

## **JUSTIÇA GARANTE VOLTA DE VIGIA DE 64 ANOS AO TRABALHO NO PORTO DE SANTOS**

Desembargador considera que regra de idade da MP 945 viola princípios da Constituição

*Por Fernanda Balbino Da Redação 09.07.20 19h34*



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.81218:1577366759/Porto-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=2f53fd5&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.81218:1577366759/Porto-Santos.jpg?f=2x1&$p$f=2f53fd5&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

*Governo editou MP 945 para preparar o setor para a pandemia (Carlos Nogueira/ AT)*

Um vigia de bordo de 64 anos poderá voltar ao trabalho no Porto de Santos, mesmo durante a pandemia de covid-19. Isto foi possível graças a uma decisão do desembargador Jomar Luz de Vassimon

Freitas, do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) da 2ª Região. Helio Alves Naldoni Junior já foi escalado para trabalhar.

Esta é a segunda liminar deste tipo concedida no Brasil. Ambas as ações são de trabalhadores que recorreram contra a Medida Provisória (MP) 945, publicada em abril. O documento determina o afastamento de trabalhadores idosos ou com doenças crônicas, para evitar riscos com a propagação da covid-19 nos portos.

A MP ainda prevê indenização paga pelos operadores aos portuários e, também, determina a escala eletrônica dos avulsos (TPA). Segundo o texto, o trabalhador que for obrigado a parar tem direito ao recebimento de indenização compensatória mensal. O valor será correspondente a 50% da média mensal recebida por ele por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) entre 1º de outubro de 2019 e 31 de março de 2020.

Os valores são pagos pelos operadores portuários, que poderão, posteriormente, pedir reequilíbrio de contratos de arrendamentos.

Segundo a advogada trabalhista Fabíola Lopes Maduro, que representou o vigia, na ação, foi levada em consideração a igualdade de direitos aos maiores de 60 anos, além da condição do serviço portuário ter sido considerado essencial. “Apontamos as características, a individualidade e especificidades de cada trabalhador, demonstrando a essencialidade dele no desenvolvimento da atividade exercida”.

De acordo com o desembargador que proferiu a decisão, para a finalidade da MP de combate à pandemia causada pelo coronavírus, o critério da faixa etária para não ser escalado viola os princípios fundamentais da dignidade da pessoa humana e dos valores sociais do trabalho e da livre iniciativa. Esses direitos estão previstos no artigo 1º, III e IV da Constituição Federal, além do princípio da isonomia (artigo 5º).

“Salienta-se que, em outras atividades essenciais, como a de saúde, transporte e segurança pública, as regras de afastamento não previram o critério da idade. Da mesma forma ocorreu com os empregados da iniciativa privada. E mais, não se tem notícia de que tenha sido apresentado parecer técnico da Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária) a embasar tal distinção”, destacou o magistrado.

O magistrado também aponta a queda nos rendimentos do vigia. Também considera que o Atestado de Saúde Ocupacional, do Ogmo, comprova que o trabalhador está apto a exercer suas funções.

Com a medida liminar concedida, segundo a advogada, o Ogmo, que realiza as convocações de trabalhadores avulsos, já incluiu o vigia nas escalas das atividades portuárias.

Procurada, a entidade não respondeu aos questionamentos da Reportagem até o fechamento desta edição.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 10/07/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

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

### **ANTAQ REGULAMENTA AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS POR TEMPO EM SUBSTITUIÇÃO A EMBARCAÇÕES DOCADAS**

Na nova regra, o afretamento de embarcação estrangeira por tempo em substituição à embarcação docada na navegação de cabotagem será autorizado pelo prazo de até 90 dias



[http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/11/VANESSARODRIGUES\\_ALLIANZ-27-768x512.jpg](http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/11/VANESSARODRIGUES_ALLIANZ-27-768x512.jpg)

Fotos: CCS/ARI/ANTAQ.

A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ alterou a norma aprovada pela Resolução Normativa nº 01-ANTAQ, de 13 de fevereiro de 2015, regulamentando o afretamento de embarcações estrangeiras por tempo em substituição a embarcações docadas na navegação de cabotagem. A Resolução nº 7.858, de 06 de

julho de 2020, foi publicada na edição de ontem (8) do Diário Oficial da União.

A RN agregou a alínea “d” ao art. 3º, do Capítulo II, instituindo a modalidade por tempo em substituição à embarcação que estava em operação comercial regular e foi posta em docagem. Essa autorização, contudo, é limitada ao afretamento de uma embarcação de tipo semelhante e porte equivalente à embarcação docada, após verificada a indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados.

Conforme a Resolução nº 7.858, o afretamento de embarcação estrangeira por tempo em substituição à embarcação docada será autorizado pelo prazo de até 90 dias, limitado ao tempo de efetiva docagem a contar da data de entrega da embarcação ao estaleiro (art. 5º, § 5º).

Para a obtenção da autorização de afretamento de embarcações estrangeiras na modalidade por tempo em substituição a embarcações docadas, a Empresa Brasileira de Navegação (EBN) deverá apresentar à ANTAQ o plano de docagem, contendo o motivo e também o cronograma com o período de trânsito de entrega da embarcação ao estaleiro e de sua devolução à EBN (art.13, § 4º).

Segundo o superintendente de Outorgas da ANTAQ, Alber Vasconcelos, a mudança no regramento vem cobrir eventuais hiatos operacionais nos pedidos de afretamento por tempo decorrentes de docagens regulares e obrigatórias realizadas por EBNs que já dimensionaram a sua frota para atender ao mercado. “É recorrente essas empresas docarem suas embarcações em operação, tendo, ao mesmo tempo, que manter constante o atendimento a clientes regulares.

A escala semanal é de suma importância em empresas liners e não há no mercado nacional um excedente de espaço que supra a ausência de uma embarcação”, explicou.

Para Alber, a resolução permite maior segurança jurídica e objetividade aos requisitos para substituição de embarcações operacionais na frota em docagem, com ganhos para as empresas e para os usuários. “Para o setor, traz maior clareza a respeito dos requisitos a serem cumpridos e a possibilidade de ofertar um produto logístico de melhor qualidade e confiabilidade. Para os usuários, fornecerá a regularidade necessária no transporte, favorecendo sua opção pelo modal marítimo”, completou.

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ  
Fone: (61) 2029-6520  
FAX: (61) 2029-6517  
E-mail: asc@antaq.gov.br  
Data : 10/07/2020



## **PORTAL PORTO GENTE**

### **O FUTURO DO MERCADO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS BRASILEIROS**

*Assessoria de Comunicação*

*Encontro online contou com a participação da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol) e de outros representantes do setor, que debateram as perspectivas para o segmento no país*

Responsável por cerca de 90% das importações e exportações do Brasil, o modal marítimo, historicamente, é o principal meio de transporte quando o assunto é o comércio exterior. Por isso, os terminais portuários são tão relevantes para o bom desempenho do setor, afinal, são eles os responsáveis pela movimentação de todo e qualquer produto que chega ou que deixa o país.



[https://portogente.com.br/images/600\\_terminais\\_portu%C3%A1rios.jpg](https://portogente.com.br/images/600_terminais_portu%C3%A1rios.jpg)  
*Terminais Portuários*

Ciente disso e com o intuito de discutir quais os rumos do segmento daqui em diante, o Fórum Brasil Export promoveu um webinar exclusivo sobre o setor no fim de junho - "O Futuro do Mercado e as Perspectivas Para os Terminais de Contêineres no Brasil" - que contou com seleta audiência para interagir com quatro

representantes da área.

Foram eles: o diretor-presidente da Santos Brasil, Antônio Carlos Sepulveda; o conselheiro do Nordeste Export e diretor-presidente do Tecon Suape, Javier Ramirez; e o conselheiro do Brasil Export e CEO da Brasil Terminal Portuário, Ricardo Arten. A mediação do debate ficou à cargo do também conselheiro do Brasil Export e gerente executivo do SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo, Ricardo Molitzas. Participou do encontro online ainda Cesar Meireles, diretor-presidente da Abol, uma das patrocinadoras do Fórum Brasil Export.

Para o diretor-presidente da Santos Brasil, Antônio Carlos Sepulveda, este é um setor que sempre foi muito bem no país, apresentando crescimentos constantes, ano após ano. "Se avaliarmos o desempenho do setor somente na última década, vemos uma taxa de crescimento composta de 4,4% ao ano na movimentação de contêineres no Brasil. Se olharmos somente a cabotagem, a alta foi ainda maior, de 11%. E como deixar a movimentação de contêineres ainda mais rentável? Na nossa visão, a saída é através da automação, tanto vertical quanto horizontal, dos terminais", disse.

O executivo acrescentou também que o setor ainda tem muito o que se expandir como um todo e destacou quais são os principais drivers de crescimento, na sua opinião, que podem impulsioná-lo ainda mais. "Segundo o Plano Nacional de Logística Portuária, os processos de containerização de commodities 'on-going' (celulose, madeira, açúcar, soja, entre outras) é um deles, já que 30% do volume transportado em navios de granel e carga geral ainda podem ser containerizados até 2030; já de acordo com o Instituto de Logística e Supply Chain, a cabotagem tem potencial para quintuplicar sua capacidade de movimentação; sem contar que deve ocorrer a alavancagem das operações de transbordo pelo emprego de embarcações maiores do que as atuais, chegando de 12.000 a 15.000 TEU's de capacidade, como já ocorre na Costa Oeste da América do Sul; entre outros fatores", pontuou.

O conselheiro do Brasil Export e CEO da Brasil Terminal Portuário, Ricardo Arten, concorda com a pujança do setor e toma como base o desempenho do Porto de Santos, o maior complexo portuário da América Latina, onde estão sediados. "Antes da Covid-19, o porto estava indo muito bem, com uma movimentação de cargas muito expressiva, registrando um aumento de 12% com relação ao primeiro trimestre do ano anterior. Tanto nas importações quanto nas exportações vários segmentos cresceram, em especial os industriais nas importações, como o de auto-peças, e os agros nas exportações, como o algodão", ressaltou.

"Naturalmente, com a chegada do coronavírus, o setor sentiu alguns efeitos, como queda nos volumes de alguns segmentos mais impactados. Mas no pós-Covid acreditamos que os números voltarão a crescer, principalmente nas exportações. Os embarques de café, algodão, açúcar e carne, por exemplo, devem continuar aquecidos. No mais, a retomada é inevitável, devido a natureza cíclica da economia, no entanto, precisamos estar preparados. Essa recuperação só será possível se houver o interesse permanente dos investidores, se eles continuarem acreditando no país", complementou Arten .

Situação semelhante foi relatada pelo conselheiro do Nordeste Export e diretor-presidente do Tecon Suape, Javier Ramirez. "Aqui no Nordeste do país também tivemos um primeiro trimestre muito bom. Porém, no final de março, começou a se notar uma queda nas movimentações, até que em maio atingimos o pior momento até então. Com isso, creio que devemos ter uma redução de 5% nos resultados dos primeiros cinco meses do ano na navegação de longo curso e de 3% na cabotagem. Mas aos poucos as coisas estão se normalizando e estamos otimistas que tudo vai melhorar ainda mais em breve. Sem contar que estamos aproveitando este momento como uma grande oportunidade de nos aprimorarmos", finalizou.

Fonte : Portal Porto Gente  
Data : 10/07/2020

# ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

## GUEDES: VAMOS ENTRAR COM AUMENTO DE IMPOSTO SOBRE DIVIDENDOS



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2020/07/guedes-entrevista-agb-768x432.jpg>

*"Não quero tributar empresa, mas se o dinheiro sair para o acionista, aí você tributa o dividendo. Não é possível que alguém pague zero sobre dividendo enquanto o trabalhador paga 27,5%", afirmou (Crédito: Arquivo/Agência Brasil)*

O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse que o governo incluirá tributação de dividendos na reforma tributária. "Não quero tributar empresa, mas se o dinheiro sair para o acionista, aí você tributa o dividendo. Não é possível que alguém pague zero sobre dividendo enquanto o trabalhador paga 27,5%", afirmou.

Em evento virtual promovido pela Associação Brasileira de Indústria de Base (Abdib), o ministro disse que quer, nos próximos dois a três meses “ir entrando na reforma tributária”. Ele acrescentou que a ideia é apresentar o IVA Federal (Imposto sobre Valor Agregado) e reduzir ao longo do tempo impostos sobre pessoas jurídicas.

Guedes rebateu ainda as críticas de que a reforma tributária está atrasada em um ano. “É uma politização do que realmente ocorreu”, afirmou.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 10/07/2020*

## **RIO DE JANEIRO AMPLIA HORÁRIO DE SHOPPINGS E REABRE RUAS DE LAZER**

Começa hoje (10) mais uma fase da flexibilização do isolamento no Rio de Janeiro, após as restrições impostas desde março por causa da pandemia de covid-19. A reabertura começou no início de junho.

Nesta fase, chamada pela prefeitura de 3B, foi ampliado o horário de funcionamento dos shoppings, que passou de 12h às 20h para 12h às 22h. As ruas e avenidas que fecham para o trânsito de carros aos domingos e feriados, como o Aterro do Flamengo e a Avenida Atlântica, voltarão a receber pedestres e ciclistas para atividades de lazer e esportivas.

As vilas olímpicas poderão funcionar evitando aglomerações, assim como as feiras de arte e artesanato.

Os parques e praças serão reabertos para as atividades físicas individuais, como já ocorre nas praias.

### **Praias sem banhistas**

Continua proibida a permanência de banhistas na areia da praia, sujeito a uma multa de R\$ 107. Também permanece proibida a presença de torcida nas partidas de futebol e outras competições esportivas. Os pontos turísticos municipais continuam fechados.

Poderão funcionar os clubes, associações, hipódromos e quadras de aluguel, mas sem esportes de contato, como lutas e artes marciais. Escolinhas de treinamento e eventos em espaços fechados continuam fechados, assim como saunas e hidromassagem.

As creches e escolas públicas e privadas permanecem fechadas, mas a prefeitura pretende abrir os refeitórios de escolas municipais para ajudar na alimentação dos alunos. As seis mil merendeiras da rede estão sendo testadas para covid-19 e quem estiver imune voltará ao trabalho.

Não mudaram as regras para o funcionamento do comércio de rua, bares e restaurantes, que devem manter limite de lotação, controle de acesso de clientes e exigir o uso de máscara de proteção.

Segundo a prefeitura, as decisões de reabertura se baseiam nos indicadores de velocidade de contágio, ocupação de leitos de enfermaria e UTI – Unidade de Tratamento Intensivo – para covid-19, número de óbitos na cidade e casos de síndrome gripal somados a cada 15 dias. De acordo com o órgão, todos os indicadores vêm caindo.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 10/07/2020*

## **AIE: OFERTA GLOBAL DE PETRÓLEO DEVE CAIR 7,1 MILHÕES DE BPD EM 2020**

A Agência Internacional de Energia (AIE) previu nesta sexta-feira que a oferta global de petróleo poderá cair 7,1 milhões de barris por dia (bpd) este ano antes de haver uma recuperação modesta de 1,7 milhão de bpd em 2021. As estimativas da entidade que tem sede em Paris, apresentadas

por meio de seu relatório mensal, levam em consideração que o acordo de corte de oferta feito pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo e aliados (Opep+) continue em vigor.

De acordo com a instituição, o suprimento global da commodity apenas em junho caiu 2,4 milhões de bpd, para 86,9 milhões de bpd. Este é o menor patamar medido nos últimos nove anos. “O cumprimento robusto do acordo de produção da Opep+ e declínios acentuados de outros produtores, liderados pelos Estados Unidos e Canadá, reduziu a produção mundial de petróleo em quase 14 milhões de bpd desde abril”, ressaltou a Agência, salientando que se tratou de uma resposta ao colapso sem precedentes na demanda e nos preços do petróleo.

A partir de julho, no entanto, a expectativa da AIE é a de que a oferta de petróleo aumente, já que os produtores reagem aos sinais de recuperação da demanda conforme os bloqueios diminuem em alguns países. Especificamente sobre o forte tombo de junho, a instituição salientou que a baixa ocorreu depois que a Arábia Saudita cortou 1 milhão de bpd a mais além de sua meta combinada na Opep+ e a produção no Iraque e nos Estados Unidos caiu cerca de 500 mil bpd. “Em 86,9 milhões de bpd, a produção em junho caiu 2,4 milhões de bpd na comparação mensal e colossais 13,4 milhões de bpd na comparação anual”, enfatizou.

Para este mês, a expectativa de alta do suprimento também é baseada na interrupção do corte adicional voluntário da Arábia Saudita. Além disso, há a perspectiva de que o abastecimento pelos Estados Unidos e o Canadá comecem a mostrar recuperação.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 10/07/2020*



**EXTRA ONLINE**

## **MINISTÉRIO DA ECONOMIA VAI CONTRATAR 350 PROFISSIONAIS TEMPORÁRIOS PARA ÁREA DE TECNOLOGIA**

Os candidatos vão passar por processo seletivo simplificado

A Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia autorizou a contratação temporária de 350 profissionais para atuarem em projetos de transformação digital de serviços públicos. A autorização foi publicada no Diário Oficial do dia 8 de julho e republicado nesta sexta-feira (10).

De acordo com a Portaria nº 16.017, os candidatos deverão passar por processo seletivo simplificado, a ser realizado dentro de seis meses.

Os aprovados poderão assinar contratos com duração de até quatro anos com o Ministério da Economia, que definirá a remuneração dos profissionais. Essas contratações serão formalizadas conforme requisitos previstos na Lei 8.745, de 1993, que trata das contratações por tempo determinado para atender à necessidade temporária de excepcional interesse público.

As 350 vagas são para atividades técnicas de complexidade gerencial, de Tecnologia da Informação e de Engenharia Sênior, divididas nos seguintes cargos: especialista em gestão de projetos (50 vagas); especialista em infraestrutura de TI (50 vagas); especialista em ciência de dados (50 vagas); especialista em segurança da informação e proteção de dados (50 vagas); especialista em análise de processos de negócios (50 vagas); especialista em experiência do usuário (UX) (50 vagas); e especialista em desenvolvimento de software (50 vagas).

Os contratos poderão ser prorrogados, desde que o tempo desde que o prazo total não exceda a cinco anos e com a devida justificativa, com base nas necessidades de conclusão das atividades.

*Fonte : Extra Online*

*Data : 10/07/2020*

## **GOVERNO REDUZ LEILÃO E PREVÊ LICITAR R\$6 BI EM PROJETOS DE TRANSMISSÃO EM DEZEMBRO**

*Por Luciano Costa*

SÃO PAULO (Reuters) - O governo decidiu reduzir o tamanho de um leilão de concessões para novos projetos de transmissão de energia previsto para dezembro, que deverá agora envolver empreendimentos que demandarão cerca de 6,1 bilhões de reais em investimentos, informou o Ministério de Minas e Energia nesta sexta-feira.

O certame, que oferecerá contratos de 30 anos para investidores que assumam a construção e operação das linhas, estava antes programado para ter 10,4 bilhões de reais em projetos.

A mudança na programação decorre de impactos da pandemia de coronavírus sobre o planejamento do setor, dada a redução na demanda por energia associada ao menor crescimento econômico gerado pela crise causada pela doença e às medidas de isolamento adotadas para reduzir sua disseminação.

O ministério disse que atuou em conjunto com a estatal Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) para rever a licitação.

"Como resultado dessa análise integrada, estima-se que cerca de 4,3 bilhões de reais em investimento no sistema de transmissão, inicialmente indicados para licitação no ano corrente, sejam postergados para comporem certames futuros, previstos para 2021 e 2022", explicou a pasta.

Com isso, o leilão de dezembro deverá envolver apenas seis lotes de projetos, compreendendo linhas e subestações a serem instaladas nos Estados de Rio Grande do Sul, Ceará, Mato Grosso do Sul, Amazonas, Goiás e São Paulo.

No final do ano passado, quando o coronavírus e suas consequências não estavam no radar, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) chegou a projetar a realização de dois leilões de novos projetos de transmissão em 2020, envolvendo empreendimentos que demandariam cerca de 11 bilhões de reais.

No final de março, porém, com a pandemia chegando ao Brasil, o governo decidiu adiar todos leilões de energia do ano.

Em meados de maio, o governo autorizou a Aneel a preparar um certame para realização em dezembro, com previsão de licitação de 15 projetos, em volume agora cortado praticamente pela metade.

Os leilões de transmissão do Brasil têm atraído grande interesse de diversas elétricas que incluem a indiana Sterlite, a chinesa State Grid, a espanhola Iberdrola, por meio da controlada Neoenergia, e a colombiana Isa, que possui participação nas transmissoras Cteep e Taesa.

*Fonte : Extra Online*

*Data : 10/07/2020*

## **ELETRONUCLEAR PRORROGA PARADA DE MANUTENÇÃO NA USINA NUCLEAR DE ANGRA 2**

*Por Luciano Costa*

SÃO PAULO (Reuters) - A Eletronuclear, da estatal Eletrobras, informou que uma parada de reabastecimento de sua usina nuclear Angra 2, iniciada em 22 de junho, será prorrogada devido à necessidade de realização de testes adicionais.

A companhia não informou um prazo exato para o retorno da unidade à operação, estimado para início de agosto, mas disse que não há qualquer comprometimento quanto à segurança e ao desempenho da usina, que operou continuamente por 13 meses antes de parar para reabastecer.

"Na inspeção desta parada, foi detectada, nos elementos combustíveis carregados no último ciclo de operação, uma oxidação superficial inesperada no revestimento dos tubos que contém as pastilhas de urânio enriquecido. Por conta disso, será necessária uma nova avaliação", disse a estatal.

"Os testes serão realizados pela empresa responsável pelo projeto da usina, e a Eletronuclear aguarda a chegada dos equipamentos necessários e dos técnicos estrangeiros à central nuclear já na próxima semana. O objetivo é determinar as causas da oxidação e verificar a viabilidade da utilização destes elementos combustíveis por mais um ciclo operacional", acrescentou.

Os resultados da análise ainda serão submetidos ao órgão licenciador da usina, a Comissão Nacional de Energia Nuclear (Cnen).

Fonte : *Extra Online*  
Data : 10/07/2020



## MINISTRO TARCÍSIO DESTACA OBRAS ENTREGUES, PROGRAMA DE CONCESSÕES E PROJETA UM BRASIL FORTE PÓS-PANDEMIA DURANTE VIDEOCONFERÊNCIA PROMOVIDA PELO BRASIL EXPORT

(Texto: Bruno Merlin)



<https://sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/07/topo-1024x592-1024x592.jpg>

Fonte: *Brasil Export* (10 de julho de 2020)

O Fórum Nacional Brasil Export promoveu nesta quinta-feira, dia 9 de julho, uma concorrida e esperada videoconferência com o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, exclusiva para aproximadamente 130 pessoas entre patrocinadores e Conselheiros. Durante pouco mais de duas

horas Tarcísio prestou contas de seu trabalho à frente da pasta nos últimos 18 meses, detalhou as 36 obras inauguradas entre janeiro e junho deste ano e respondeu a perguntas dos presidentes dos Conselhos do Fórum. O CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, agradeceu a participação do ministro, elogiou a “aula” concedida por ele e o “comprometimento com todos os empresários e lideranças presentes”. Julião reforçou o convite para que o comandante do Ministério esteja presente nos eventos regionais, com início pelo Nordeste Export, marcado para os dias 31 de agosto e 1º de setembro em Recife, capital pernambucana.

O ministro Tarcísio ressaltou a decisão tomada pelo Governo Federal de dar continuidade às obras iniciadas e à agenda de concessões de ativos de infraestrutura durante a pandemia de Covid-19. “Isso garantiu a preservação de empregos, conforme orientação do presidente, e da saúde com a adoção de protocolos para o trabalho seguro”. Esse trabalho ininterrupto e as ações de apoio ao Ministério da Saúde viabilizando a importação de EPIs, máscaras e respiradores evitou ainda mais mortes e assegurou o abastecimento nacional de insumos e o escoamento das safras do agronegócio. “Se a gente estivesse enfrentando esse período de pandemia com desabastecimento, seria muito mais difícil para todos”. Outras ações celebradas por ele foram a garantia de renda mínima aos trabalhadores portuários afastados por questão de idade ou doença crônica, aplicação da multifuncionalidade e criação de uma rede de apoio aos caminhoneiros com 130 postos do Sest/Senat voltados para a distribuição de alimentos e produtos de higiene.

Apesar da crise sanitária e da retração econômica que atingirá as principais economias do planeta, Tarcísio garantiu estar otimista para o futuro. “Esse é o grande desafio da nossa geração,

mas ao mesmo tempo estamos otimistas porque várias iniciativas estão tomando corpo. Muita coisa está sendo feita e a gente deve sair da crise com o ambiente de negócios reformulado, simplificado e desburocratizado. A percepção no TCU [Tribunal de Contas da União] é de que é necessário acelerar os processos de concessão e de desestatização. O Ministério Público tem ajudado muito com discussões técnicas. Firmamos um acordo de cooperação que diminui muito a judicialização. O Ibama tem ajudado muito com os licenciamentos. O processo é cada vez mais técnico e as discussões acontecem em excelente nível”.

Conforme infográfico apresentado pelo Ministério da Infraestrutura no balanço dos trabalhos desenvolvidos no primeiro semestre de 2020, as obras no modal rodoviário foram maioria absoluta no setor. O ministro indicou o sucesso obtido na duplicação de 126,9 km de rodovias, além de outros 88,5 km de trechos pavimentados e 110,6 km de novas restaurações entregues à sociedade brasileira. Um total de R\$ 3,5 bilhões aplicados em obras e cerca de 70% do orçamento anual já empenhado. De olho no futuro, Tarcísio destacou a assinatura, celebrada nesta semana, do contrato de concessão da rodovia BR-101/SC, trecho entre as cidades de Paulo Lopes (SC) e Divisa (RS), com a Concessionária Catarinense de Rodovias (CCR). O trecho concedido tem 220,4 km e contará com investimentos de R\$ 7,4 bilhões previstos em contrato com a duração de 30 anos. Ele agradeceu o apoio da iniciativa privada à agenda do Ministério e disse ser fundamental que as empresas desempenhem o “o papel de protagonista e de liderança”.



<https://sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/07/tela-2-768x456.jpg>

Mesmo com as dificuldades impostas pela restrição de proximidade entre pessoas, o Ministério da Infraestrutura publicou os dois primeiros editais de arrendamentos de terminais portuários desde o início da pandemia. Eles são destinados às áreas denominadas STS14 e STS14A para operação de celulose no Porto de Santos, o principal do País. O ministro também determinou o envio de 8 projetos de novos arrendamentos para análise do TCU. “Estamos otimistas e trabalhando em quatro desestatizações. A primeira delas, da Codesa [Companhia Docas do Espírito Santo], vai para consulta pública em outubro. Estamos também contratando consultoria para desenvolver estudos para desestatização dos portos de Santos e São Sebastião e a EPL [Empresa de Planejamento e Logística] está iniciando trabalhos para a modelagem [do Porto] de Itajaí”. Ele reforçou também o fato de a pasta ter assinado mais de 30 contratos de adesão para instalação de Terminais de Uso Privado (TUPs) desde o início de 2019.

Um dos principais objetivos da pasta, em médio prazo, é simplificar os arrendamentos dentro dos portos organizados e a autorização para instalação de TUPs. Essa “caminhada” ganhou impulso com a publicação da Portaria 530, de 13 de agosto de 2019, que estabeleceu normas para

alterações em contratos vigentes de arrendamento portuário. Tarcísio citou também a Portaria 574, editada ainda no governo de transição, com normas para a descentralização dos portos e criando o Índice de Gestão da Autoridade Portuária (IGAP). O Porto de Paranaguá (PR) foi o primeiro a atingir o índice em agosto de 2019 e passou a ter autonomia para licitar áreas de terminais, fazer a gestão de contratos de arrendamento e fiscalizar operadores.

Outra meta da atual política de transportes do Governo Federal é o reequilíbrio da matriz, incentivando a navegação interior e a cabotagem. Dessa reavaliação de políticas públicas surgiu o “BR do Mar”, programa de incentivo à cabotagem que será enviado ao Congresso Nacional no formato de projeto de lei. O intuito é flexibilizar as normas para afretamento de embarcações e reduzir custos operacionais. “Estamos confiantes no desfecho desse projeto, com o ‘mix’ entre o que o Executivo vai apresentar e o projeto desenvolvido pela senadora Kátia Abreu”. O crescimento médio anual das operações realizadas por meio da navegação de cabotagem é de 13% e em 2020, mesmo com a pandemia de Covid-19, estamos registrando mais um crescimento, esclareceu Tarcísio.

A importância para a logística brasileira da renovação do contrato de concessão ferroviária da Malha Paulista com a empresa Rumo também foi enfatizada pelo ministro durante a videoconferência. O contrato original, que venceria em 2028, foi renovado por mais 30 anos e prevê a injeção de R\$ 6 bilhões em recursos privados na ampliação da capacidade de transporte e em melhorias urbanas. “Esse contrato é um dos pilares para nosso modal ferroviário e prevê a duplicação de ramal de Itirapina a Santos, um contorno em São José do Rio Preto e geração de 10 mil empregos e obras em 40 municípios”. Até o final de 2020, calculou o ministro, deve ser realizado o leilão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL). “Inicialmente a FIOL me preocupava, mas notamos que o interesse de investidores segue vivo e devemos ter um leilão bem sucedido”.

[https://sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/07/infografico\\_ministerio-1.png](https://sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/07/infografico_ministerio-1.png)

A prorrogação dos contratos de duas ferrovias operadas pela Vale, a Estrada de Ferro Carajás e a Estrada de Ferro Vitória-Minas, também estão no radar do Ministério da Infraestrutura para viabilizar mais de R\$ 10 bilhões em novos investimentos. “Tenho sido perguntado sobre uma possível fuga dos investidores. A resposta é não. A gente tem se alimentado de esperanças nas conversas que estamos mantendo com esses

investidores, reuniões com diversos fundos de investimentos que mantém vivos seus interesses. Apresentamos uma modelagem sofisticada, com tradição de honrar contratos. O BNDES, junto com bancos privados, está entregando crédito ao mercado em camadas. Enfim, temos todos os elementos para fazer quem o programa de concessões seja bem sucedido”.

## PRÓ-BRASIL

O Ministro Tarcísio explicou que o Pró-Brasil foi um programa criado pelo Governo Federal para servir como ferramenta em torno dos interesses para a reconstrução do País após a crise sanitária. “São duas vertentes: Ordem e Progresso. A vertente Ordem é a mais importante,



vertente do legado e que vai ficar para o País após a crise. Vertente que vai nos permitir transformar o ambiente de negócios, favorecer a chegada do capital privado, sobretudo do capital estrangeiro, e com um exercício de ajuste regulatório a ser feito. É uma extensa agenda legislativa. Temos que aproveitar a responsabilidade que todos têm com a geração de empregos para instituir projetos que vão nos levar a superar as dificuldades”.

Entre os projetos que estão na mira do Congresso Nacional e do Poder Executivo, o ministro realçou a criação da modalidade de debêntures de infraestrutura com benefícios exclusivos para atrair investidores institucionais, o marco regulatório do saneamento básico, o PL do Gás, que acaba com o monopólio da distribuição, e a possível privatização da Eletrobras.

Já a vertente Progresso, salientou, é baseada em uma série de parcerias com a iniciativa privada, em especial no sentido de melhorar a prestação de serviços aos usuários de portos, aeroportos, ferrovias e rodovias, viabilizando a ampliação da eficiência e a redução do custo logístico, com a consequente geração de empregos. “Não tem foco na arrecadação, o foco é gerar contratos que proporcionem nova experiência para os usuários e que tragam modernização para a infraestrutura”. Na agenda de trabalho está o objetivo de leiloar os 43 aeroportos ainda sob responsabilidade da Infraero. Ao final da videoconferência, Tarcísio voltou a reforçar o seu otimismo com o futuro do País. “Vamos em frente e acreditar no Brasil porque o Brasil tem tudo para dar certo”.

Nos próximos dias o Brasil Export News irá sintetizar as respostas do ministro da Infraestrutura aos questionamentos realizados pelo presidente do Conselho Nacional, José Roberto Campos, pelo presidente do Brasil Hack Export, Angelino Caputo e Oliveira, e pelos cinco presidentes dos Conselhos Regionais que orientam as atividades do fórum permanente multissetorial.

Fonte : *SOPESP NOTÍCIAS – SP*

Data : 10/07/2020



## **JORNAL O GLOBO – RJ**

### **MUBADALA FAZ MELHOR OFERTA E GANHA EXCLUSIVIDADE PARA NEGOCIAR COMPRA DE REFINARIA DA PETROBRAS**

Fundo árabe venceu disputa com grupo indiano Essar por unidade na Bahia. Se conversas não avançarem, estatal pode fazer nova rodada de propostas  
*O Globo*



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/22608305-3a8-eed/FT1086A/652/xrlam.jpg.pagespeed.ic.jFVMozAMon.jpg>

*Refinaria Landulpho Alves (Rlam), em São Francisco do Conde, na Bahia, é uma das oito unidades de refino da Petrobras que estão à venda  
Foto: / Divulgação*

RIO - O fundo de investimento árabe Mubadala fez a melhor oferta e passou à frente do grupo indiano Essar na disputa para comprar a segunda maior refinaria no Brasil, a Rlam, na Bahia. Essa é uma das oito refinarias que a

Petrobras pôs à venda no país.

Com a melhor proposta, o fundo ganhou o direito de discutir com exclusividade os termos do contrato de compra com a estatal, numa negociação que deve levar várias semanas. É a chamada fase vinculante.

A notícia foi divulgada primeiro pela Reuters e confirmada na noite desta quinta-feira pela Petrobras. Mubadala e Essar não responderam aos pedidos de comentários.

A estatal disse em nota que "o início das negociações com o participante que apresentou a melhor proposta é um desdobramento esperado nos projetos de desinvestimento, do qual não há previsão de divulgação ao mercado".

Se o contrato mudar significativamente, a empresa chamará os concorrentes para uma segunda rodada de lances com base em preço.

"Após a conclusão das negociações com o primeiro colocado, há ainda possibilidade de ocorrer uma nova rodada de propostas vinculantes com os participantes classificados para essa fase, a depender dos termos dos contratos negociados", destacou a Petrobras em comunicado.

O conglomerado indiano Essar também fez uma oferta vinculante pela Rlam e poderá competir novamente pela refinaria caso a Petrobras promova uma nova rodada.

O vencedor final será divulgado apenas após a conclusão de todas as etapas.

A Rlam tem capacidade para processar 330.000 barris por dia. Com a venda desta e das demais sete unidades, a Petrobras planeja pôr fim ao monopólio no processamento de combustíveis no Brasil e reduzir seu endividamento.

*Fonte : Jornal O Globo - RJ*

*Data : 10/07/2020*

## **MP 936: ENTIDADES EMPRESARIAIS ENTREGAM CARTA A ALCOLUMBRE E PEDEM DERRUBADA DE VETO À DESONERAÇÃO DA FOLHA**

Organizações também rebatem argumento de que não indica fontes de recursos para custear medida fiscal

*Por Marcello Corrêa*

BRASÍLIA - Um grupo de 36 entidades encaminhou nesta quinta-feira carta ao presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), pedindo a derrubada do veto do presidente Jair Bolsonaro à prorrogação da desoneração da folha de pagamento.

As associações afirmam que, caso a decisão presidencial não seja revertida, haveria consequências drásticas para os setores, que representam cerca de 6 milhões de empregos. A manutenção do benefício, diz o ofício, poderá "salvar centenas de milhares de empregos".

O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), já afirmou nesta quarta-feira que vai trabalhar para que o Congresso derrube o veto do presidente.

Hoje, uma legislação permite que, até o fim deste ano, empresas de 17 setores que são grandes empregadores substituam a contribuição previdenciária de 20% sobre os salários dos empregados por um recolhimento sobre a receita bruta. A regra, no entanto, só vale até o fim deste ano.

A prorrogação do benefício para até o fim de 2021 foi incluída por parlamentares na medida provisória (MP) 936, que trata de acordos de suspensão de contrato de trabalho durante a crise do coronavírus, como uma forma de preservar empregos, porém o dispositivo foi vetado por Bolsonaro. Cabe a Alcolumbre, que também é presidente do Congresso, pautar uma sessão conjunta, com deputados e senadores, para analisar vetos presidenciais, inclusive o que barrou a extensão do prazo para a desoneração.

No documento, direcionado também a líderes partidários do Senado, as entidades demonstram preocupação com o fim do regime de tributação especial já no início de 2021, ainda sob efeitos da crise econômica causada pela pandemia.

"O impacto da reoneração da folha em meio à atual crise seria insuportável para esses setores e acarretaria consequências drásticas para os seus trabalhadores, empresas, consumidores e para o próprio Estado. Assim, pleiteiam a urgente reversão deste veto pelo Congresso Nacional", diz a carta.

### **Reforma tributária**

A equipe econômica defende que a desoneração da folha seja incluída em um projeto de reforma tributária, ainda a ser encaminhado pelo Executivo ao Congresso. O plano do ministro da Economia, Paulo Guedes, é reduzir as contribuições sobre salários para todos os setores.

Esse benefício seria bancado com a criação de um tributo sobre transações financeiras, nos moldes da CPMF.

Nos bastidores do Congresso, a medida é vista com desconfiança, principalmente por causa da dificuldade em aprovar reformas tributárias. Parlamentares afirmam que, caso não haja uma proposta clara e a sinalização de que o projeto pode ser aprovado, a tendência é que o veto de Bolsonaro seja derrubado.

### **Impacto para o investimento**

Em outro trecho da carta, as organizações destacam que a manutenção da regra também é importante para decisões de investimento.

"Esta imprescindível medida visa evitar um elevado aumento de custo do emprego formal em setores intensivos em mão de obra ao final de 2020, quando é absolutamente improvável que a economia e as empresas estejam plenamente recuperadas e capazes de suportar tal mudança. Trata-se de importante sinalização para decisões empresariais que precisam ser tomadas em meio aos desafios atuais e que deverá ajudar a salvar centenas de milhares de empregos", pontua o documento.

Os setores que contam com a desoneração são: calçados, call center, comunicação, confecção/vestuário, construção civil, empresas de construção e obras de infraestrutura, couro, fabricação de veículos e carroçarias, máquinas e equipamentos, proteína animal, têxtil, TI (Tecnologia da informação), TIC (Tecnologia de comunicação), projeto de circuitos integrados, transporte metroferroviário de passageiros, transporte rodoviário coletivo e transporte rodoviário de cargas.

As entidades também rebatem o argumento técnico da equipe econômica para recomendar o veto. O governo afirma que a medida seria inconstitucional, porque o projeto não indica a fonte de recursos para bancar a renúncia fiscal. Na avaliação dos setores, não se trata de renúncia fiscal, uma vez que continuam a pagar impostos, apenas seguem um outro modelo.

Na avaliação das empresas, a inclusão de artigo que indica que a fonte de custeio será incluída no demonstrativo que acompanhará o projeto de lei orçamentária de 2021 é suficiente para atender à exigência legal.

O documento afirma que esse expediente já foi usado em outros projetos de lei aprovados pelo Executivo, como o Refis do Simples Nacional, aprovado em 2018 e outros programas de regularização tributária.

*Fonte : Jornal O Globo - RJ*

*Data : 10/07/2020*

## 'VAMOS CONVERSAR PONTO POR PONTO', DIZ MOURÃO SOBRE REUNIÃO COM EMPRESÁRIOS BRASILEIROS QUE PEDIRAM COMBATE AO DESMATAMENTO

Sobre desmatamento recorde em junho, o vice-presidente reconheceu que ações começaram tarde, mas que vai continuar com o trabalho até o fim de 2022

Por Gabriel Shinohara



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24511950-559-887/FT1086A/652/x14.jpg.pagespeed.ic.Slpni88NXI.jpg>

*Mourão disse que a prorrogação da operação das Forças Armadas na Amazônia vai precisar de mais recursos Foto: REUTERS*

BRASÍLIA — O vice-presidente Hamilton Mourão afirmou nesta sexta-feira que vai tocar ponto por ponto e apresentar as medidas que o governo está tomando no combate ao desmatamento, na reunião com empresários brasileiros que assinaram

uma carta pedindo ao governo que combata o desmate na Amazônia.

— Vamos pegar aqueles seis pontos que foram colocados na carta dos empresários e vamos tocar um por um e ver as medidas que o governo está tomando. Ali eles colocam que querem apoiar, vamos ver qual apoio eles podem dar.

A reunião com os empresários acontece um dia depois de outra reunião sobre o mesmo tema, mas com investidores internacionais que também assinaram uma carta mostrando preocupação com a situação ambiental no país. Nesta reunião, Mourão pediu financiamento para a Amazônia e os investidores disseram querer ver resultados.

Na reunião, na tarde desta sexta-feira, Mourão disse que também irá comentar o desmatamento recorde em junho, alertado pelo Inpe. O vice-presidente admitiu que as ações começaram tarde para o desmatamento, mas terão resultado em relação às queimadas.

— Um dos primeiros itens é o combate ao desmatamento, nós viemos efetuando desde maio, Já coloquei, várias vezes, que as ações contra o desmatamento tinham que ter começado em dezembro do ano passado, que é quando ele quando começa efetivamente. Vamos prosseguir nesse tipo de trabalho até o fim de 2022 ou até que a turma que desmata se dê conta de que não dá mais para fazer isso.

Questionado sobre a quantidade pequena de fiscais ambientais, o vice-presidente disse que isso teria que ser solucionado e sugeriu que quadros administrativos dos órgãos ambientais sejam transferidos para o trabalho de campo.

— Um faz concurso para fiscal, ou outro para agente administrativo. Por que que em determinado momento eu não posso chamar os administrativos que estão em excesso e dizer “olha aqui, vamos passar para o lado da fiscalização? Hoje não tenho flexibilidade para isso.

Na noite de quinta-feira, o governo prorrogou o uso das Forças Armadas no combate a queimadas na Amazônia. A chamada “Operação Verde Brasil” faz ações preventivas e repressivas contra crimes ambientais. Mourão disse que o Congresso vai precisar aprovar um crédito extraordinário para financiar a extensão da operação.

— Vamos lembrar que até agora as Forças Armadas não receberam um centavo. Tem uma notícia circulando que só executaram só 0,7%. Não, não recebemos nada. A (Ministério da) Economia vai ter que enviar um projeto de lei ao Congresso pedindo crédito extraordinário porque não temos recursos para colocar.

Fonte : *Jornal O Globo - RJ*

Data : 10/07/2020

# O ESTADO DE S. PAULO

**O ESTADO DE SÃO PAULO - SP**

## **NOVOS RUMOS DA CONSTRUÇÃO CIVIL**

*Por Eduarda Fabris\**

Por ser o maior gerador de empregos da economia, causam temor indicadores de atividade da construção civil como o recente levantamento da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC) que apontou uma queda de 38,8% nas vendas de imóveis novos em abril ante igual mês de 2019. No período, a redução no número de lançamentos alcançou 63%. Porém, mais do que tudo, os dados retratam o pânico inicial causado pela pandemia e refletem, dentre outros, a interrupção das visitas aos stands e unidades em exibição. Para alento geral, há segmentos da construção civil que se mantêm ativos e tendem a se recuperar no médio e longo prazos, impulsionando diversas cadeias a ela ligadas.

A procura por recursos é um indicador confiável sobre rumos que as empresas pretendem seguir. Nesse sentido, o crowdfunding imobiliário chega a ser mais assertivo até que os bancos, já que fornece capital para as etapas iniciais dos empreendimentos, justamente as não contempladas pelas fontes de financiamentos tradicionais. No modelo, a reunião de dezenas ou centenas de pequenos investidores cobrem custos inerentes a etapas dos projetos que antes dependiam, ou de caixa próprio das incorporadoras, ou do ingresso de um investidor qualificado que, ao aportar alguns milhões, tornava-se sócio do empreendimento.

Ao fornecer capital mais barato a incorporadoras, o modelo tem demanda crescente por parte das empresas, o que propicia às fintechs que atuam no segmento entender os rumos que a indústria segue e quais perfis de imóveis performarão melhor ou pior daqui para frente.

Sob esta ótica, o segmento comercial foi descartado. Se a pandemia derrubou as últimas barreiras para a ampla disseminação do e-commerce e do delivery, o mesmo vale para tendências como o coworking e home office, que estarão consolidadas em empresas de todos os portes quando o isolamento social e o lockdown forem descartados. A perda de receitas provenientes de locação imóveis comerciais afetará os proprietários, dentre os quais fundos imobiliários, que terão de repensar rapidamente a composição de suas carteiras.

Esta nova realidade impacta o trabalhador de várias formas. Se, por um lado, não será mais necessário despender horas indo e voltando diariamente do trabalho, por outro se sentirá a necessidade de mais aconchego e espaço em sua residência. No segmento de alto padrão, sempre menos impactado por crises, cresce a demanda por residências maiores, seja em empreendimentos em planta ou já existentes. Desta forma, tanto a concepção de novos projetos quanto a adequação de unidades espaçosas e até edifícios inteiros passam a ser do interesse da indústria da construção.

Se o cenário impulsiona a procura por determinados perfis de imóveis, há também uma grande demanda que, particularmente no país, sempre existiu. O déficit habitacional brasileiro é da ordem de 7,8 milhões de moradias, conforme a Associação Brasileira de Incorporadoras Imobiliárias (Abrainc). A resolução deste problema social coincide com a busca do governo pela manutenção de algum nível de atividade econômica. Estímulos oficiais ao setor, como as recorrentes reduções dos juros dos empréstimos habitacionais pela Caixa Econômica Federal ou o programa Minha Casa Minha Vida manterão o giro deste segmento.

No mesmo sentido também seguem os sucessivos cortes nas taxas de juros. Além da redução ser uma das prioridades da equipe econômica do atual governo, a queda na atividade e consequente redução do consumo eliminam, no curto prazo, a possibilidade de surgir alguma pressão inflacionária que force uma reversão desta tendência. Esse movimento, que favorece desde o segmento popular ao de alto padrão, impulsiona os planos de famílias que, ao adquirirem seus primeiros imóveis, pagarão parcelas de financiamento inferiores a seus atuais custos com aluguéis, o que aquece a procura por imóveis novos.

Passado o pânico inicial, empresas retomam planejamentos adequados à nova realidade. Até pelas suas características, a construção civil pode adequar seu ritmo de atividade a momentos de menor demanda, tendo como horizonte prazos mais longos. Enquanto isso, precisará de recursos, particularmente os daqueles que, assustados com a instabilidade da bolsa, veem, com a menor taxa de juros da história do país, a economia real como principal opção de investimento.



[https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/wp-content/uploads/sites/41/2020/07/eduarda-fabris\\_080720203040-620x350.jpg](https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/wp-content/uploads/sites/41/2020/07/eduarda-fabris_080720203040-620x350.jpg)

\*Eduarda Fabris é diretora-executiva da Urbe.me

Fonte : O Estado de São Paulo - SP  
Data : 10/07/2020

## **SEM ACORDO COM GOVERNO SOBRE PROGRAMA AMBIENTAL, LIDERANÇAS INDÍGENAS PROMETEM BLOQUEAR BR-163 NO PA**

Líderes afirmam que tentam solução desde o ano passado, mas que nenhuma promessa do governo foi cumprida

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA – A falta de entendimento entre órgãos do governo federal e povos indígenas que tiveram suas terras atravessadas pela BR-163, no Pará, poderá levar à paralisação do tráfego da BR-163, principal rota rodoviária de escoamento de grãos do País. A ameaça de lideranças indígenas, que prometem levar os 1.200 índios da região para a rodovia, tem origem na ausência de uma solução sobre as compensações ambientais assumidas pelo governo, por causa dos impactos da estrada nas terras indígenas da região.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/4/0/1447398234704.jpg>

Rodovia BR-163

Trecho da BR-163, que liga as cidades de Tenente Portela, no Rio Grande do Sul, a Santarém, no Pará. Foto: Werther Santana|Estadão Conteúdo

“Desde o ano passado, estamos tentando buscar uma solução pra isso. Nosso povo está sendo prejudicado todos os dias. O governo prometeu renovar o programa, e não fez mais nada. O povo indígena está muito cansado. Se isso não resolver, o jeito vai ser fechar a estrada. Não aguentamos mais isso”, disse ao Estado Dotô Takakite, liderança caiapó da terra indígena

Menkragnoti, localizada na parte sul do Pará, no municípios de Altamira e São Félix do Xingu.

Dotô, que atua como relações públicas do Instituto Kabu, organização localizada no município de Novo Progresso (PA), tem se reunido com outras lideranças locais para cobrar do governo a renovação do chamado Plano Básico Ambiental (PBA) indígena. Nesta semana, por meio de videoconferência, as lideranças indígenas tiveram uma reunião com representantes da Fundação Nacional do Índio (Funai) e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). Depois de duas horas de conversa, porém, não houve acordo.

Na prática, os índios cobram a renovação das ações previstas entre 2020 e 2024. Ele está ativo desde 2008 e teve uma renovação em 2014, que venceu no fim do ano passado. Em novembro de 2019, o governo prometeu dar uma solução ao caso, mas nada foi concretizado até hoje. Os

índios não cobram dinheiro, mas o financiamento de projetos, como plantio e colheita de castanha, processamento de farinha, fruticultura e artesanato.

A Funai, porém, que faz a intermediação dos índios com o Dnit, responsável pela estrada federal, tem apresentado resistências para efetivar a renovação, afirmam os indígenas.

A reportagem questionou a fundação sobre o assunto. Por meio de nota, a Funai afirmou que, para avançar com a renovação do programa, “se faz necessária cautela para averiguar se as medidas propostas e realizadas tiveram efetividade, bem como se as medidas propostas para serem incrementadas ou renovadas possuem o devidonexo causal, razoabilidade e proporcionalidade”.

A Funai questiona os custos da renovação. “Ressalta-se que, até o momento, houve o repasse de cerca de R\$ 39 milhões para execução do PBA-CI (Plano Básico Ambiental do componente indígena) da BR-163/PA desde o seu início em 2008, e a renovação proposta pelos indígenas foi orçada pelo Dnit em R\$68 milhões, para o período de 5 anos”, declarou.

Melillo Dinis do Nascimento, advogado do Instituto Kabu, que representa o caiapó da região, diz que o governo tem apresentado todo tipo de obstáculo e questionado para travar o acordo com os indígenas. “Na prática, desde o ano passado, nada aconteceu sobre os programas e os índios estão sem qualquer apoio neste momento, e ainda mais fragilizados por causa da pandemia do coronavírus”, disse. “Vivem hoje uma situação completamente precária. Disseram que fariam um aditivo neste ano com os indígenas, até chegar a uma solução final. Estamos em julho e nada foi concluído até hoje”, comentou.

Nos cálculos dos indígenas, os números são bem menores. Seus programas teriam um custo anual de aproximadamente R\$ 5 milhões.

O Dnit declarou que, em 29 de junho, assinou um termo aditivo para repassar R\$ 2,3 milhões para dar continuidade a alguns programas ambientais, enquanto ocorrem as discussões para a renovação. O recurso foi empenhado, porém, não foi liberado porque depende de autorização da Funai.

A reportagem teve acesso a um ofício do Dnit, concluído no mês passado, no qual o órgão avalia os programas ambientais indígenas. No documento, o Dnit questiona uma série de iniciativas já previstas e diz que “salta aos olhos que as propostas de renovação do PBAI, ora encaminhadas pelos indígenas, reúnem um montante de R\$ 68 milhões, aproximadamente, sobretudo se considerarmos que ao longo da instalação do empreendimento foram repassados aproximadamente R\$ 39 milhões à Funai para executar os mesmos programas”.

O órgão ligado ao Ministério da Infraestrutura afirma que “é de suma importância a apresentação da prestação de contas detalhada por parte daquela Fundação para viabilizar a análise do que poderá vir a constar do PBAI ‘renovado’, sobretudo porque o que está em questão é a continuidade do processo de mitigação/compensação de impactos, e não de um novo início destas ações”.

Segundo o Dnit, “é razoável assumir que estejam mitigados a quase totalidade dos impactos advindos da instalação da rodovia, o que conduz à conclusão de que o rol de ações necessárias deve ser cada vez menor”.

O órgão menciona, por exemplo, que aberturas de novos ramais de acesso a novas aldeias (Kawatum, Krimej e Menkragnoti Velho), os quais foram iniciadas por gestões anteriores do Dnit, “não fazem parte das obrigações pactuadas no âmbito do licenciamento ambiental do empreendimento” e “não estão no rol de obrigações assumidas pelo Dnit”.

“Nas propostas de renovação do PBAI encaminhadas pela Funai, não foi possível identificar relação de nexocausal das ações com os impactos do restante das obras de instalação do empreendimento”, conclui o órgão federal.

A BR-163 tem passado por constantes obras de ampliação e pavimentação nos últimos anos, principalmente em seu trecho no Pará, e é uma das prioridades do governo em seu plano de concessão federal, por ligar o Mato Grosso aos portos fluviais da região Norte do País. O governo estima que a rodovia receba investimentos de R\$ 1,9 bilhão.

Ao comentar a dificuldade de se chegar a um acordo, a Funai declarou que “o licenciamento ambiental utiliza como ferramenta a avaliação de impacto ambiental para a adequada mitigação e/ou compensação dos impactos decorrentes do empreendimento, e não para cumprir o papel de Estado, o que muitas vezes se confunde”.

O Ministério da Infraestrutura e o Dnit afirmaram que “o diálogo sempre esteve aberto, sendo que existe um processo contínuo de tratativas e avaliações de todas as partes” e que, na reunião desta semana, “diversos encaminhamentos foram acordados”.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 10/07/2020

ECONÔMICO  
**Valor**

Informação que vira dinheiro.

**VALOR ECONÔMICO (SP)**

## **CONCESSÃO DA CEDAE ESTÁ MANTIDA, DIZ BNDES**

Concessão da Cedae está mantida, diz BNDES BNDES mantém confiança na continuidade do processo de concessão da Cedae apesar de judicialização do município do Rio

Por Francisco Góes e Rafael Rosas — Do Rio



[https://s2.glbimg.com/8fattB7rKYraFJPHQO8A9i2euPY=/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/v/E/k8U8vfQJOboHmld3UnDw/foto09bra-101-abrahao-a5.jpg](https://s2.glbimg.com/8fattB7rKYraFJPHQO8A9i2euPY=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/v/E/k8U8vfQJOboHmld3UnDw/foto09bra-101-abrahao-a5.jpg)

*Abrahão, do BNDES: objetivo é abrir infraestrutura para investidores privados depois de um processo 'perverso' marcado pelo oligopólio de empreiteiras — Foto: Silvia Zamboni/Valor*

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) vai continuar com o processo de concessão da Companhia Estadual de Água e Esgotos do Rio de Janeiro (Cedae), apesar dos questionamentos do município do Rio. “A

judicialização [da Cedae] vai contra a geração de 45 mil postos de trabalho [resultantes da concessão], vai contra a despoluição da Bacia do Guandu e da Baía de Guanabara e das nossas praias. É algo que temos dificuldade de entender, é uma visão fiscalista, da realidade fiscal do município [do Rio]. O banco está preparado a seguir com o processo uma vez que as externalidades do modelo proposto pelo BNDES são evidentes”, disse Abrahão, ontem, na Live do Valor.

Responsável pela modelagem da Cedae, o banco vem trabalhando para fazer o leilão da companhia no quarto trimestre de 2020, o que é viável, segundo Abrahão, tanto do ponto de vista técnico como dos investidores. A agenda política, porém, pode fazer com que o processo fique para 2021.

Em junho, o prefeito do Rio, Marcelo Crivella, entrou com ação na Justiça para tentar barrar o processo licitatório da Cedae. O governador Wilson Witzel, interessado na concessão, enfrenta,

por sua vez, uma crise política no Estado depois das denúncias de suposta corrupção em contratos de combate à covid-19 no Rio de Janeiro.

A Cedae é a maior concessão de infraestrutura prevista no país, envolve distribuição de água, coleta e tratamento de esgoto, e prevê investimentos de R\$ 33,5 bilhões ao longo do período da exploração pela iniciativa privada. No processo, o BNDES presta serviço ao Estado do Rio, fazendo a modelagem, por meio de contrato que foi celebrado entre as partes em 2017.

[https://s2.glbimg.com/RJhdQbuXnY887PFSHE2Qsxln55s=/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/T/X/VNip8fQsi5FCvbQuqdiA/arte09bra-102-abrahaao-a5.jpg](https://s2.glbimg.com/RJhdQbuXnY887PFSHE2Qsxln55s=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/T/X/VNip8fQsi5FCvbQuqdiA/arte09bra-102-abrahaao-a5.jpg)

## Portfólio de projetos do BNDES

PPPs e concessões em estruturação

Projetos	Investimento (R\$ milhões)
<b>Infraestrutura social</b>	<b>59.572</b>
Iluminação pública	1.522
Infraestrutura hídrica	1.500
Saneamento	54.776
Saúde	108
Segurança pública	1.366
Parques naturais	300
<b>Infraestrutura econômica</b>	<b>128.487</b>
Portos	6.800
Rodovias	121.250
Serviços não financeiros	437
<b>Total geral</b>	<b>188.059</b>

Fonte: BNDES

Abraão reiterou ontem que a Cedae é um dos projetos mais adiantados na carteira de saneamento do BNDES, formada por oito empreendimentos que somam R\$ 53 bilhões em investimentos ao longo das concessões. O valor também considera projetos de Parcerias Público Privadas (PPPs). No portfólio do

banco (ver tabela ao lado), o investimento em saneamento é maior, de R\$ 54,7 bilhões, mas ontem Abraão falou em R\$ 53 bilhões. A diferença é resultante de ajustes feitos na carteira.

Os projetos de saneamento em modelagem no BNDES devem incorporar aos contratos elementos do novo marco regulatório do setor, disse Abraão. Ele elogiou o novo marco pois considera que traz avanços importantes.

O saneamento é uma das áreas nas quais o banco trabalha na infraestrutura. Mas há outros setores, incluindo logística de transportes e infraestrutura social, que levam o valor total de investimentos na carteira para R\$ 188 bilhões. Parte desse montante, nas contas do BNDES, será aportado diretamente pelos concessionários como capital (equity) nos projetos. Outra parcela será financiada pelo BNDES e por outros bancos. “Temos condição de financiar os projetos, mas queremos atrair outros agentes financiadores”, disse Abraão.

O objetivo do banco, segundo ele, é “abrir a infraestrutura” ao investimento privado estrangeiro. “Queremos abrir para ter competição para beneficiar o consumidor e o pagador de impostos”, afirmou. Ele avaliou que em alguns setores, como saneamento e rodovias, o número de companhias privadas atuando no país ainda é pequeno. “No saneamento tem companhias privadas, mas são poucas. No setor de rodovias, tirando aquelas em dificuldades, cinco empresas têm mais de 60% da malha”, disse Abraão. Ele informou que o banco trabalha na modelagem de 16 mil quilômetros de rodovias. “E o número vai aumentar”, afirmou.

Na live, espectadores questionaram Abraão sobre como é possível evitar que a ineficiência do setor público no saneamento se repita também na atuação de empresas privadas. Para ele, a solução para esse problema está em uma boa modelagem dos projetos de concessão. Ele aproveitou a deixa para dizer que problemas de concessão que o Brasil enfrentou nos últimos 15 anos foram resultado de modelagens mal feitas. Citou dois exemplos. O primeiro foi o do aeroporto de Viracopos, em Campinas (SP), cuja situação, segundo ele, é “complexa”, resultante de uma concepção “mal feita”, com descasamento entre investimentos e demanda. Citou ainda a BR-163, cuja modelagem também teria problemas de origem. E defendeu: “A melhor prevenção é modelagem que se reflita nos contratos.”

Na visão dele, o Brasil passou por um processo “perverso” marcado por um oligopólio de empreiteiras, de um lado, e um monopólio estatal, de outro. “Dois tipos de corporações”, disse. Essa situação resultou, segundo ele, em projetos de infraestrutura mal concebidos, “impossíveis de ficar de pé”. “Hoje tentamos exumar esses ‘cadáveres’ e resolver o problema, em uma iniciativa que envolve o Ministério da Economia, o Ministério da Infraestrutura e que conta com a participação do BNDES”, disse Abrahão.

Ele também falou de mecanismos para mitigar o risco dos investidores. Citou a possibilidade de se usar instrumentos de “outorga variável” e disse que os reajustes tarifários atrelados ao IPCA podem ser eficientes a longo prazo. A preocupação com a variação cambial é mais de curto prazo, observou, e está atrelada a pagamentos de dívida. “Estamos estudando a formação de fundos que possam comprar parte desse risco”, afirmou Abrahão.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 10/07/2020*

## **NAVIO HISTÓRICO PODE AFUNDAR E CAUSAR DANOS NO PORTO DE SANTOS**

Navio histórico pode afundar e causar danos no porto de Santos Atracado desde 2008, o Professor W. Besnard apresenta estado crítico de conservação e corre risco de afundar, causando problemas ambientais e de navegação

*Por Folhapress — Santos 10/07/2020 13h59 Atualizado*

Um navio histórico utilizado para pesquisas oceanográficas, construído e lançado ao mar em 1966, virou motivo de preocupação no porto de Santos, no litoral sul paulista. Atracado desde 2008, o Professor W. Besnard apresenta estado crítico de conservação e corre risco de afundar.

O principal temor do Ibama e da Santos Port Authority (SPA), responsável pela gestão portuária, é de que a embarcação possa acarretar impactos ambientais e sérios prejuízos para o canal de navegação do porto, que já sofre com a redução da profundidade.

No último ano, a falta de condições para atracação gerou sobrestadia — multa cobrada por exceder o tempo de permanência em um porto conforme estipulado na carta-partida.

***"Se a situação piorar, a embarcação poderá ir para o meio do canal e causar um prejuízo enorme a navegação. A maior preocupação, claro, é com o impacto ambiental. Hoje ele é um risco por completo" , disse a agente ambiental Ana Angélica Alabarce, chefe do Ibama em Santos.***

O problema foi detectado na última semana após uma vistoria realizada pela SPA em conjunto com o Ibama. Na ocasião, verificou-se um processo de adernamento, ou seja, de inclinação para um dos lados da embarcação. A situação piorou devido a uma grande quantidade de água acumulada em razão de um furo ou fissura.

O navio apresenta sinais de abandono, com uma série de buracos ocasionados por corrosões, além de diversos pontos de ferrugem e musgo.

***"O navio está em situação deplorável, totalmente sucateado. Facilmente uma chuva ou a movimentação de um navio maior poderia acarretar no tombamento completo. Estamos tentando conter", explicou Alabarce.***

Para a operação foram instaladas barreiras e contratado um equipamento específico, vindo do Rio de Janeiro, para a retirada de água. Há tensão pela possibilidade de vazamento óleo.

"Desde 2018 cobramos a retirada do navio do cais, pois seria necessário muito dinheiro para recuperá-lo. É um processo muito lento, não temos respostas do proprietário", afirma a agente do Ibama.

Ainda não há previsão para o encerramento dos trabalhos. A operação é realizada em conjunto com a Marinha.

Pelo risco iminente, a SPA disse que autuou Fernando Liberalli, do Instituto do Mar (Imar), responsável pela embarcação, determinando providências. O Imar declarou não possuir recursos financeiros para viabilizar a operação de remoção da água contida no interior do navio e outros reparos.

Os custos e outras medidas realizados são feitos pela autoridade portuária e serão, posteriormente, pedidos como ressarcimento ao proprietário.

O navio tem 49,3 metros de comprimento. Ele realizou uma série de expedições para a formação de pesquisadores e coletas de material para estudos científicos, sendo um dos pioneiros em pesquisas brasileiras na Antártica.

Desde 2008, após um incêndio, está inoperante. A embarcação pertencia ao Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo (USP). Posteriormente, foi doada a Ilhabela, que pretendia afundá-la e transformá-la em um recife artificial. Em 2019, a prefeitura de Ilhabela doou ao Instituto do Mar, que afirmava ser possível recuperá-lo.

Em 2016, o Imar anunciou um projeto idealizado pelo Sindicato dos Trabalhadores Aquaviários do Guarujá e Região (Sintagre) para que o navio fosse utilizado como escola de navegação para marinheiros e um museu aberto à visitação. De acordo com o diretor financeiro do sindicato, Aloísio Matos, 44, Liberalli nunca mais deu retornos sobre o projeto.

"Conseguiríamos muita mão de obra, poderíamos gerar estágio para aquaviários, mas, desde o falecimento do nosso presidente, não temos mais contatos". A reportagem do jornal "Folha de S. Paulo" tentou contato com Fernando Liberalli e com o Imar, mas não obteve resposta.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 10/07/2020*

## **EMBARQUES DE SOJA PELOS PORTOS DO PARANÁ CRESCERAM QUASE 60%**

No primeiro semestre, portos do Estado enviaram 9,2 milhões de toneladas de soja ao exterior

*Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo 10/07/2020 12h37 Atualizado*

As exportações de soja pelos portos de Paranaguá e Antonina, no Paraná, aumentaram 59% no primeiro semestre na comparação com igual período do ano passado, totalizando 9,2 milhões de toneladas.



[https://s2.glbimg.com/lAxuLmnX-cthB0jamE8kGpvjue8=/0x0:755x553/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2019/K/l/AeYGpNRJAzkdFn7qwGmg/foto02agr-101-balanca-b11.jpg](https://s2.glbimg.com/lAxuLmnX-cthB0jamE8kGpvjue8=/0x0:755x553/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/K/l/AeYGpNRJAzkdFn7qwGmg/foto02agr-101-balanca-b11.jpg)

*Exportações de soja aumentaram nos portos paranaenses — Foto: Jonne Roriz/AE*

Os embarques de soja ao exterior representaram 33% de toda a movimentação de cargas até junho pelos portos do Estado.

Outro produto agrícola cujas exportações cresceram foi o açúcar. Entre janeiro e junho deste ano foram mais de 1,5 milhão de toneladas, em saca e a granel, 70% mais do que no mesmo intervalo de 2019.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 10/07/2020*

## **LEILÃO DE 5G NÃO SERÁ ARRECADATÓRIO, DIZ SECRETÁRIO DO MINISTÉRIO DA ECONOMIA**

Segundo Diogo Mac Cord, “o que realmente precisa é induzir o setor para ser mais competitivo”  
*Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília*

A equipe econômica do governo Jair Bolsonaro tem dado sinais de que o leilão das licenças da quinta geração da telefonia móvel (5G) não terá viés arrecadatório para ajudar o governo no cumprimento da meta fiscal.

Esse era um pleito tanto das operadoras como da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), que preferem direcionar recursos obtidos na licitação para investimento nas redes de serviço, em vez de cobrar um valor muito alto pela licença.

Diogo Mac Cord, Secretario de Desenvolvimento da Infraestrutura – Ministerio da Economia —  
Foto: Claudio Belli/Valor

Durante debate transmitido ao vivo pela internet organizado pela “Aliança Conecta Brasil F4”, o secretário de Desenvolvimento da Infraestrutura do Ministério da Economia, Diogo Mac Cord, apresentou qual é o entendimento da pasta sobre o tema.

“Quando você coloca o leilão, se ele vai ter a função fiscal, isso já está pacificado que não. O que realmente a gente precisa é induzir o setor para ser mais competitivo”, disse.

O secretário afirmou que o padrão 5G, apontado como novo vetor de transformação da comunicação e do setor produtivo no mundo, é reconhecido como área estratégica pela equipe econômica.

“Não tenho a menor dúvida de que esse assunto está no topo de prioridade do governo e também aqui dentro do Ministério da Economia. O ministro Paulo Guedes coloca isso de maneira sempre muito clara”, disse Cord.

O leilão do 5G que estava previsto para ocorrer no final deste ano, mas foi adiado para o primeiro semestre de 2021

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data : 10/07/2020*

## CONTA DA BRASKEM EM ALAGOAS JÁ ATINGE R\$ 5 BILHÕES

Petroquímica informou ontem que vai separar mais R\$ 1,6 bilhão para fazer frente aos gastos adicionais com o afundamento do solo em bairros de Maceió

*Por Stella Fontes — De São Paulo*



[https://s2.glbimg.com/wyT8cZwdCXTAUiqtbcd3cgckrYA=/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/2/a/DC4UthTLOvdUvOksBASw/foto10emp-101-brask-b2.jpg](https://s2.glbimg.com/wyT8cZwdCXTAUiqtbcd3cgckrYA=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/2/a/DC4UthTLOvdUvOksBASw/foto10emp-101-brask-b2.jpg)

*Roberto Simões, presidente da Braskem: Estudos, que ainda estão em andamento, vão determinar qual é o mapa definitivo da área de risco em Maceió — Foto: Luciana Whitaker*

Os gastos estimados pela Braskem com o problema geológico em Maceió (AL), que foi associado à mineração de sal-gema da petroquímica, subiram a R\$ 5 bilhões e devem continuar em ascensão. Ainda há estudos em andamento e não há desfecho para a ação civil movida pelo Ministério Público Federal (MPF), que inicialmente pediu cerca de R\$ 20 bilhões em reparação a danos socioambientais. Além disso, a Defesa Civil tem enfatizado que o mapa da região de risco é dinâmico, e mais famílias podem ter de desocupar imóveis ao longo do tempo.

Ontem, a Braskem informou que vai separar mais R\$ 1,6 bilhão para fazer frente aos gastos adicionais com o afundamento do solo no entorno da mineração, que levou à necessidade de desocupação de mais 1,918 mil residências. Assim, 6,4 mil imóveis já foram atingidos na capital.

## Zona de risco

Bairros de Maceió afetados por afundamento do solo

- |                               |   |                         |
|-------------------------------|---|-------------------------|
| ■ Área já alagada             | ■ Área de realocação e monitoramento/alarme | ■ Área de realocação    |
| ■ Área passível de alagamento | ■ Área de monitoramento/alarme e realocação | ■ Área de monitoramento |



Fonte: Defesa Civil de Maceió, Defesa Civil do Brasil e CPRM

Com a ampliação da área considerada de risco pela Defesa Civil, a companhia vai provisionar mais R\$ 850 milhões para “potenciais medidas de apoio aos moradores das novas áreas” e R\$ 750 milhões para o encerramento definitivo da extração de sal-gema na capital alagoana e monitoramento dos 35 poços

[https://s2.glbimg.com/2nLatChDXOUzDn1dzN-6wnJembw=/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/5/f/sl7esoQSyOj9HAhkKuaQ/arte10emp-102-brask-b2.jpg](https://s2.glbimg.com/2nLatChDXOUzDn1dzN-6wnJembw=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/5/f/sl7esoQSyOj9HAhkKuaQ/arte10emp-102-brask-b2.jpg)

No quarto trimestre, a petroquímica já havia provisionado R\$ 3,4 bilhões para arcar com as despesas de Alagoas, o que resultou em prejuízo no período de R\$ 2,9 bilhões, o maior de sua história. Os recursos já começaram a ser liberados e pelos menos 700 famílias fecharam acordo.

De acordo com o presidente da Braskem, Roberto Simões, a companhia decidiu reservar os novos recursos enquanto seguem as discussões com as autoridades sobre como será conduzida a realocação dessas famílias. Segundo o executivo, a empresa recebeu, há cerca de 15 dias, ofício da Defesa Civil com o novo mapa de “setorização de danos”,

ampliando o número de moradias que devem ser evacuadas nos bairros Pinheiro, Mutange, Bebedouro e Bom Parto, e iniciou uma rodada de conversas para entender a fundamentação técnica da decisão.

Novas reuniões estão marcadas para os próximos dias. “Mas decidimos já disponibilizar recursos para algumas dessas famílias, enquanto se define como será essa realocação”, afirmou ao Valor. Cerca de 2,2 mil famílias que estavam na zona considerada de risco já foram retiradas de suas casas.

De acordo com Simões, os estudos que embasam a decisão sobre quais áreas são de desocupação e quais são de monitoramento têm sido conduzidos também pela companhia e compartilhados com a Defesa Civil e o Serviço Geológico do Brasil (CPRM). “Os estudos vão dizer se já estamos perto do mapa definitivo de desocupação, que é definido pela Defesa Civil”, disse Simões, ao ser questionado sobre a possibilidade de novos dispêndios em Alagoas. Neste momento, os estudos indicam que, dos 35 poços, quatro serão fechados com areia e os demais serão tratados com pressurização. Todos terão de ser monitorados continuamente.

Na avaliação da Petrobras, segunda maior acionista da Braskem, o novo provisionamento pode não ser suficiente para reparar os danos em Maceió, segundo o Valor apurou. Procurada, porém, a estatal não comentou o assunto.

Também não se sabe se o novo provisionamento pode afetar a revisão do acordo de acionistas da Braskem, que está sendo debatido entre a estatal e a controladora Odebrecht, e a venda da fatia da Petrobras na petroquímica.

Aos olhos dos técnicos, a tendência é a de que mais famílias tenham de ser removidas de suas casas, à medida que avance o processo de afundamento do solo naquela região. De acordo com o geólogo Antonioni Guerrero, do Centro Integrado de Monitoramento e Alerta de Defesa Civil (Cimadec) de Maceió, o processo é “complexo” e “grave”. “Áreas que ainda estão em monitoramento podem ser atualizadas para realocação”, disse.

De acordo com Guerrero, foram identificados quatro riscos na região: risco de colapso das minas, com a abertura de uma cratera com raio significativo; risco de fraturamento das construções associado ao rebaixamento do solo; risco de alagamento pelas águas da Lagoa Mandaú; e o mais recente, risco social, uma vez que o deslocamento de cerca de 2 mil famílias já fez surgir áreas isoladas, menos ocupadas e mais inseguras.

A mineração de sal-gema (sal usado na produção de dicloroetano, que é base do PVC) da Braskem foi relacionada, pela CPRM, ao afundamento do solo nos quatro bairros de Maceió. Os primeiros chamados à Defesa Civil foram feitos em 2018, quando houve um tremor de terra naquela região.

No ano passado, a Braskem encerrou a atividade nas minas mas, de lá para cá, conforme o geólogo, houve intensificação do processo de fratura em algumas áreas. “O fechamento dos poços pode eliminar o risco de cratera, mas a subsidência [afundamento do solo] vai persistir ainda por um longo período, talvez de dez anos”, explicou.

Em um ano, não foi apenas a conta da petroquímica com Alagoas que mudou. Num primeiro momento, a Braskem contestou o laudo da CPRM, divulgado em maio do ano passado, e, embora tenha iniciado uma série de ações de apoio e segurança nas áreas atingidas já naquele momento, não admitiu publicamente a extensão do problema sob a justificativa de que era necessário aguardar mais estudos.

A partir do acordo firmado com a Defensoria Pública do Estado de Alagoas, o Ministério Público Federal, o Ministério Público do Estado de Alagoas e a Defensoria Pública da União, em 3 de janeiro deste ano, essa postura mudou. Além da inclusão de um quarto bairro na área considerada de risco, a empresa passou a dialogar com as autoridades na busca de uma solução para o problema e tem acompanhado as decisões da Defesa Civil. (Colaborou Rodrigo Polito, do Rio)

*Fonte: Valor Econômico - SP  
Data : 10/07/2020*

# FOLHA DE S.PAULO

## FOLHA DE SÃO PAULO – SP

### DISPUTA NO PORTO DE SANTOS AMEAÇA LEILÕES E MOBILIZA LOBISTAS

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09/07/2020 - 20:33*

Uma disputa entre a Marimex, empresa que armazena contêineres no porto de Santos (SP), e o Ministério da Infraestrutura ameaça prejudicar os próximos leilões de terminais de cargas. Dois estão previstos para o fim de agosto.

Na avaliação do governo, o certame deve ocorrer, mas interessados podem desistir e os lances remanescentes ficarão abaixo do esperado caso persistam as incertezas jurídicas sobre a saída da Marimex do porto paulista.

No centro da disputa está a prorrogação de um contrato de 20 anos da empresa com a União que expirou no início de maio e não foi renovado. Decisão do STF reafirmou o direito da União de decidir pela prorrogação ou encerramento do contrato.

Na área de cerca de 100 mil metros quadrados onde ficam os armazéns da Marimex o governo defende a construção de um complexo de linhas ferroviárias, fundamental para o escoamento de cargas, que devem praticamente dobrar até 2040, segundo as projeções da pasta.

Para exigir a renovação do contrato, a Marimex foi à Justiça. Inicialmente, a decisão foi favorável, mas a União recorreu e obteve vitória.

No entanto, neste momento, existe uma medida cautelar pendente em favor da Marimex no TCU (Tribunal de Contas da União).



[https://f.i.uol.com.br/fotografia/2019/04/19/15557208535cba6a951f88f\\_1555720853\\_3x2\\_rt.jpg](https://f.i.uol.com.br/fotografia/2019/04/19/15557208535cba6a951f88f_1555720853_3x2_rt.jpg)

Nos autos, o ministro Vital do Rêgo manteve o contrato da empresa sob o argumento de que seria preciso analisar o caso com mais cautela sob risco de que a retirada da Marimex do porto se configure “perda maior ao erário” e “dano irreversível”.

Na semana passada, a Abratec (Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres) pediu ao ministro do TCU que cancelasse essa decisão

sob risco de prejudicar os leilões.

As associadas afirmam que, de acordo com o edital dos terminais S14 e S14A, uma das premissas básicas para a operação de cargas é o escoamento das mercadorias pelos ramais ferroviários que serão construídos.

Para a Abratec, se a Marimex continuar na área, há risco de que o projeto não seja entregue como consta do edital. E esse risco será transferido pelos interessados no leilão, que reduzirão o valor dos lances.

A Marimex é uma empresa que opera no porto desde 1987. Começou com uma área de 15,7 mil metros quadrados. Hoje tem cerca de 100 mil metros quadrados, dos quais somente 42 mil metros quadrados foram licitados.

Por isso, o TCU conduz uma auditoria para averiguar a legalidade da operação. Ao tribunal a empresa afirmou ter recebido áreas no porto como compensação pela construção da avenida Perimetral, principal via de acesso à região portuária.

Em 2015, a empresa venceu uma licitação por novas áreas, mas não pagou a outorga.

Em vez de executar as garantias, o governo cancelou o leilão. O ministério, naquele momento, estava sob comando do PL, partido do centrão.

Desta vez, para tentar reverter a situação, a Marimex contratou um time de lobistas, que procuraram deputados do centrão, como Fausto Pinato (PP-SP), e também Carlos Sampaio (PSDB-SP), líder do partido na Câmara. Em meados de abril, a empresa também recorreu ao Ministério da Economia.

O advogado Fernando Câmara agendou um encontro com o presidente e dono da Marimex, Antonio Carlos Fonseca Cristiano, e com o secretário-adjunto Pedro Capeluppi.

O imbróglio com a Marimex preocupa a administração do porto (Santos Port Authority) porque ela terá de seguir as diretrizes do novo PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento) e cumprir metas de desempenho fiscalizadas pela Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários).

Com o novo desenho dos terminais, a Secretaria dos Portos do Ministério da Infraestrutura espera investimentos de R\$ 9,7 bilhões projetados pela administração do porto para os próximos dez anos.

Serão novos terminais, mais acessos terrestres para aumentar a capacidade do complexo em 50% até 2040, atingindo 240,6 milhões de toneladas.

A expectativa é de geração de 60,4 mil empregos, o equivalente a 21% da população ocupada nas três cidades do entorno —Santos, Guarujá e Cubatão.

Atualmente, 100% da capacidade da malha ferroviária do porto está ocupada.

Segundo os técnicos do ministério, as projeções só se confirmam com as obras ferroviárias. Ou seja: se algo der errado nessa modelagem, haverá impacto na movimentação de cargas pela ferrovia Norte-Sul e também pela Malha Paulista, que teve contrato prorrogado antecipadamente.

Nesse cenário, poderá haver desequilíbrio contratual, acarretando em prováveis custos de compensação dos concessionários pela União.

Atualmente, os trens da Malha Paulista, operada pela Rumo Logística, têm capacidade de transporte de 35 milhões de toneladas por ano no porto de Santos.

Com a renovação antecipada do contrato, ocorrida em abril, terão de ampliá-la para 75 milhões de toneladas em seis anos.

Pela malha ferroviária norte da Rumo, que vai de Santos ao Centro-Oeste, descem atualmente para Santos 15 milhões de toneladas por ano. Com as obras, poderão passar para o dobro em carga movimentada.

O último trecho da Ferrovia Norte-Sul, também arrematado pela Rumo por R\$ 2,7 bilhões, em leilão em 2019, deverá levar ao menos 3 milhões de toneladas para Santos.

Nos bastidores, a Marimex afirma que, ao não renovar seu contrato, o governo favorecerá a Rumo Logística, que, segundo a empresa, também ficará responsável pela operação da pera ferroviária —área de manobra.

No entanto, duas propostas para essa área de manobra preveem que ou ela será privatizada (ou concedida) com o próprio porto ou ficará com um consórcio de empresas (Rumo, MRS, FCA, entre outras) que farão uma operação compartilhada. Nesse caso, a perna ferroviária ficaria fora da privatização.

Essa reconfiguração do porto de Santos afeta também outras empresas, como a Bandeirantes e A Ecoporto, que têm contratos prestes a vencer. O ministério já sinalizou que pode não haver prorrogação nesses casos.

Técnicos do governo afirmam que processo similar deve ocorrer também em Suape (PE). O maior impacto é em Santos, responsável por 28% da corrente de comércio brasileira, com movimentação de mais de 130 milhões de toneladas por ano e crescimento anual de 5% desde 2009.

A Marimex disse que a empresa tenta estender sua concessão no porto desde 2016 sem que seu pedido inicial de renovação fosse apreciado.

O advogado da empresa, José Cardoso Dutra, afirma que o plano de investimentos já tinha sido anteriormente aprovado pela própria Secretaria de Portos e que está em conformidade com o PDZ vigente.

“O plano-mestre [diretriz dada pelo ministério para a elaboração do PDZ de cada porto] nos contemplou. Mas aí mudaram a regra no meio do jogo [um novo PDZ, com a exclusão]. Uma coisa

é declarar [a mudança futura do PDZ]. Outra é colocá-la nos autos [para que pudessem recorrer da decisão].”

Dutra informou ainda que, “em nenhum momento” o PDZ foi apresentado antes do prazo do vencimento do contrato. “Por isso, não tínhamos como recorrer. Ao final, nos disseram que não haveria a renovação porque construiriam uma linha ferroviária na área onde fica a Marimex. Essa linha poderia ser feita em outro local, mas não, decidiram tirá-la do porto e deixar na rua 1.200 trabalhadores.”

Por meio de sua assessoria, a Marimex disse que, em 2015, venceu o leilão para explorar área com acesso ao cais no porto de Santos, mas o certame foi revogado pelo então Ministério dos Transportes, em 2017. A empresa não detalhou os motivos que levaram ao cancelamento.

Sobre o lobby em Brasília, a Marimex informa que contratou a empresa de representação institucional do advogado Fernando Câmara, que atua, de forma técnica, na busca de agendas com representantes de todos os Poderes em Brasília para que a empresa consiga, “pelo diálogo”, resolver sua situação.

“Não é incomum que empresas procurem por parlamentares de seu estado, para conversarem sobre demandas de interesse público, como o porto de Santos”, afirma a empresa por nota.

O Ministério de Infraestrutura disse que o governo tentou conceder à Marimex um contrato temporário, de 180 dias, que poderá ser renovado até o início das obras no porto. No entanto, segundo o ministério, a empresa recusou.

A pasta também disse que, ao decidir pela não renovação do contrato, mira o interesse público e que seu direito à não renovação, com base nesse preceito, foi reafirmado pela Justiça.

A Marimex disse não discutir esse direito, mas a forma como a medida foi tomada.

*Fonte: Folha de São Paulo – SP*

*Data : 10/07/2020*

# portosenavios

## PORTAL PORTOS E NAVIOS

### 13 GOVERNOS PROMETEM AÇÃO PARA TROCA DE MARÍTIMOS. BRASIL NÃO INTEGRA A LISTA

*Da Redação NAVEGAÇÃO 10/07/2020 - 10:18*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200507-maritimo.jpg>

Em uma declaração conjunta, representantes de 13 países expressaram profunda preocupação sobre a atual crise, ao reconhecer as dificuldades dos operadores de navios em todo mundo em trocar a tripulação em meio à pandemia. É o maior desafio operacional para a circulação segura e eficiente do comércio mundial, disseram.

O secretário-geral da Organização Marítima Internacional (IMO), Kitack Lim, congratulou-se com o compromisso dos 13 países em facilitar as trocas de tripulação e aceitar a designação de "trabalhadores-chave" para os marítimos, após a realização de uma cúpula ministerial virtual, organizada pelo governo do Reino Unido em 9 de julho. Essa etapa representa um progresso significativo para ajudar a resolver a crise crescente que o setor marítimo enfrenta e permitir que centenas de milhares de marítimos ociosos voltem para casa ou se juntem a navios.

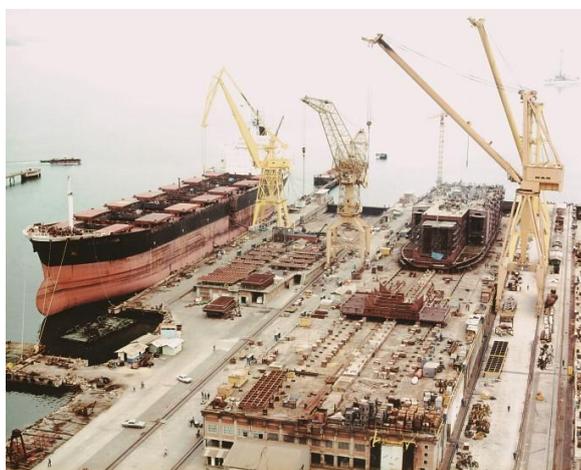
Os governos ao redor do mundo têm causado significativo obstáculos às mudanças da tripulação, atingindo centenas de milhares de marinheiros. Atualmente estima-se que pelo menos 200 mil trabalhadores marítimos em todo o mundo estão presos em navios e exigem repatriação imediata. Um número semelhante precisa se juntar aos navios para substituí-los. Isso levou a uma crescente crise humanitária, além de causar preocupações de que a fadiga dos marítimos cause problemas de saúde mental que podem levar a graves acidentes marítimos. Também há preocupações com a continuidade da cadeia de suprimentos global.

A declaração conjunta foi assinada por representantes dos seguintes países: Dinamarca, França, Alemanha, Grécia, Indonésia, Holanda, Noruega, Filipinas, Arábia Saudita, Cingapura, Emirados Árabes Unidos, Reino Unido e Estados Unidos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 10/07/2020

## **GALHARDO, DA CSENO/ABIMAQ: INDÚSTRIA NAVAL PRECISA DE APOIO PARA SE DESENVOLVER**

Por Dérika Virgulino INDÚSTRIA NAVAL 09/07/2020 - 20:52



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170403-estaleiro.jpg>

Arquivo

***Para Galharo é necessário pensar em uma política pública que torne a indústria naval e offshore atrativa para o setor de óleo e gás.***

Apesar da grande capacidade que vem sendo demonstrada pelo mercado de óleo e gás no Brasil, a indústria naval nacional ainda não tem conseguido acompanhar esse potencial. Isso porque, de acordo com o presidente da câmara setorial de equipamentos navais, offshore e onshore da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e

Equipamentos (CSENO/Abimaq), Bruno Galharo falta apoio governamental para fomentar a indústria naval e offshore no país. Para ele, é preciso pensar em uma política de estado capaz de fazer convergir os interesses das oil companies com a capacidade industrial brasileira.

Galharo ressaltou que enquanto países como a China possibilitarem custos menores para a construção naval e offshore, as companhias do setor de óleo e gás vão continuar construindo fora do Brasil. Segundo ele, fica difícil para a indústria exigir mais participação nessa atividade sem que haja fomento por parte do governo. “Nessa disputa de queda de braços é a indústria que está perdendo, haja vista que, atualmente, existem seis ou sete FPSOs sendo construídos fora do Brasil”, disse durante Live promovida pela Revista Portos e Navios sobre “Como tornar a indústria naval e de O&G nacional mais competitiva”, nesta quinta-feira (09).

Para fomentar a indústria de construção offshore no país, ele elencou algumas medidas que o governo poderia tomar. Um delas seria aproveitar a existência de um grande número de estaleiros instalados no litoral do país e criar, a exemplo da China, zonas econômicas especiais. Essas zonas funcionariam como ecossistemas industriais que contariam com uma série de subsídios governamentais como, a obtenção de benefícios fiscais no fornecimento de materiais, redução de impostos para as empresas, entre outras medidas. Além disso, poderiam ser atreladas aos ecossistemas empresas voltadas para novas tecnologias com vistas à redução de custos. Tudo isso como algumas possibilidades para tornar a indústria naval e offshore mais atrativa para o mercado de óleo e gás.

De acordo com Galharo, dentro do setor de óleo e gás, provavelmente o mercado de fornecimento de gás tem sido o mais promissor no Brasil, trazendo também oportunidades para a indústria. “O Pré-sal é realidade e vai existir um excedente de gás enorme vindo daí. E o Brasil não pode perder o time. Por isso, a gente precisa acelerar o marco legal do gás e monetizar esse

bem para o Brasil”, frisou. Ele afirmou que, embora o país ainda não esteja “surfando nessa onda” como deveria, já existe empresas se preparando para esse “boom”, como é o caso de terminais portuários de regaseificação, empresas estudando a possibilidade de transportar o gás pela região Norte do país que demanda muito diesel, e que também já vivencia o movimento de transformar essa demanda em GNL.

A perspectiva de escoar o gás pelos rios do Norte do país, segundo ele, vai demandar a construção de diversas embarcações. Além disso, apesar de grande parte das unidades de regaseificação estejam sendo construídas fora do Brasil, após chegarem ao país e começarem a operar, vão gerar serviços de manutenção e empregos. Ele disse que a expectativa de investimentos neste setor é de mais de 80 bilhões de reais nos próximos cinco ou dez anos.

Outro mercado que demonstrado ser promissor no país é o de descomissionamento de embarcações e plataformas. De acordo com ele, como o processo de revitalização de campos maduros vem se tornando “desinteressante”, o número de plataformas que passaram a ser alvo de descomissionamento aumentou muito. “Hoje esse é um negócio muito legal para o mercado”, destacou. Ele afirmou que o potencial desse segmento é de mais 26 bilhões de reais para os próximos cinco anos. Ele lembrou também que este mercado é bastante regulado no país por meio de entidades como a Marinha do Brasil, ANP e Ibama, e que o estaleiro que queira se preparar para este mercado precisa buscar especialização.

Galhardo afirmou ainda que a CSENO tem como um dos pilares a atuação em todos os projetos de lei da ANP e que se posiciona sobre as modificações que a agência traz para o mercado de óleo e gás. Outro pilar da câmara setorial é o mercadológico. Neste foi criado um Grupo de Trabalho (GT) para tratar a respeito do projeto da Marinha sobre as Fragatas. Segundo ele esse projeto é a “menina dos olhos do mercado offshore e naval” no país, especialmente porque existe um nível de conteúdo local significativo. Ele afirmou que o projeto já está bastante consolidado.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/07/2020*

## **RAIZ DE PROBLEMAS NOS PORTOS ESTÁ NA FALTA DE AUTONOMIA E CENTRALIZAÇÃO DE DECISÕES, AVALIA CONSULTOR**

*Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 09/07/2020 - 21:01*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190726-porto-santos.jpg>

*Arquivo*

Para Frederico Bussinger, houve um lampejo de 'landlordismo' no Brasil nos anos 1990, mas que voltou a ser centralizado gradualmente.

O consultor e especialista do setor portuário, Frederico Bussinger, avalia que a raiz dos problemas nos portos está na falta de autonomia e na centralização das decisões pelo poder concedente. Bussinger acredita que a autonomia permite planejar o porto e geri-lo de forma mais eficiente e direcionada. Ele destaca a descentralização em portos como Roterdã e Hamburgo e de países como China e Estados Unidos, onde as administrações portuárias são articuladoras das questões locais. Bussinger vê as ações de planejar, regular e arbitrar como funções que não arrecadam recursos para os portos, na medida em que eles ganham com armazenagem e pelas operações embarque e desembarque. Esse tipo de operação no Brasil é predominantemente de gestão privada. Segundo o consultor, a função de autoridade administradora representa quase um ônus desse condomínio.

Ele entende que as funções de autoridade portuária, como questões alfandegárias, sanitárias, policiais e marítimas, sempre serão públicas. Bussinger sugere que a autoridade administradora seja um gestor de condomínio, com a criação uma sociedade de propósito específico (SPE) com participação de arrendatários e operadores. A ideia é não ter função de autoridade, administrando a infraestrutura básica, que inclui como canal de acesso, acessos terrestres e interação com a

cidade. No caso de Santos, também a conexão das duas margens. Para o consultor, os arrendatários e operadores são os principais interessados de que o canal tenha a profundidade adequada e boa sinalização, sem precisar esperar a maré.

O consultor observa que a maioria das administrações portuárias mundiais é pública e os portos funcionam com gestão privada e autonomia. Bussinger lembra que as reformas portuárias dos anos 1990 representaram uma revolução que contribuiu para aumento de escala, produtividade e investimentos, num período em que os portos tiveram mais autonomia. Além disso, os conselhos de autoridade portuária (CAPs) eram deliberativos, o que permitia decisões estratégicas a nível local. A partir da Lei 12.815/2013, os CAPs passaram a ser de caráter apenas consultivo.

Bussinger compara que, na véspera da 8630/1993, os players queriam entrar no porto público e, hoje, há certa preferência por operar fora dele. “Somos lentos. Os processos não andam porque o processo decisório é centralizado. Terminais dentro do porto não querem fazer investimentos dentro do porto porque os TUPs são melhores”, analisou. Ele ponderou que somente privatização não resolverá os problemas portuários.

Ele aponta que o landlord tem 800 anos de vida e é o modelo dominante em mais de 80% dos portos do mundo. O consultor observa que, no mundo inteiro, as autoridades portuárias são públicas, em alguns casos estatais. O especialista lembra que houve um lampejo de ‘landlordismo’ no Brasil nos anos 1990, mas que voltou a ser centralizado gradualmente, sobretudo a partir da Lei 12.815. No entanto, Bussinger considera que o termo landlord não se aplica ao modelo portuário brasileiro.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/07/2020*

## **PETROBRAS BATE RECORDE NA PRODUÇÃO DE BUNKER NA REPLAN**

*Da Redação OFFSHORE 09/07/2020 - 20:38*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200624-refinaria-de-paulinia-replan-petrobras.jpg>

A Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras informa que a Refinaria de Paulínia (Replan), localizada no estado de São Paulo, bateu o recorde mensal de produção de Bunker 2020, óleo combustível com baixo teor de enxofre utilizado em navios, pelo segundo mês consecutivo. Em junho, a refinaria atingiu a marca de 148 mil m<sup>3</sup>, valor 20% superior ao recorde anterior registrado em maio, de 123

mil m<sup>3</sup>.

Desde o início de 2020, todo combustível para navios comercializado no Brasil e em mais de 170 países deve possuir teor de 0,5% de enxofre, de acordo com a International Maritime Organization (IMO 2020).

O mês de junho também foi marcado pela retomada das operações de uma unidade de destilação (U-200A) e uma unidade de craqueamento catalítico (U-220), para atendimento ao aumento da demanda de mercado por derivados. Com o retorno dessas unidades, a refinaria volta a ter capacidade de processar 69 mil m<sup>3</sup> de petróleo por dia, a maior do parque de refino da Petrobras.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/07/2020*

## **TRABALHADORES ACIONISTAS DA PETROBRÁS FUNDAM ASSOCIAÇÃO PARA FISCALIZAR GESTÃO DA EMPRESA**

*Da Redação OFFSHORE 09/07/2020 - 20:36*

Associação Nacional dos Petroleiros Acionistas Minoritários da Petrobrás (Anapetro) vai questionar a venda de ativos e outras ações da atual diretoria da empresa em órgãos de controle, como CVM e TCU

Um grupo de trabalhadores e trabalhadoras da Petrobrás que têm ações da companhia fundou a Associação Nacional dos Petroleiros Acionistas Minoritários da Petrobrás (Anapetro).

Iniciativa capitaneada pela Federação Única dos Petroleiros (FUP) e seus sindicatos, a entidade tem como principal objetivo a fiscalização das ações da atual gestão da Petrobrás, sobretudo em relação ao programa de venda de ativos da empresa. A Anapetro pretende contestar tais decisões junto a órgãos de controle de companhias de capital aberto, como a Comissão de Valores Mobiliários (CVM), e estatais, como o Tribunal de Contas da União (TCU).

“A construção da associação não é nova, mas foi concretizada pela conjuntura atual, diante da necessidade de se questionar os desmandos da gestão da Petrobrás em outros fóruns, como CVM, Bolsa de Valores, Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) e TCU”, explica Mário Alberto Dal Zot, presidente da Anapetro e diretor do Sindipetro-PR/SC.

“Vamos questionar e responsabilizar a gestão da Petrobrás. Os gestores vêm agindo contra os interesses da própria empresa, privilegiando importadores com a redução das cargas de refinarias; deixando de investir em pesquisa e desenvolvimento; tomando medidas contra o futuro da empresa, como a saída do mercado de fertilizantes e do setor de biocombustíveis e de energias renováveis e o foco exclusivo na exportação de óleo cru; e vendendo ativos que agregam valor a seus produtos. Ou seja, a visão imediatista da gestão está condenando a empresa à extinção. É aqui que entra a Anapetro, para defender a Petrobrás, fazendo com que a empresa seja forte e capaz de alavancar o desenvolvimento nacional, ainda mais no contexto da imensa crise econômica provocada pela pandemia de Covid-19”, complementa Dal Zot.

A diretoria da Anapetro está atuando para garantir participação de seus representantes na próxima assembleia de acionistas da Petrobrás, marcada para 22 de julho. A entidade já tem 60 sócios fundadores associados, e outros 60 trabalhadores e trabalhadoras acionistas da Petrobrás estão em processo de associação. Contudo, a expectativa é atrair o máximo de trabalhadores acionistas para a entidade, independentemente de participação sindical. A única condição para filiação é trabalhar na Petrobrás e ter ações da empresa.

“Precisamos ter legitimidade, o que se dará pela participação daqueles que também acreditem nessa ideia, associando-se à Anapetro, contribuindo com a associação, debatendo e ajudando a construir ações para enfrentarmos todosesses ataques que a Petrobrás, seus trabalhadores e a sociedade de maneira geral vêm sofrendo”, afirma Dal Zot.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/07/2020*

## **PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL LANÇA EDITAL DE DRAGAGEM**

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09/07/2020 - 20:25*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200709-dragagem.jpg>

O Porto de São Francisco do Sul lançou na semana passada o edital de dragagem de manutenção para remoção de sedimentos, com volume aproximado de dois milhões de metros cúbicos, readequando o canal de acesso, a bacia de evolução e os berços de atracação.

Essa obra vai permitir o recebimento de navios com maior capacidade de carga e oferecer mais segurança nas operações, assegurando aumento na produtividade.

“O que buscamos com as operações de dragagem é que São Francisco do Sul continue sendo referência quanto a segurança da navegação e atração de grandes navios,” afirma Fabiano Ramalho, presidente da SCPar Porto de São Francisco do Sul, recém-nomeado.

Assim que receber a ordem de serviço, a empresa vencedora do certame terá o tempo máximo de 30 dias para a mobilização, sendo que o prazo para a conclusão da obra é de 160 dias (já contando com o período da mobilização).

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/07/2020*

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

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09/07/2020 - 20:31*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200709-porto-de-itagua-i-terminal-cpbs-vale.jpg>

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 Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/07/2020*