalhos precisam ser suspensos em período de mau tempo. Por isso, a estatal aguarda a melhora das condições climáticas na região.

## PAULO HENRIQUE CREMONEZE: NÃO SE APEQUENAR, NÃO SE “ACANALHAR”

A movimentação de cargas cresceu, mas não pode de modo algum tirar dos brasileiros o senso de realidade

Por *Paulo Henrique Cremoneze*

“Envilecimento, acanalhamento, não é outra coisa que o modo de vida que resta àquele que nega ser o que tem que ser. Esse seu ser autêntico não morre por causa disso, e sim se converte em sombra acusadora, em fantasma, que o faz constantemente sentir a inferioridade da existência

que leva em relação à que tinha que levar. O envilecido é o suicida sobrevivente” - José Ortega y Gasset, A Rebelião das Massas

Em minha última coluna, intitulada Crescer, apesar dos governos, exaltei os números do Porto de Santos no primeiro semestre deste ano infeliz. Elogiei a iniciativa privada brasileira, critiquei os governantes e legisladores brasileiros e deixei uma mensagem geral de otimismo. Otimismo, sim, mas calibrado pelo bom-senso, pois temia uma queda nos bons resultados a partir de abril.

Imaginei a queda por causa dos efeitos econômicos do distanciamento social – imprescindível para enfrentar a pandemia Covid-19 – e, principalmente, pelo cenário político nacional, absurdamente confuso, para não dizer indecoroso. Em um momento em que o mundo todo enfrenta a mais grave pandemia dos últimos cem anos, o Brasil se dá ao desdém de viver um pandemônio político.

Porém, em que pese tudo isso, os números do Porto de Santos voltam a surpreender positivamente. Sim, por incrível que parece, o Porto dá sinais que a economia brasileira ainda se mostra vigorosa, ao menos em alguma de suas muitas medidas.

No último dia 21, o nosso querido caderno Porto & Mar estampou uma interessantíssima matéria com o seguinte título Apesar da pandemia, Porto bate recorde. E este recorde não foi o mesmo que reportei dias antes, mas outro, a partir de abril. Números muito bons, sobretudo se for considerado o confuso e sombrio cenário atual.

O Portal G1, no dia seguinte, destacou para todo o Brasil Porto de Santos não sente crise econômica e registra maior movimentação de cargas.

Sim, o Porto de Santos, o mais importante do Brasil e da América do Sul, mostra sua força e aponta um quase inacreditável crescimento de 26,8% de aumento em relação ao mês de abril de 2019.

Motivos para ficarmos contentes e animados? Sim. Mas, insisto, é preciso cuidado. Números não mentem, mas podem enganar, dependendo da vista do ponto. Longe de mim o ceticismo, muito menos o pecado da desesperança, mas é preciso enxergar o todo.

Explico: na matéria do caderno Porto & Mar, logo nas primeiras linhas, fica bem claro que essa magnífica movimentação de cargas se deu ao crescimento econômico da China.

A produção agrícola brasileira é sempre muito boa e praticamente sustenta o País. Os chineses têm comprado muito mais grãos e outros bens produzidos pelo agronegócio brasileiro. Grande necessidade de um lado e abundância de oferta do outro e temos a combinação perfeita. Além disso, a taxa do dólar alto favorece e muito as exportações e os interesses por produtos brasileiros, não só pelos chineses, mas também por europeus.

A movimentação de cargas cresceu, sim, e isto é muito bom, mas não pode de modo algum tirar dos brasileiros o senso de realidade. As exportações cresceram muito, mas as importações caíram, indicando que a produção nacional e o consumo interno perderam vigor. Sinal amarelo, quase vermelho, de preocupação.

Já se sabe que, desde o início do ano, cerca de US\$ 25 bilhões saíram do País. Isso não é porque o governo federal baixou substancialmente a taxa de juros, mas porque não é capaz de inspirar confiança aos grandes investidores internacionais e nacionais.

Economia é uma arte complexa, por vezes obscura, indecifrável, extremamente subjetiva, apesar do esforço em se mostrar como objetiva. Uma coisa, porém, é certa: ancora-se na confiança. Quando a confiança, justa ou injustamente, é minada, ela é esvaziada e se torna claudicante.

O descuido com o meio ambiente, a desordem no enfrentamento da pandemia, a falta de firme orientação nos assuntos econômicos e o constante clima de embate com a imprensa e os outros dois Poderes, em muito incentivado pelo Palácio do Planalto, desmotivam demais os

investimentos externos e internos, a ponto de especialistas em todo o mundo considerarem o Real, hoje, uma moeda tóxica.

Justo o Real, que foi motivo de orgulho, elevou a economia do País e permitiu que os empresários brasileiros saíssem da periferia dos jogos econômicos mundiais, se tornou, por conta do pandemônio político, alvo de desconfiança e de grande receio.

Receio que os números bons do Porto de Santos poderão ser pífios no final do ano, se o governo não mudar sua atitude. O empobrecimento geral é algo tangível. E a culpa não será da pandemia, mas da perda de valor da moeda. Uma perda maior que a da moeda argentina ano passado.

O Brasil viveu décadas de populismo de um viés ideológico. Agora, vive o de outra matriz política. Ambos lamentáveis e ruins.

Por isso, termino com um alerta fundado na frase de Ortega y Gasset que citei inicialmente. Trata-se de grande vilania, de acanalamento, não seguir sua autêntica vocação e não ser o que poderia ser. Isto serve para pessoas e para nações. O Brasil nasceu vocacionado à grandiosidade, mas em algum momento da sua história perdeu o rumo e entrou em uma espiral de mediocridade. Uma mediocridade nociva, quase atávica e que a cada dia baixa um patamar na escala da pequenez.

Se o País não abrir os olhos e deixar de lado esse infantilismo que há muito o caracteriza, nem mesmo a patética crença de um futuro bom lhe restará. O Brasil continuará a ser “um suicida sobrevivente”, uma caricatura de si mesmo. Deixará de ser um país para ser um coletivo de pessoas convertido em “sombra acusadora, em fantasma, que o faz constantemente sentir a inferioridade da existência que leva em relação à que tinha que levar”.

Já não aspiro ver o Brasil um país de primeiro mundo, com padrão de vida digno para seu povo e fiel a sua inicial vocação. Apenas não desejo que ele continue a ser o pior país entre os importantes do mundo. Não quero viver na terra do acanalamento. Acredito que é isso que também o amigo leitor deseja para o seu, o nosso, país.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 09/07/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## **ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS**

### **ANTAQ DEBATE EM AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL NO PRÓXIMO DIA 13 ARRENDAMENTO DE ÁREA NO PORTO DE MACEIÓ**

***Interessados poderão enviar contribuições pelo “Whatsapp”***



<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/06/Anota%C3%A7%C3%A3o-2020-06-03-122820.png>

Fotos: (capa) ANTAQ e (interna) Porto de Maceió/Divulgação.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ realizará no próximo dia 13 de julho audiência pública virtual sobre os documentos técnicos e jurídicos necessários à realização do certame licitatório referente ao arrendamento de terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de granel

sólido vegetal, especialmente açúcar, localizado no Porto Organizado de Maceió (AL), denominado área MAC13. A audiência terá início às 15h e término quando da manifestação do último credenciado, sendo 18h o horário limite para encerramento.

Os interessados em se manifestar na audiência se inscreverão pelo aplicativo de mensagens “Whatsapp” no número (61) 2029-6940. O período de inscrição será das 10h às 14h, do próprio dia 13/07. Os interessados poderão enviar sua contribuição por vídeo, áudio ou até mesmo por escrito no “Whatsapp”.

Quem quiser participar também poderá se manifestar entrando na sala de reunião criada no aplicativo “Microsoft Teams”. Para isso, no ato de inscrição, o interessado deverá se manifestar nesse sentido e encaminhar seu endereço eletrônico de login no “Teams” para ser convidado a entrar na sala na sua vez.

Em caso de problemas computacionais para utilização da ferramenta “Teams”, será disponibilizada uma segunda conexão ao final de todas as contribuições. O ideal é o interessado encaminhar sua contribuição pelo “Whatsapp”.

Toda a sessão virtual será transmitida via streaming, gravada e disponibilizada no canal da ANTAQ no “Youtube”. O link da transmissão é: <https://youtu.be/znNsAvAbzyg>

### **Consulta pública**

A consulta pública sobre os documentos para licitação da área no Porto de Maceió está em andamento no portal da Agência n internet. As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 23/07/2020, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no sítio <http://portal.antaq.gov.br>.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos desta consulta/audiência pública estão disponíveis no endereço eletrônico: [portal.antaq.gov.br/index.php/aceso-a-informacao/audiencia-publica-2/](http://portal.antaq.gov.br/index.php/aceso-a-informacao/audiencia-publica-2/).

### **O terminal**

A área do terminal, denominada MAC13, possui 71.262m<sup>2</sup> e é destinada à movimentação e armazenagem de granel sólido vegetal, especialmente açúcar. O prazo contratual será de 25 anos e os investimentos previstos a serem feitos pelos futuros arrendatários totalizam R\$ 55,7 milhões. O valor global do contrato para o MAC13 é de R\$ 922,7 milhões. Os futuros arrendatários pagarão à autoridade portuária pelo uso da área o valor mensal de R\$ 364.684,87 e mais R\$ 4,73 por tonelada movimentada.

*Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviarios*

*Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ*

*Fone: (61) 2029-6520*

*FAX: (61) 2029-6517*

*E-mail: [asc@antaq.gov.br](mailto:asc@antaq.gov.br)*

*Data : 09/07/2020*



Fazendo o mundo mais ágil.

## **PORTAL PORTO GENTE**

### **PORTO DE ITAGUAÍ BATE RECORDE DE FATURAMENTO MENSAL EM JULHO**

*ASSCOM CDRJ - Categoria: Notícias Corporativas*

O Porto de Itaguaí, administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), bateu recorde de faturamento mensal em julho, atingindo a marca de R\$37.165.016,32. O valor é correspondente à movimentação de carga do mês de junho e foi comparado ao histórico de todos os meses desde o início das operações do porto.

Segundo informações do superintendente de Gestão Portuária de Itaguaí e Angra dos Reis, Alexandre Neves, a marca foi alcançada por diversos fatores. “Esse recorde vem, principalmente, da movimentação de minério de ferro da CSN e do restabelecimento da movimentação de minério da Vale, além da alta do dólar e do preço de mercado do minério de ferro”, explicou Neves.

O superintendente destacou ainda que esse resultado é uma conquista da CDRJ, fruto de esforços de todas as áreas envolvidas: “A dinâmica dos procedimentos operacionais resultam da eficiência da infraestrutura aquaviária e terrestre e do processo de fiscalização da Autoridade

Portuária, associada à capacidade dos terminais pelo uso das áreas arrendadas e pela produtividade operacional no recebimento de carga via ferrovia e toda a logística envolvida.“

O relatório indica também que somente o faturamento de julho corresponde a 20% do faturamento acumulado do ano, é 21% maior que o faturamento do mês de junho e mais que o dobro do registrado em janeiro.

Fonte : *Portal Porto Gente*

Data : 09/07/2020

## **DESCENTRALIZAÇÃO E ISONOMIA NOS PORTOS BRASILEIROS**

*Editorial Portogente*

*Para instituir um setor portuário brasileiro seguro, eficiente e ambientalmente sustentável, operando como um elemento-chave de um sistema logístico onde prevalecem, tanto quanto possível, condições de mercado livre e sem distorções.*

A poligonal de um porto é sua base física, que assegura a eficácia do poder e a estabilidade da relação entre os atores da sua comunidade. Nela, estão fundados o perfeito equilíbrio e correspondência entre as partes da dinâmica atividade portuária. Por tudo isso, a situação de excepcionalidade e privilégio com que é tratada a área da DP Word, no Porto de Santos, no litoral paulista, requer o debate de dois conceitos fundamentais na prática positiva do negócio portuário: descentralização e isonomia na gestão e operação dos portos brasileiros.



[https://portogente.com.br/images/Dad\\_09JUL20.jpg](https://portogente.com.br/images/Dad_09JUL20.jpg)

*Porto de Shenzhen (China).*

Uma pergunta necessita de resposta: Qual a justificativa para essa poligonal contornar, excluir da área do porto organizado e outorgar vantagens competitivas a um terminal situado no mesmo estuário dos demais?

O questionamento se reveste de relevância ímpar porque está em jogo os conceitos, funções e princípios da administração pública. Ninguém está acima da lei ou das regras de regulação. Portanto, ao se falar em reforma portuária, é determinante que essa caminhada comece por dar transparência ao ato mais recente, alegado como segurança jurídica às relações portuárias.

Infelizmente, percebe-se que a reforma portuária que tanto se fala e que o candidato Jair Bolsonaro prometeu - de que os portos brasileiros atingiriam o patamar dos portos asiáticos - não é uma realidade tão simples de ser alcançada, quanto pronunciar as palavras da sua promessa. Não se trata apenas de um ato governamental. É uma conquista da sociedade, como foi a Lei 8.630/1983, chamada de modernização dos portos.

Qual o modelo de porto que sonham as comunidades portuárias do Brasil, incluindo produtores e as cidades portuárias? O debate de questão tão essencial para o comércio internacional do País e ao seu desenvolvimento econômico e social está posto na internet.

Portogente é a ágora de todas as visões e opiniões, pautadas democraticamente, despidas de partidarismo, por meio de matérias e editoriais do jornalismo desse portal da web líder mundial entre concorrentes, de forma a ampliar e aprofundar o entendimento de questão tão relevante.

Sem incluir o terminal da DP Word na poligonal do porto organizado de Santos, o Ministério da Infraestrutura não garante previsibilidade para investimentos de longo prazo. À vista disso, essa poligonal precisa ser retificada.

Fonte : *Portal Porto Gente*

Data : 09/07/2020

# ISTOÉ Dinheiro

**ISTOÉ - DINHEIRO**

## **GOVERNO TRAVOU REPASSE DE R\$ 33 MILHÕES PARA A AMAZÔNIA**

*Crédito: Marcello Casal Jr./Agência Brasil*

Amazônia: recursos milionários já doados por outros países justamente para combater os crimes na floresta não estão sendo aplicado (Crédito: Marcello Casal Jr./Agência Brasil)

Alvo de críticas generalizadas por causa do avanço recorde do desmatamento na Amazônia, o governo tem deixado de usar recursos milionários já doados por outros países justamente para combater os crimes na floresta. Mais de R\$ 33 milhões já repassados ao Brasil por meio do Fundo Amazônia, programa financiado com dinheiro da Noruega e Alemanha, estão disponíveis para duas ações, uma de combate a incêndios pelo Ibama e outra para que o Ministério da Justiça amplie o trabalho de fiscalização na floresta pela Força Nacional.

Esses recursos, porém, estão engavetados no BNDES. O Ibama não acessa o dinheiro há mais de dois anos. No caso da Força Nacional, o único saque ocorreu três anos e meio atrás.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 09/07/2020*

## **COM ACORDO ENTRE AMBIENTALISTAS E RURALISTAS, CÂMARA APROVA PROTOCOLO DE NAGOYA**

*Crédito: Antonio Cruz/Agência Brasil*

Há quase uma década parado, o Protocolo de Nagoya foi aprovado nesta quarta-feira, 8, de forma simbólica e unânime pela Câmara, em um acordo que uniu ruralistas e ambientalistas. A proposta segue agora para o Senado.

O texto do acordo trata do patrimônio genético e a repartição de benefícios resultantes do desenvolvimento de produtos elaborados com base em plantas, animais ou micro-organismos nativos. O protocolo traz incentivos para a conservação e uso sustentável da biodiversidade. O relator do projeto foi o presidente da bancada ruralista, o deputado Alceu Moreira (MDB-RS).

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 09/07/2020*



**EXTRA ONLINE**

## **MP 936: DECRETO QUE AMPLIA OS PRAZOS MÁXIMOS DOS ACORDOS TRABALHISTAS JÁ ESTÁ PRONTO PARA SER PUBLICADO**

O valor do auxílio pago pelo governo equivale a um percentual do seguro-desemprego a que o trabalhador teria direito em caso de demissão

*Por Geralda Doca*

BRASÍLIA — O decreto que amplia os prazos máximos dos acordos de suspensão temporária dos contratos de trabalho e redução de jornadas e salários — autorizados pela Medida Provisória (MP) 936/2020, sancionada pelo presidente Jair Bolsonaro no início desta semana, na forma da Lei 14.020 — já está na Casa Civil para publicação no Diário Oficial da União. Segundo a minuta, os acordos de suspensão podem ser prorrogados por mais 60 dias. Os de redução de jornada e salário, por mais 30 dias.

Editada em 1º de abril para ajudar a preservar os empregos durante a pandemia, a MP 936 autorizou as empresas a negociarem com seus empregados a suspensão do contrato por até 60

dias e redução de salário (de 25%, 50% ou 70%), por até 90 dias. Com a edição do decreto, o prazo máximo dos dois tipos de acordo passa a ser de 120 dias. Os períodos já utilizados até a sanção da MP serão computados dentro deste prazo.

O decreto esclarece que o prazo máximo dos acordos de suspensão do contrato pode ser fracionado em períodos sucessivos ou intercalados de dez dias ou mais. A MP já permite às empresas combinar os dois mecanismos em períodos seguidos ou intercalados. Com o decreto, o tempo máximo para isso passa dos atuais 90 dias para 120 dias no total. Quem suspendeu o contrato por 60 dias, por exemplo, e o acordo já venceu, tem autorização reduzir salário por mais 30 dias.

### **Trabalhadores intermitentes**

O decreto também beneficia os trabalhadores intermitentes que passarão a ter direito a mais uma parcela do auxílio emergencial de R\$ 600. A MP assegura três parcelas mensais a essa categoria. Neste caso, não é necessário acordo.

Segundo técnicos da equipe econômica, para renovar os prazos dos acordos, as empresas precisam renegociar com os empregados e garantir estabilidade temporária no emprego pelo mesmo período, conforme previa a MP. A prorrogação por decreto foi incluída no texto original, durante a tramitação da proposta no Congresso Nacional, observado o limite do período de calamidade pública, em 31 de dezembro de 2020.

Viu isso? Nova lei permite cancelar aviso prévio e 'recontratar' trabalhador com suspensão de contrato ou jornada reduzida

De acordo com balanço do Ministério da Economia, mais de 12 milhões de acordos foram formalizados. Durante a vigência dos acordos, a União entra com uma contrapartida do seguro-desemprego para ajudar a complementar a renda dos trabalhadores.

Apesar da ampliação dos prazos máximos dos acordos, o governo informou que o gasto total será limitado a R\$ 21 bilhões, neste ano. Quando a MP 936 foi anunciada, a equipe econômica estimou uma despesa total de R\$ 51,2 bilhões. Até agora, foram desembolsados R\$ 13,9 bilhões.

Fonte : *Extra Online*  
Data : 09/07/2020



### **JORNAL O GLOBO – RJ**

## **PETROBRAS TERÁ QUE MUDAR O NOME DO CAMPO DE LULA, O MAIOR DO BRASIL**

Tribunal do Rio Grande do Sul determina que este passe a se chamar Tupi, como foi batizado inicialmente

Por *Ramona Ordoñez*



<https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24524006-8d6-4cf/FT1086A/652/xcampo-de-lula.jpg.pagespeed.ic.4LrqG-fP9H.jpg>

Campo de Lula terá que mudar de nome e voltar a se chamar Tupi Foto: Arquivo

RIO - O maior campo de petróleo do Brasil, o de Lula, com uma produção diária de 1,13 milhão de barris por dia de petróleo e gás, terá que mudar de nome. Uma decisão do Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF-4), no dia 2 de junho,

manteve a decisão de anular o ato que mudou o nome do campo em 2010. Inicialmente, foi batizado de Tupi.

Como nenhuma das partes envolvidas recorreu, o processo foi declarado trânsito em julgado.

De acordo com informações do TRF-4, a Petrobras, no prazo devido, se pronunciou informando que não pretendia recorrer da decisão. A Agência Nacional do Petróleo (ANP) explicou que, embora não tenha participado da escolha do nome do campo, "entende que não deveria ter sido condenada, por questões processuais, informa a agência, que não apresentará recurso às instâncias superiores". Procurada, a Petrobras ainda não respondeu.

A decisão atende a uma ação popular impetrada em 2015 por uma advogada residente em Porto Alegre contra a Petrobras, a Agência Nacional do Petróleo (ANP), o ex-presidente Lula e o ex-presidente da estatal José Sergio Gabrielli.

Os desembargadores federais que integram a 3ª Turma da Corte entenderam que teria ficado comprovado que o ato teve "desvio de finalidade em sua prática ao objetivar a promoção pessoal de pessoa viva, o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, ao dar o seu nome a um patrimônio público, o campo de petróleo."

Para a relatora do caso, desembargadora federal Marga Inge Barth Tessler, do TRF-4, a sentença proferida deve ser mantida, "visto que são irretocáveis os seus fundamentos".

*Fonte : Jornal O Globo - RJ*

*Data : 09/07/2020*

## **GUEDES QUER DESTINAR RECURSOS DA AMPLIAÇÃO DO FUNDEB PARA CRIANÇAS DO RENDA BRASIL**

Dinheiro viria de aumento de repasse federal a fundo que ajuda a bancar educação básica. Auxílio para infância pode chegar a R\$ 200

*Por Marcello Corrêa*



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24419540-3cc-7c9/FT1086A/652/x87996336\\_PA-Brasilia-BSB-29-04-2020-Coletiva-com-o-Ministro-da-Economia-Paulo-Guedes-e-do-Minist.jpg.pagespeed.ic.Rilyl4J5t2.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24419540-3cc-7c9/FT1086A/652/x87996336_PA-Brasilia-BSB-29-04-2020-Coletiva-com-o-Ministro-da-Economia-Paulo-Guedes-e-do-Minist.jpg.pagespeed.ic.Rilyl4J5t2.jpg)

*Recursos do Fundeb seriam usados para criar um benefício adicional a crianças atendidas pelo Renda Brasil, programa que substituirá o Bolsa Família Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo*

BRASÍLIA - A equipe econômica quer destinar os recursos da ampliação do Fundeb, fundo de financiamento da educação básica, para criar um benefício adicional a crianças atendidas pelo Renda Brasil, programa que substituirá o Bolsa Família.

A ideia precisa ser analisada pelo Congresso, que discute com o Executivo os termos da reforma do fundo, válido só até o fim deste ano, caso não seja renovado.

A legislação atual prevê uma complementação da União de 10% sobre as receitas arrecadadas no sistema, irrigado por impostos estaduais, municipais e federais.

A ajuda é destinada a municípios que não conseguem alcançar o investimento mínimo por aluno, estabelecido anualmente. Para este ano, os repasses estão estimados em cerca de R\$ 16 bilhões, segundo o Orçamento.

O projeto em discussão no Congresso prevê uma elevação gradual desse aporte federal até chegar a 20%. É sobre esse recurso extra — ou seja, acima dos atuais 10% — que a equipe econômica quer negociar, segundo fontes próximas ao ministro da Economia, Paulo Guedes.

O plano é renovar a complementação de 10% e usar o valor adicional em negociação para ampliar a transferência de renda a crianças que integrem o Renda Brasil, em vez de direcionar o dinheiro novo para as atribuições originais do Fundeb.

Considerando que a arrecadação para o Fundeb seja semelhante à de 2020 nos anos seguintes, isso significaria um reforço de R\$ 16 bilhões para o programa social, voltado a lares em que a renda é de R\$ 250 por pessoa.

### **Valor chegaria a R\$ 200 por criança**

No desenho original do Renda Brasil, em elaboração pela Secretaria de Política Econômica (SPE), o valor básico repassado por família deve ser de R\$ 100, com um adicional de R\$ 100 por criança de 0 a 15 anos.

O sistema seria semelhante ao do Bolsa Família, que é formado por um modelo de benefícios de R\$ 41, pagos de acordo com o número de crianças e gestantes, por exemplo.

Com a inclusão do dinheiro do Fundeb na conta do novo programa, o auxílio específico para crianças poderia ser maior. Assim, em vez de R\$ 100 planejados inicialmente, o benefício poderia ser elevado para R\$ 150 ou R\$ 200, informou uma fonte.

A equipe econômica estava avaliando até criar um voucher de R\$ 250 por mês para que crianças atendidas pelo novo programa tivessem acesso a creches

O Renda Brasil deve substituir o Bolsa Família e começar a funcionar após o fim do pagamento do auxílio emergencial de R\$ 600, pago a trabalhadores informais durante a crise do coronavírus.

O programa foi estruturado para atender ao grupo de pessoas fora da rede de proteção do Estado consideradas "invisíveis" até então pela equipe econômica.

A ideia também é uma forma de estabelecer uma "marca social" do governo Jair Bolsonaro, enquanto o presidente se prepara para a disputa eleitoral de 2022.

### **Salários de professores**

Usar dinheiro do Fundeb no Renda Brasil dependerá de negociação com o Congresso.

A proposta de emenda à Constituição (PEC) sobre a reformulação do sistema de financiamento deve entrar em pauta na semana que vem na Câmara dos Deputados, enquanto o governo segue sem um titular no Ministério da Educação (MEC).

A complementação da União é um dos principais pontos do debate sobre a reforma.

Hoje, ao menos 60% dos recursos do Fundo são destinados, por lei, ao pagamento de professores, de acordo com o regulamento do mecanismo.

A legislação também proíbe que o dinheiro arrecadado pelo sistema seja destinado para ações que não são diretamente relacionadas com a manutenção básica, como "programas suplementares de alimentação, assistência médico-odontológica" e "outras formas de assistência social".

Ainda não está claro se, na proposta do governo, os recursos para o Renda Brasil ainda seriam pagos por meio da estrutura do Fundeb, ou seja, se eles passariam pelo fundo antes de chegar aos beneficiários, ou se um acordo político permitiria não aumentar as verbas do fundo em troca de ampliar os repasses para as crianças atendidas pelo programa.

### **Incentivo a frequência escolar**

O Fundeb responde por 40% do financiamento do investimento público em educação básica no país.

Embora o fundo tenha sido criado para financiar custos relacionados à manutenção da educação, a equipe de Guedes avalia que o dinheiro pode ser usado na redução da pobreza e incentivar que crianças frequentem a escola.

O Bolsa Família já prevê esse tipo de incentivo. Crianças de famílias beneficiárias devem manter uma frequência escolar de ao menos 85% para que o benefício seja pago.

Fonte : *Jornal O Globo - RJ*

Data : 09/07/2020

## **MAIA RETOMARÁ DISCUSSÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA 'INDEPENDENTEMENTE' DO GOVERNO E SEM DIÁLOGO COM GUEDES**

Presidente da Câmara diz que só conversa com técnicos da pasta

Por *Bruno Góes*

BRASÍLIA — O presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), disse nesta quinta-feira, em videoconferência do banco BTG Pactual, que parlamentares retomarão a discussão da reforma tributária na próxima semana "independentemente" de haver ou não uma proposta do governo sobre o tema. Maia afirmou ainda que "não conversa" com o ministro da Economia, Paulo Guedes, desde a tramitação do projeto de socorro aos estados e municípios.

Na semana passada, Guedes disse que a proposta de reforma do governo está "absolutamente pronta", mas o texto ainda não foi enviado aos parlamentares. Maia ressaltou que dialoga com técnicos do ministério, mas não precisa conversar com o ministro.

— Eu tenho conversado com os técnicos, não tenho conversado com o ministro Paulo Guedes. Inclusive, a pedido de alguns, há um tempo fiz um gesto, mas o ministro não teve interesse. Então, para mim, não faz a menor diferença conversar ou não com Paulo Guedes. Para mim faz diferença conversar com os técnicos, porque baseado nos dados concretos posso ajudar o Congresso e a Câmara a tomar as melhores decisões em relação aos projetos, principalmente aqueles que têm impacto fiscal — disse.

Ao ser perguntado sobre o assunto, Maia argumentou que Guedes foi "agressivo" com a Câmara e indicou que o ministro não quis estender a mão para uma reconciliação. Quando questionado sobre a reforma tributária, o deputado afirmou que o tema é "prioridade".

— A Câmara vai retomar esse debate a partir da próxima semana. Eu já avisei ao presidente do Congresso (Davi Alcolumbre), nós temos uma comissão mista (de deputados e senadores para debater a reforma). Eu espero que ele possa autorizar a retomada do debate na comissão mista. Mas, se isso não acontecer, a Câmara vai recomençar esse debate (em comissão apenas de deputados) — disse Maia, que acrescentou: — (Vamos debater) independentemente do governo.

Maia reiterou sua posição contrária ao veto do governo que acabou com a desoneração da folha de pagamento de 17 setores e criticou mais uma vez a possibilidade de criação de uma nova CPMF para compensar a renúncia fiscal.

— Acho que vai ter maioria para derrubar o veto. Tem um custo (da desoneração) para o ano que vem. O governo sinalizou o presidente a vetar a matéria. E esse custo vai ter que ser organizado, esses R\$ 10 bilhões vão ter que ser organizados na peça orçamentária que vai ser aprovada até o final do ano.

Além de apontar para a demora no envio de um texto para a reforma tributária, o deputado criticou a inação do governo diante da reforma administrativa e em relação à discussão do auxílio emergencial. Ele avisou que haverá pressão para prorrogação do benefício de R\$ 600 por mais tempo, além das duas ou três parcelas negociadas pelo governo.

— O governo precisa parar de fazer discurso sobre renda Brasil e apresentar o projeto (sobre renda mínima) (...) Se o governo deixar tudo pra última hora, é claro que a pressão sobre

deputados e deputadas, sociedade e senadores, será grande por mais algum período de R\$ 600 reais.

Fonte : *Jornal O Globo - RJ*

Data : 09/07/2020

## **CÂMARA APROVA PROGRAMA DE CRÉDITO PARA MEI E MICROEMPRESA POR MEIO DE MAQUININHA DE CARTÃO**

MP também mantém programa de R\$ 20 bi para empréstimos a empresas que faturam até R\$ 300 milhões

*Por Marcello Corrêa*

BRASÍLIA - A Câmara dos Deputados aprovou nesta quinta-feira o texto-base da medida provisória (MP) 975, de incentivo ao crédito durante a crise do coronavírus. O texto ainda precisa ser analisado pelo Senado.

A proposta inclui a possibilidade de que microempreendedores individuais (MEI) e pequenos negócios tomem empréstimos por meio de maquininhas de cartão.

A medida foi editada pelo governo no início de junho e, originalmente, previa apenas um programa de crédito para empresas com faturamento entre R\$ 360 mil a R\$ 300 milhões, por meio de um fundo de R\$ 20 bilhões.

A Câmara manteve essa modalidade, mas inseriu no texto a modalidade aos negócios de menor porte. O crédito aos pequenos foi incluído pelo relator do texto na Câmara, Efraim Filho (DEM-PB).

A nova modalidade permite que MEIs, microempresas e empresas de pequeno porte contratem financiamentos diretamente nas maquininhas.

O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), afirmou que a mudança melhorou o texto.

— (A MP) não veio completa. Agora, com o deputado Efraim, governo e equipe construíram um texto muito positivo, entraram no microcrédito com máquinas (de cartão) — afirmou Maia, durante conversa com investidores transmitida ao vivo.

Para o parlamentar, a medida precisava focar no crédito aos pequenos:

— Demos solução junto com o BNDES para problemas jurídicos de ajuda a grandes empresas. Pelo que ouvi de ex-presidente do BC (Banco Central) a matéria ficou muito boa e, aprovada, vai enfim garantir – e essa foi a grande preocupação – crédito pro pequeno micro e médio empresário.

A medida também é bem avaliada pela equipe econômica. Em entrevista ao GLOBO, o assessor especial do Ministério da Economia, Guilherme Afif Domingos, afirmou que a ideia pode ter 'vindo para ficar'.

### **Regras do programa**

O novo sistema com maquininhas permite que vendas futuras feitas por meio dos aparelhos funcionarão de garantia para os empréstimos. A taxa de juros será de até 6% ao ano e o limite de cada operação será de R\$ 50 mil.

O prazo para começar a pagar as parcelas será de seis meses. Tomadores terão até 36 meses para quitar o financiamento, incluindo a carência.

A medida prevê um aporte de R\$ 10 bilhões do Tesouro Nacional, que deverão ser repassados ao BNDES, que será responsável por coordenar o programa. Os recursos seriam remanejados da linha de crédito para financiar folha de pagamento que foram

Para participar do programa, interessados devem ter vendido bens ou prestado serviços por meio das maquininhas em pelo menos um dos meses entre janeiro e março. Além disso, não podem ter comprometido vendas futuras como garantia para outras operações de crédito.

Fonte : *Jornal O Globo - RJ*

Data : 09/07/2020

# O ESTADO DE S. PAULO

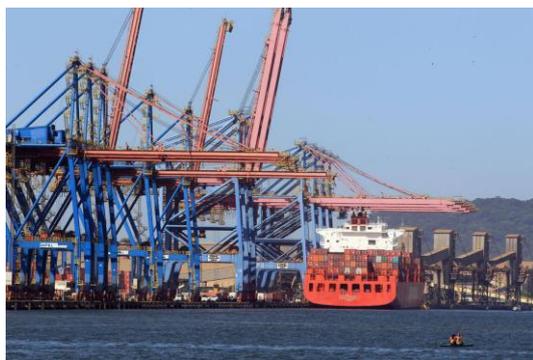
## O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

### AO MENOS 70% DOS IMPORTADORES FORAM AFETADOS PELA PANDEMIA, APONTA CNI

No mesmo período entre abril e maio, 57% dos exportadores alegaram ter sido afetados pela covid-19; diretor do órgão acredita que comércio será essencial para retomada

Por *Lorena Rodrigues, O Estado de S.Paulo*

A pandemia do coronavírus afetou o comércio exterior brasileiro, atingindo principalmente os importadores. Uma pesquisa da Confederação Nacional da Indústria (CNI) mostra que 70% dos importadores e 57% dos exportadores foram prejudicados pela crise.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/6/3/1594265024736.jpg>

*Comércio exterior terá papel fundamental na retomada da economia. Foto: Werther Santana/Estadão*

A sondagem questionou os empresários sobre os efeitos nos meses de abril e maio. Entre os exportadores que disseram terem sido afetados, 40% registraram queda no valor exportado superior a 50%. Já entre os importadores atingidos, 26% registram queda maior do que 50% no valor importado no período.

“Embora o comércio exterior tenha sido afetado pela pandemia, ele terá papel fundamental na retomada do crescimento econômico e na geração de emprego e renda. A crise é uma oportunidade para a empresa brasileira incorporar a internacionalização na sua estratégia de negócios”, acredita o diretor de Desenvolvimento Industrial da CNI, Carlos Eduardo Abijaodi.

#### Expectativas

Para 36% dos exportadores ouvidos, a expectativa é de que os impactos negativos da pandemia permaneceriam em junho e julho. Desses, 37% disseram esperar uma redução no valor exportado acima de 50% nesse período. Já 29% das empresas acreditam que, enquanto as vendas foram afetadas no início da pandemia, já estão se recuperando. Outros 30% disseram que não serão afetados pela pandemia.

Também 36% dos importadores consultados disseram esperar impactos negativos em junho e julho, sendo que 34% projetam queda acima de 50% nas compras do exterior no período. Outros 24% acreditam que as importações estão se recuperando e 19% disse que não serão afetados pela pandemia.

A pesquisa também mediu os impactos do coronavírus sobre investimentos ou produção no exterior. Das empresas consultadas, 70% disseram que os aportes foram prejudicados entre maio e abril. Os investimentos de 49% das empresas consultadas serão afetados pela pandemia entre junho e julho. Já 18% acreditam que, embora tenham sido prejudicados pela pandemia, já estão se recuperando.

#### Destinos

A redução nas vendas ao exterior é maior para os países que o Brasil exporta mais produtos manufaturados. Enfrentando uma crise interna antes mesmo da pandemia, a Argentina lidera os destinos com maior registro de queda nas vendas brasileiras – 34% das empresas indicaram que as exportações para o país vizinho foram reduzidas.

A lista tem ainda Bolívia (23% das empresas apontaram queda), Chile (21%), Estados Unidos (21%), Peru (21%), Colômbia (19%), Paraguai (19%), México (12%), Equador (10%) e Uruguai (10%).

Na importação, 58% das empresas afetadas reduziram as compras da China, que é a principal origem dos produtos importados pelo Brasil. As empresas reduziram ainda as compras dos Estados Unidos (29% dos importadores), Alemanha (22%), Argentina (10%), Itália (10%), Coreia do Sul (9%), França (7%), Índia (7%), Taiwan (7%) e México (4%).

Já as reduções de investimentos ocorreram principalmente na China (para 35% das empresas), Estados Unidos (30%), Alemanha (13%), Colômbia (13%), México (13%), África do Sul (9%), Argentina (9%), Chile (9%), Inglaterra (9%) e Peru (9%).

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 09/07/2020*

## **ESPECIALISTAS DEBATEM MARCO LEGAL DO SANEAMENTO EM SEMINÁRIO**

Marcos Meira, Presidente da Comissão Especial de Infraestrutura da OAB Federal, vai mediar discussão sobre principais pontos da lei aprovada, em debate transmitido pela TV ConJur e OAB  
*Por Redação*

O Congresso aprovou, depois de 2 anos de discussão, o novo marco legal do saneamento básico em 24 de junho. Para debater os principais aspectos da nova legislação, especialistas participam de seminário virtual transmitido pela TV ConJur nesta quinta, 9, a partir das 14h30.

Participam da conversa Christianne Dias Ferreira, presidente da ANA; Marcos Nóbrega, professor e conselheiro do Tribunal de Contas de Pernambuco; Bruno Araújo, presidente nacional do PSDB e ex-ministro das Cidades do Brasil; Rafael Valim, professor e membro da Comissão Especial de Direito da Infraestrutura da OAB Federal; e Marcos Meira, advogado e Presidente da Comissão Especial de Infraestrutura da OAB Federal, como mediador.

O seminário “Marco Legal do Saneamento básico” faz parte da série Segurança na crise, e é promovido pelo Conselho Federal da OAB, com apoio da ConJur e do Diário de Pernambuco.

Se o marco legal do saneamento for sancionado integralmente pelo presidente da República, as empresas estatais não poderão firmar novos contratos para a prestação do serviço sem participar de licitação junto com as empresas privadas.

O projeto prevê também que os atuais contratos em vigor poderão ser prorrogados por mais 30 anos, desde que as empresas comprovem uma saúde financeira suficientemente boa para se manterem apenas com a cobrança de tarifas e contratação de dívida. Além disso, as empresas devem ampliar o fornecimento de água para 99% da população e acesso a esgoto para 90% da população.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 09/07/2020*

## **PL DAS FAKE NEWS PODE OFERECER RISCO À PRIVACIDADE E À LIBERDADE DE EXPRESSÃO, DIZEM ANALISTAS**

Analistas ouvidos pelo ‘Estado’ apontam que texto em discussão na Câmara pode oferecer risco à privacidade e à liberdade de expressão

*Por Rafael Moraes Moura, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O polêmico projeto das fake news, que está sob análise na Câmara, pode limitar a liberdade de expressão, prejudicar o debate democrático e abrir margem para excessos que põem

em risco a privacidade dos usuários, alertam especialistas ouvidos pelo Estadão. Entre as medidas presentes na proposta, aprovada pelo Senado, estão a exclusão de contas falsas, a moderação do conteúdo publicado em plataformas e o armazenamento de registros de mensagens disparadas por celular. O presidente Jair Bolsonaro já avisou que vai vetar o texto, caso seja aprovado pelos deputados.

Por tratar de um tema tão complexo e delicado, o projeto deveria ser amplamente discutido pelos parlamentares e a sociedade brasileira, e não aprovado a toque de caixa, avalia o professor Bruno Bioni, fundador da Data Privacy Brasil de Pesquisa, associação voltada para a área de privacidade e proteção de dados. Na opinião de Bioni, um dos trechos mais problemáticos do projeto das fake news é o que prevê que serviços de mensagem, como o WhatsApp e o Telegram, deverão guardar os registros dos envios de mensagens em massa por três meses.

O texto impõe o armazenamento quando a mensagem disparada alcançar ao menos mil usuários. “Como isso vai ser operacionalizado? Você vai criar por esse prazo de três meses um catálogo muito preciso sobre como as pessoas se comunicam, o que é problemático para o direito à privacidade e proteção de dados pessoais”, disse o professor.

“Quando você cria essa infraestrutura de vigilância, você flexibiliza o princípio da presunção de inocência, partindo do pressuposto de que todas as pessoas podem praticar ilícitos”, acrescentou.

### **Contas falsas**

O advogado Pablo Cerdeira, coordenador do Centro de Tecnologia para o Desenvolvimento da FGV, avalia que o veto a contas falsas pode trazer consequências indesejáveis. De acordo com o projeto, as redes sociais e os serviços de mensagens privados deverão vetar o funcionamento de “contas inautênticas”, definidas pelo próprio texto como aquelas que foram criadas com o propósito de “assumir ou simular identidade de terceiros para enganar o público”. “Não sei se a gente precisa tornar mais fácil identificar alguém na internet. Suponha um grupo de mulheres que se reúnam num grupo do WhatsApp pra debater assédios que sofrem no trabalho. Talvez queiram compartilhar experiências sem se expor”, disse Cerdeira.

“Há casos em que isso seria interessante, se você imaginar alguém que está espalhando discurso de ódio, mas por outro lado abre espaço para perseguir minorias e grupos opositores”, disse. Outro ponto criticado do projeto de lei é o que trata de moderação das redes sociais. “É difícil fazer certos julgamentos que são subjetivos, em certo grau, imagina estabelecer critérios de moderação aplicados em escala. Difícil exigir um grau de qualificação do debate com critérios rigorosos em massa”, afirmou Rodrigo Karolczak, pesquisador do Centro de Ensino e Pesquisa em Inovação da FGV Direito SP.

Para a presidente do Instituto Palavra Aberta, Patricia Blanco, “não existe bala de prata”. “É necessário ampliar o espaço da educação midiática em qualquer lei que tenha como objetivo combater a desinformação.”

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 09/07/2020*

## **OS CAMINHOS PARA A CONCRETIZAÇÃO DO NOVO MARCO DO SANEAMENTO BÁSICO**

*Por André Teles\**



[https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/wp-content/uploads/sites/41/2020/07/captura-de-tela-2020-07-09-as-001321\\_090720201053.png](https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/wp-content/uploads/sites/41/2020/07/captura-de-tela-2020-07-09-as-001321_090720201053.png)

*André Teles. Foto: Divulgação*

Na final de junho, depois de anos de debate, o Senado aprovou o novo marco legal do saneamento básico (PL 4.162/2019). O novo marco chega em um momento que o país atravessa uma profunda crise econômica e vive dias de incerteza, prometendo, a princípio, gerar receita de aproximadamente R\$ 700 bilhões, através de leilões,

investimentos e compras na área de infraestrutura. No entanto, há ainda um longo caminho a ser percorrido até que as licitações comecem e, as empresas passem realmente a trabalhar.

O primeiro deles diz respeito às regulamentações: a Agência Nacional de Águas (ANA) tornou-se responsável pela criação de normas de referências que vão reger o marco. Isto fortalece a autarquia e concede-lhe responsabilidades que acreditamos que devem ser exercidas com base no caráter técnico, e não político. Disputas políticas a respeito de parâmetros e normas, neste momento, seria atrasar mais esse movimento econômico que pode trazer fôlego ao país.

Outro ponto, que não está diretamente relacionado ao PL 4.162/2019, mas que diz respeito à questão, é como vamos criar um cenário com menor insegurança jurídica possível, para que investidores e empresas estrangeiras possam enxergar no país um bom lugar para investir, tendo em vista que, além de garantir a obtenção de lucro da empresa concessionária, ou seja, sustentabilidade econômico-financeira assegurada por meio de remuneração pela cobrança dos serviços, as empresas responsáveis terão metas a cumprir na prestação dos serviços públicos de saneamento básico em prol da população, o que significa que esta responsabilidade, por parte delas, será dobrada.

Nos escritórios, já temos visto movimento de empresas buscando consultorias a respeito dos benefícios de se investir em território brasileiro. Buscamos atraí-los, é claro. Este é o nosso objetivo sempre. Porém, mudanças repentinas, e tomadas de decisões como a que vimos esta semana, na área trabalhista, como a aplicação ou não da taxa IPCA-E, não jogam ao nosso favor. É inegável que as empresas olhem tais movimentos com preocupação, não sabendo calcular o risco de investir em operações no Brasil.

Dessa forma, é longo ainda o caminho que para que o novo marco do saneamento básico seja devidamente concretizado no país, ele vai necessitar de duas premissas básicas: ponderação e equilíbrio político, além de estabilidade jurídica para as empresas.

\*André Teles, advogado especialista em compliance, litígios e infraestrutura. Sócio do escritório Ferraresi Cavalcante Advogados.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 09/07/2020

**Valor**  
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

**VALOR ECONÔMICO (SP)**

## **TRÁFEGO NAS ESTRADAS DA ECORODOVIAS CAI 23,2% DURANTE A PANDEMIA ATÉ A ÚLTIMA TERÇA**

O sistema Anchieta-Imigrantes, teve uma redução de 21,5% no volume total de veículos, incluindo leves e pesados

Por Allan Ravagnani, Valor — São Paulo

O tráfego total nas estradas sob concessão da Ecorodovias caiu 23,2% entre os dias 16 de março (início da quarentena no país) até a última terça-feira (7 de junho), na comparação com o mesmo período de 2019, fruto da menor mobilidade diante da pandemia da covid-19.

No Estado de São Paulo, onde estão as rodovias de maior movimentação do grupo, a concessão Ecovias dos Imigrantes, que liga a capital paulista à Baixada Santista pelo sistema Anchieta-Imigrantes, teve uma redução de 21,5% no volume total de veículos, incluindo leves e pesados.

Na Ecopistas, concessionária das rodovias do sistema Ayrton Senna-Carvalho Pinto, que faz a ligação entre a capital paulista, Vale do Paraíba e litoral norte do Estado, o tráfego foi 39,5% menor do que o visto um ano atrás.

A Ecovia Caminho do Mar, estrada entre Curitiba e o porto de Paranaguá, no Paraná, é a única que tem mostrado saldo positivo no período, tendo aumentado o número de veículos pedagiados em 9,9%, graças aos caminhões que abastecem o porto. Já na Ecocataratas, que liga o interior do Estado (Guarapuava) até Foz do Iguaçu, a movimentação caiu 16,6%.

A Ecosul, que administra rodovias do polo rodoviário de Pelotas no Rio Grande do Sul, viu o volume cair 2,4%, a Eco101, que corta o Espírito Santo de norte a sul, teve o tráfego 13,3% menor, e a Ecoponte, que administra a ponte Rio-Niterói, perdeu 38,4% de volume de carros em seus pedágios no período.

As concessões Eco135 (MG) e Eco050 (MG-GO) não entram nesta estatística por não estarem sob a concessão da Ecorodovias em todo o período compreendido, mas a 135 teve redução de tráfego de 4,3% e a 050 viu um aumento de 1% no período.

Fonte: Valor Econômico - SP  
Data : 09/07/2020

## EMPRESAS REDUZEM NA JUSTIÇA CONTRIBUIÇÕES AO SISTEMA S E INCRA

Pedidos para limitar a base de cálculo dessas contribuições se tornaram mais frequentes após decisão da 1ª Turma STJ

Por Joice Baceolo — De Brasília 09/07/2020 05h01 Atualizado há 13 horas 09/07/2020



[https://s2.glbimg.com/6n5ioT4Tdir1Hx01EklyzfDnM8=/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/interal\\_photos/bs/2020/z/z/Z2xPYcTkGBhI5WQ1D3Zg/foto09leg-201-sistema-e1.jpg](https://s2.glbimg.com/6n5ioT4Tdir1Hx01EklyzfDnM8=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/interal_photos/bs/2020/z/z/Z2xPYcTkGBhI5WQ1D3Zg/foto09leg-201-sistema-e1.jpg)

Advogado Marcos Martins: com base no teto, cliente teria economia de 89% nos últimos cinco anos — Foto: Sílvia Zamboni

Empresas vêm conseguindo, na Justiça, limitar a 20 salários mínimos a base de cálculo das contribuições destinadas ao Incra e ao Sistema “S” - o que pode reduzir bastante a carga tributária. O peso dessas contribuições é de, em média, 5,8% e o entendimento da Receita Federal é de que a alíquota deve incidir sobre toda a folha de salários.

Os pedidos para limitar a base de cálculo dessas contribuições se tornaram mais frequentes depois de uma decisão da 1ª Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), do mês de fevereiro, favorável ao contribuinte (REsp 1570980). Os ministros não se manifestavam sobre o tema, de forma colegiada, desde 2008.

“Gerou uma movimentação muito grande nos últimos meses. Os contribuintes ficaram animados porque a decisão reduz drasticamente os pagamentos”, diz o advogado Gustavo Taparelli, do escritório Abe Giovanini, que ajuizou pelo menos 15 ações a pedido de clientes.

Ele obteve, recentemente, uma decisão favorável no Tribunal Regional Federal (TRF) da 3ª Região, com sede em São Paulo. A primeira instância, em São Paulo e Minas Gerais, pelo menos, também vêm proferindo liminares e sentenças nesse mesmo sentido. Antes da decisão do STJ eram raras as que favoreciam os contribuintes, segundo advogados.

Essa discussão se dá em torno de duas leis da década de 80, uma de 1981 e a outra de 1986. A mais antiga, de nº 6.950, prevê no artigo 4º que a base de cálculo das contribuições previdenciárias deve respeitar o limite de 20 salários mínimos e o parágrafo único complementa que este mesmo teto tem de ser observado para as contribuições destinadas a terceiros - Incra e Sistema “S”.

O Decreto nº 2.318, de 1986, no entanto, revogou o limite imposto para o cálculo “da contribuição da empresa para a Previdência Social”. Por entender que as contribuições para-fiscais estariam atreladas ao financiamento da Previdência, a União começou a alegar que o parágrafo único

também havia sido abolido, exigindo que tanto a contribuição patronal como a destinada a terceiros incidissem sobre toda a folha.

Já os contribuintes defendem que o decreto tratou expressamente da contribuição previdenciária e, por esse motivo, o limite de 20 salários mínimos não poderia ser liberado para as contribuições parafiscais, que não foram tratadas na norma.

“Com essa limitação, as empresas podem reduzir a parcela do orçamento dedicada ao pagamento de tributos. Um valor essencial, sobretudo em tempos de crise”, afirma Isadora Miranda, do Andrade Silva Advogados, que obteve decisão favorável a um de seus clientes em Minas Gerais (processo nº 1002799-46.2020.4.01.3811).

Por essa regra mais favorável ao contribuinte, a alíquota de, em média, 5,8% só poderia incidir sobre R\$ 20,9 mil - levando em conta o salário mínimo atual, de R\$ 1.045,00.

Um cálculo feito por Marcos Martins, do Pallotta, Martins e Advogados, para um de seus clientes mostra que ele teria uma economia de 89% se, nos últimos cinco anos, tivesse recolhido a contribuição ao Incra e ao Sistema “S” com base no teto de 20 salários mínimos. Ele pagou R\$ 630 mil. Seriam R\$ 70 mil se respeitada a limitação.

O advogado conseguiu liminar para um cliente na 11ª Vara Cível Federal de São Paulo (processo nº 5011775-37.2020.4.03.6100). A juíza Regilena Emy Fukui Bolognesi manteve o teto de 20 salários mínimos para os pagamentos ao Incra e ao Sistema “S”, mas liberou desse limite o salário-educação, com base na Lei nº 9.424, de 1996” - que instituiu alíquota de 2,5% sobre o total de remunerações pagas.

O desembargador Marcelo Saraiva, da 4ª Turma do TRF da 3ª Região, adotou entendimento semelhante ao julgar recurso de uma empresa representada pelo advogado Gustavo Taparelli. Ele citou, na decisão, o precedente da 1ª Turma do STJ (processo nº 5013104- 51.2020.4.03.0000).

Em nota, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) afirma que considera equivocadas as decisões. Para a entidade, o STJ não tratou das contribuições devidas ao Sesi e Senai. A autora da ação, acrescenta, restringiu o seu pedido ao salário-educação e às contribuições ao Incra, à Divisão de Portos (DPC) e ao Fundo Aeroviário (FAer).

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 09/07/2020*

## **PREÇO DA CELULOSE CAI MAIS NA CHINA COM SOBREFERTA**

Na avaliação de analistas, há excesso no mercado global, agravado pela disponibilidade da fibra que antes estava integrada à produção de papel

*Por Stella Fontes — De São Paulo 09/07/2020 05h00 Atualizado*

Os preços da celulose de fibra curta seguem em trajetória de queda no mercado internacional, particularmente na China, na esteira da elevação dos estoques nos principais portos chineses e da forte queda do consumo global de papéis de imprimir e escrever. Na avaliação de analistas que acompanham a indústria, há sobreoferta no mercado global, agravada pela disponibilidade da fibra que antes estava integrada à produção de papel. E, se não houver um movimento significativo de paradas para manutenção ou comerciais ou o fechamento de capacidades de alto custo já a partir do terceiro trimestre, o desequilíbrio seguirá pressionando as cotações.

De acordo com levantamento semanal divulgado na terça-feira pela “ Fastmarkets Foex ”, o preço líquido da fibra curta negociada na China iniciou a semana quase US\$ 15 a tonelada abaixo da média vista na semana passada e chegou a US\$ 445,90 a tonelada. Essa foi a maior queda em cerca de um ano e levou a cotação a um nível consideravelmente abaixo do custo de produção marginal de celulose, estimado em cerca de US\$ 500 e US\$ 520 a tonelada, o que indica que muitos produtores já estão operando com custos acima do preço de mercado - não é o caso de companhias com Suzano e Klabin, que estão no grupo dos menores custos de produção no mundo.

Em relatório de ontem, os analistas Cadu Schmidt, Andreas Bokkenheuser, Mikael Doepel, Wenzhuo Du, Cleve Rueckert e Khalid McCaskill, do UBS, lembram que o nível corrente de preços não surpreendeu os participantes de mercado, porque desde meados do mês passado havia sinais de deterioração, que levou os preços de revenda de celulose de eucalipto na China ao intervalo de US\$ 413 a US\$ 415 por tonelada na semana passada.

“A disponibilidade de celulose segue aumentando no curto prazo, o que deve manter os preços pressionados, a menos que restrições de capacidade inesperadas e significativas equilibrem o mercado”, escreveram, observando que, em junho, os embarques de celulose a partir do Brasil e do Chile mantiveram-se em ritmo crescente.

O momento delicado enfrentado pelos produtores, na avaliação de Geraldo Affonso Ferreira, conselheiro suplente da Klabin, decorre da combinação das estratégias comerciais equivocadas adotadas há cerca de um ano e meio, que geraram estoques excessivos de celulose no sistema, aos efeitos econômicos da covid-19. Para ele, os preços só devem começar a se recuperar no primeiro trimestre de 2021. “Mas a indústria brasileira sairá mais forte dessa crise, com a depuração natural do setor e a postergação de novos projetos”, avalia.

Em outro relatório, da semana passada, o UBS indicou que os estoques de celulose na China subiram 5% em junho, ante maio, para 1,9 milhão de toneladas, volume superior ao dobro do nível médio histórico. Na Europa, os dados mais recentes da Europulp, que reúne as associações nacionais de vendedores de celulose naquele mercado, indicaram estabilidade em maio, em 1,48 milhão de toneladas. Mas a tendência é de alta, conforme o UBS, até que a oferta comece a ser reduzida via paradas programadas ou não. Os números de junho da Europulp serão divulgados em duas semanas.

No caso da fibra curta, o banco de investimentos apontou que há relatos de que as negociações chegaram a US\$ 400 por tonelada com entrega na Itália, indicando que há mais risco de queda frente aos preços atuais.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 09/07/2020*

## **ARCELORMITTAL TUBARÃO VAI RELIGAR ALTO-FORNO 2, QUE TERÁ PRODUÇÃO EXPORTADA**

Equipamento estava fora de operação desde 2019 por manutenção e "instabilidade nos cenários econômicos nacional e internacional"

*Por Ana Paula Machado, Valor — São Paulo*

A ArcelorMittal Tubarão vai religar o alto-forno 2 da usina de Tubarão no próximo dia 26. Segundo a empresa, o equipamento, com capacidade para produção de 1,2 milhão de toneladas de ferro gusa por ano, estava fora de operação desde o ano passado, quando passou por uma ampla reforma de manutenção e “permaneceu parado em virtude da instabilidade nos cenários econômicos nacional e internacional.”

A companhia informou, ainda, que toda a produção desse alto-forno será destinada à exportação, cujos clientes começam a retomar gradualmente o consumo.

A ArcelorMittal relatou que, além dele, continua operando na usina o alto-forno 1, que tem capacidade produtiva de 3,5 milhões de toneladas por ano.

O terceiro equipamento foi desligado em abril deste ano e permanecerá fora de operação, aguardando eventuais mudanças no cenário econômico e na demanda de aço no Brasil e no mundo.

Segundo a siderúrgica, profissionais de unidades de outros países do Grupo ArcelorMittal estão auxiliando no processo desse religamento.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 09/07/2020*



## **AGÊNCIA BRASIL - DF**

### **BRASIL RETOMA POSTO DE MAIOR PRODUTOR DE SOJA DO PLANETA**

*Crédito: Agência Brasil*



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2020/07/soja-agencia-brasil-418x235.jpg>

Supersafra: projeções americanas indicam que o Brasil se consolidará na posição também na próxima safra, reforçando o bom desempenho da agropecuária brasileira, mesmo em meio à pandemia de covid-19. (Crédito: Agência Brasil)

Com a supersafra deste ano, revisada para cima pelo IBGE ontem, o Brasil retoma dos Estados Unidos o posto de maior produtor mundial de soja. As projeções americanas indicam que o Brasil se consolidará na posição também na próxima safra, reforçando o bom desempenho da agropecuária brasileira, mesmo em meio à pandemia de covid-19.

No total, o Brasil deverá colher um recorde de 247,4 milhões de toneladas de grãos na safra que se encerra neste ano, 2,5% acima de 2019, conforme o IBGE. Para a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), cujas estimativas atualizadas foram divulgadas também ontem, a produção total da safra 2019/2020 deverá atingir o recorde de 251,4 milhões de toneladas. O IBGE espera as maiores safras da história também para o café e para o algodão.

*Fonte: Agência Brasil - DF  
Data : 09/07/2020*

# **portosenavios**

## **PORTAL PORTOS E NAVIOS**

### **BARRIL DO PETRÓLEO CAI US\$1 APÓS AVANÇO DO CORONAVÍRUS GERAR TEMOR SOBRE DEMANDA**

*Da Redação ECONOMIA 09/07/2020 - 18:38*

Os preços do petróleo recuaram cerca de 1 dólar por barril nesta quinta-feira, com investidores temendo que novos “lockdowns” para conter a disseminação do coronavírus nos Estados Unidos possam voltar a prejudicar o consumo de combustíveis no país.

Os contratos futuros do petróleo Brent fecharam em queda de 0,94 dólar, ou 2,2%, a 42,35 dólares por barril, depois de um ganho de 0,5% na quarta-feira. Já os futuros do petróleo dos EUA (WTI) recuaram 1,28 dólar, ou 3,1%, para 39,62 dólares o barril.

“À medida que os EUA, o Brasil e outros países continuam sendo muito afetados pela Covid-19, a demanda entra em risco”, disse Louise Dickson, analista de mercados de petróleo da Rystad Energy.

Os EUA relataram mais de 60 mil novos casos de coronavírus na quarta-feira, maior aumento diário registrado por qualquer país durante a pandemia. Segundo análise da Reuters, as infecções vêm em alta em 42 dos 50 Estados norte-americanos nas últimas duas semanas.

A nova disparada na contagem de casos fez com que Estados como Califórnia e Texas voltassem a impor algumas restrições.

As novas medidas devem afetar qualquer recuperação sustentada na demanda por combustíveis, depois de dados da Administração de Informação sobre Energia (AIE) mostrarem que os estoques de gasolina nos EUA recuaram em 4,8 milhões de barris na semana passada, superando as expectativas do mercado.

Fonte: Reuters

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/07/2020

## BR DO MAR NÃO CONTEMPLA DEMANDAS MAIS URGENTES DA CABOTAGEM, DIZ PRESIDENTE DA ABAC

Por Dérika Virgulino NAVEGAÇÃO 08/07/2020 - 20:14



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/160201-cabotagem.jpg>

Arquivo

**BR do Mar deixa de fora debate sobre como tornar a matriz de transporte mais eficiente.**

Pronta para ser entregue ao Congresso Nacional, o BR do Mar ainda tem sido alvo de debates e críticas. O presidente da Associação Brasileira de Empresas de Cabotagem (Abac), Cleber Lucas, entende que o projeto vem deixando de lado demandas mais importantes para o setor como, por exemplo, a necessidade de buscar soluções para tornar o país mais disponível à realização de negócios. A afirmação de Lucas foi feita durante Webinar “Projeto BR do Mar: um avanço para a cabotagem. O que o setor espera da medida?”, realizado pela Itermodal South America, nesta terça-feira (07).

Lucas destacou que quando se pensa a cabotagem dentro da sua função de multimodalidade, os principais desafios do setor ficam mais evidentes. Entre os desafios, ele destacou o excesso de burocracia. “Quando falamos em cabotagem oferecendo serviço porta a porta nós falamos aqui em pelo menos 35 documentos diferentes relacionados a esta atividade”, ressaltou. Além disso, para ele, outro desafio está na capacidade que o país precisa desenvolver de transformar a carga que hoje é transportada pelo modal rodoviário, por meio de diferentes tipos de caminhões, em contêiner. Ele defende que a carga possa ser “unitizada” para que siga a linha da multimodalidade.

“É a partir daí onde a cabotagem se desenvolve e cumpre seu papel que é retirar ou otimizar o transporte rodoviário de longa distância em um transporte marítimo multimodal. Porém, usando ainda o transporte rodoviário em toda sua potencialidade e onde ele é mais eficiente, que é em distâncias curtas”, afirmou Lucas. Portanto, ele entende que os desafios em operar a cabotagem no Brasil estão relacionados com o uso racional e eficiente dos meios de transporte, questões essas que, segundo ele, estão muito além dos elementos debatidos no BR do Mar. Lucas avalia que o projeto tem se concentrado apenas em questões como nível de afretamento ou como em atrair novas empresas aliviando a carga de investimento.

O diretor de Departamento de Navegação e Hidrovias do Ministério da Infraestrutura, Dino Antunes, afirmou que o BR do Mar não representa apenas um Projeto de Lei, mas que ele é um programa que envolve várias ações, entre elas o “ataque” sobre as questões ligadas à burocracia. Uma das ações nesse sentido é a possibilidade jurídica de que sejam considerados documentos digitais no ato da entrega da carga. Porém, ele admitiu que este seja apenas um problema entre outros que precisam ser revistos dentro do setor.

Dentro desse programa maior que tem como objetivo discutir soluções para a cabotagem, ele destacou a existência de uma agenda que teve início com a criação do Comitê Técnico de Cabotagem dentro da Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Conaportos) para discutir esses procedimentos, entre outros, para o setor.

“Ainda estamos anos luz da necessidade de aperfeiçoamento da navegação. O Brasil ainda é rodoviário. Já outros dizem que não somos nada porque temos deficiência em todos os segmentos. Mas sabemos que temos dificuldades proeminentes na navegação que perpassam a parte burocrática, também de infraestrutura”, frisou Antunes.

Ele afirmou ainda que esteja otimista com o BR do Mar, por ter sido fruto de intensos debates desde o ano passado. A expectativa com o projeto, segundo ele, é que seja triplicado o crescimento do setor nos próximos anos. Antunes destacou, porém, que ao longo dos debates sobre a cabotagem ficou perceptível que ainda existe um grande desconhecimento sobre navegação no país. De acordo com ele, as pessoas ainda confundem os diferentes tipos de navegação existentes no país.

O Projeto de Lei da senadora Kátia Abreu (PP/TO) sobre a cabotagem, segundo ele, é um retrato, em alguns aspectos, da falta de conhecimento específico sobre o setor da cabotagem. Um exemplo disso é que o projeto propõe o fim gradual do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Porém, a própria navegação interior que transporta parte da carga agrícola (setor de defesa da senadora) seria prejudicada com essa proposta.

A possibilidade de redução ou eliminação do AFRMM tem sido uma das preocupações de Lucas, da Abac. Ele destacou a importância do adicional para a indústria naval que poderia ser mais estimulada, por sua vez, a construir navios de cabotagem. Lucas analisa também que todos esses projetos e discussões sobre a cabotagem ainda sem uma resolução criam uma instabilidade ao setor, sendo “extremamente” indesejável para o investidor.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/07/2020

## ALIENAÇÃO DO NAE SÃO PAULO TEM APENAS UMA EMPRESA PRÉ-CREDENCIADA

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 08/07/2020 - 19:18



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200708-porta-avioes-sao-paulo-divulgacao-marinha.jpg>  
Arquivo/Divulgação MB

**Mediterranean Ships Breaking foi única empresa a atender integralmente requisitos do edital. Sete empresas têm até sexta-feira (10) para apresentar recursos.**

A Mediterranean Ships Breaking, representada pela TP Abastecimento e Serviços Navais Ltda (TP Shipping Brasil), foi a única empresa pré-credenciada para licitação do casco do navio aeródromo (NAE) São Paulo, descontinuado pela Marinha do Brasil em fevereiro de 2017. De acordo com a comissão de licitação, oito empresas concorreram nesta etapa, mas apenas a TP Shipping cumpriu integralmente as exigências do edital. O certame tem como objetivo a alienação, por venda, do casco do porta-aviões. O preço mínimo de alienação é de R\$ 5,3 milhões, conforme o aviso de licitação lançado em setembro do ano passado.

Sete empresas que concorreram não foram credenciadas por descumprirem itens previstos no edital. A Rota Shipping Inc., a Aratu Serviços Marítimos Ltda. e a Norte Gestão Ambiental e Marítima Consultoria Ltda não apresentaram estaleiro de desmantelamento credenciado pela União Europeia. A Norte Gestão também não mostrou documentação assinada por profissional registrado no conselho de classe de acordo com as regras pré-estabelecidas.

A Rig & Ship Services Brasil Ltda. também não anexou documentação assinada por profissional registrado no conselho de classe e não apresentou a carta de intenção ou pré-contrato entre a empresa e a instalação de reciclagem protocolada no consulado do país do estaleiro. No caso da Sok Denizcilik ve Ticaret Ltda STI, além de uma carta de intenção ou pré-contrato desse tipo, faltou procuração expressando os amplos poderes dados ao procurador.

A Amador Ventures Co, representada pela empresa Moschen & Oliveira Soluções Ambientais Ltda, deixou de apresentar estaleiro de desmantelamento credenciado pela União Europeia. O mesmo ocorreu com a Prya Blue Industries PVT Ltda, representada pela empresa naval Ocean Engenharia e Apoio. As empresas que não obtiveram pré-credenciamento têm até a próxima sexta-feira (10) para apresentar seus recursos.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 09/07/2020*

## **ESTUDO DA SHELL INDICA GNL COMO COMBUSTÍVEL DE TRANSIÇÃO**

*Da Redação NAVEGAÇÃO 08/07/2020 - 18:49*

Um estudo da Shell divulgado na terça-feira (7) explorando como a indústria naval está trabalhando para reduzir suas emissões confirmou o GNL como um dos principais combustíveis de transição.

O relatório, chamado "Descarbonização do transporte: todas as mãos no convés", é uma pesquisa conjunta da Shell e da Deloitte.

A Shell afirma que o relatório estabelece um "roteiro de soluções para ajudar a indústria a atender à ambição da Organização Marítima Internacional (IMO) de reduzir as emissões de carbono".

A Deloitte entrevistou 82 executivos seniores de 22 países da Europa, Ásia e América do Norte para este projeto de pesquisa.

O relatório identifica a falta de uma estrutura reguladora global e a demanda limitada dos clientes para pagar por soluções de menor emissão como uma das principais barreiras à descarbonização.

O relatório prioriza cinco das 12 soluções a serem implementadas nos próximos dois a três anos que podem acelerar o progresso.

A eficiência operacional é identificada como a base do processo de transição, permitindo reduzir as emissões da frota atual. Isso inclui a qualidade de combustíveis e lubrificantes, digitalização e o uso de dados e estratégias de navegação inteligente.

A indústria naval está atualmente explorando vários combustíveis alternativos para atender às metas da IMO, como hidrogênio, amônia, metanol e biocombustíveis. Mas os líderes da navegação dizem que "todos têm limitações comerciais e técnicas".

O relatório diz que embarcações elétricas podem ser uma opção para rotas terrestres e marítimas, mas há um problema com o transporte marítimo de longo curso que responde por 85% das emissões.

Atualmente, não existe combustível alternativo viável para o transporte marítimo que permita alcançar a ambição da IMO para 2050, disse o relatório.

No entanto, há uma visão crescente de que agora é a hora de agir. Para alcançar a meta, muitos armadores acreditam que os primeiros navios com zero emissão precisarão começar a entrar na frota global por volta de 2030, disse o relatório.

O relatório também abordou o GNL como combustível que se torna cada vez mais disponível ao longo dos anos.

"A visão predominante entre os entrevistados é que o GNL terá um papel a desempenhar como combustível de transição na próxima década", afirmou o relatório.

Por outro lado, alguns dos entrevistados foram mais reservados sobre o papel do GNL, apontando que será insuficiente para atender à ambição de 2050.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 09/07/2020*