

Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

Destaque: Matérias que citam o ministro Fernando Coelho Filho ou o MME:

Sumário

VEÍCULO: O Globo	1
Título: Nota.....	1
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	2
Título: EAS terá de quitar dívida de R\$ 1 bi em dois anos	2
Título: Estaleiros cogitam uso de fundo da Marinha	3

VEÍCULO: O Globo
Seção: Rio / colunas
Autor: Ancelmo Gois
Título: Nota

O país das estatais

Caso o governo mande ao Congresso MP permitindo que a Pré-Sal Petróleo S.A. comercialize diretamente o óleo e o gás que a União receberá das empresas que produzem no regime de partilha, o consultor Adriano Pires teme que tenhamos

uma grande trading company estatal. “É a volta da Interbrás, a trading fechada em 1990. Só que neste caso com um único produto... por enquanto”.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Renata Agostini

Título: EAS terá de quitar dívida de R\$ 1 bi em dois anos

Crise. Com apenas 5 navios na carteira, todos com entrega marcada até 2019, Estaleiro Atlântico Sul busca soluções para se manter em operação e poupar seus controladores, os grupos Camargo Corrêa e Queiroz Galvão, responsáveis pela garantia da maior parte do débito

Empreendimento dos grupos Camargo Corrêa e Queiroz Galvão, o Estaleiro Atlântico Sul (EAS), em Pernambuco, vive pressionado por um prazo pequeno e uma conta alta: se não fechar novas encomendas até 2019 restará ao negócio uma fatura de cerca de R\$ 1 bilhão a quitar. Esse é o saldo que deve ficar após receber pagamento pelos cinco navios que ainda tem em carteira, cuja entrega será feita nos próximos dois anos.

O estaleiro corre, portanto, para não fechar as portas, mas também para poupar seus acionistas, dois grupos enrolados pela Lava Jato, de uma fatura salgada – por volta de 80% das dívidas são garantidas pelos dois donos, segundo fontes a par dos números do estaleiro. Uma das principais articulações transcorre em Brasília.

Em agosto, uma medida provisória levou pânico ao setor naval, em especial ao estaleiro pernambucano que estava engajado em negociações para fechar encomendas com potencial para render R\$ 1,6 bilhão em receitas. A MP do Repetro foi editada para definir regras de tributação da atividade de exploração de petróleo, mas um de seus artigos trouxe a isenção de impostos para importação de navios.

Baqueado pela paralisação das conversas com o cliente em potencial, que viu na medida provisória incentivo para contratar lá fora, o EAS mobilizou-se. Uma emenda impedindo a isenção do tributo aos equipamentos estrangeiros foi incluída – nos corredores do Congresso, ela ganhou o sugestivo apelido de “emenda Atlântico Sul”. Mas a tramitação ainda causa apreensão.

O texto precisa ser mantido no plenário e, por fim, passar pelo crivo do presidente Michel Temer. No Rio, o estaleiro pernambucano trava outra batalha. No mês passado, a Agência Nacional do Petróleo (ANP) atendeu

parcialmente pedido da Petrobrás para liberá-la de cumprir conteúdo local no campo de Libra.

A ANP reduziu as exigências em diversos itens e cortou a necessidade de contratar no Brasil o casco, parte mais importante para os estaleiros. O EAS e o Sinaval, sindicato dos estaleiros, entraram com recurso na agência. Ambos defendem que se feche um acordo para fixar taxa intermediária, de 40% de conteúdo local no casco, por exemplo.

Em conjunto com a entidade setorial, contudo, o EAS mantém a disposição de investir em outra frente de disputa, a judicial. O Atlântico Sul sustenta que hoje consegue oferecer preço competitivo em licitações da Petrobrás. Por isso, afirma, não há sentido em liberar a estatal de descumprir uma regra criada pelo próprio governo. “É a estratégia Gerda: o preço é pouco mais baixo que o lá de fora mais taxa de importação”, diz Harro Burmann, presidente do EAS.

Ajustes.

Fazer frente ao preço dos equipamentos estrangeiros importados é possível, diz o EAS, diante dos ajustes feitos na operação nos últimos anos que elevaram a produtividade no estaleiro. Os navios consomem agora menos de 2 milhões de homens-hora. Está longe da eficiência asiática, onde uma embarcação é feita com menos de um milhão de homens-hora.

Mas é grande avanço para quem, em 2013, entregou um navio com quase 9 milhões de homens-hora. Chegar ao patamar atual permitiu ao EAS cortar custos e reduzir funcionários – alta na produtividade aliada à falta de projetos baixou o número de empregados de mais de 10 mil em 2011 para os 3.500 atuais.

Ancorado nesses avanços, Burmann espera entregar este ano lucro após sucessivos prejuízos. Se a previsão se confirmar, será um alívio, ainda que pequeno, para os donos, que já enterraram bilhões no negócio. O risco de serem chamados a colocar mais dinheiro, porém, ainda existe. “Preciso de programação de três anos de carteira sempre.

O ideal seriam cinco. Estou no ano em que tenho de ter carteira para 2020. Se não gerar, tenho problema”, diz.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: Estaleiros cogitam uso de fundo da Marinha

Na movimentação para salvar seus negócios, o Estaleiro Atlântico Sul conta com a ajuda das lideranças setoriais, interessadas em resgatar ao menos parte da indústria naval brasileira. Além do lobby a favor da manutenção da exigência de conteúdo local, representantes dos estaleiros tentam conseguir com o governo novos incentivos.

A proposta mais recente encaminhada a auxiliares presidenciais é a de destinar 10% dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para a renovação da frota da Marinha do Brasil. A entidade diz que, se o plano prosperar, seriam liberados cerca de R\$ 600 milhões para a construção de embarcações. Segundo Sérgio Bacci, vice-presidente executivo do Sinaval, o ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, pediu ao setor ideias de incentivos que não envolvessem contratações da Petrobrás.

A proposta de renovar a frota da Marinha já foi apresentada aos ministérios dos Transportes e do Planejamento. “A princípio estamos sentindo que há boa vontade”, diz Bacci. Estimuladas pelo governo do ex-presidente Lula, empreiteiras correram para erguer estaleiros de olho nas demandas do pré-sal. O Estaleiro Atlântico Sul (EAS), criado em 2005, logo se tornou símbolo do plano petista de reerguer a indústria naval brasileira.

Como outros estaleiros construídos País afora, o estaleiro de Pernambuco ganhou uma parruda carteira de encomendas, com navios para servir à Transpetro e à exploração do pré-sal. A recessão e a Lava Jato vieram, a Petrobrás precisou rever planos, projetos foram cancelados e novos não vieram.

Nesse ambiente, o EAS, mesmo sob risco, é um dos estaleiros em melhor situação, já que ainda tem cinco projetos em carteira. “A grande maioria dos estaleiros já fechou ou está sem obra. No Rio, só tem estaleiro fazendo reparo. Vários estão apenas com equipe de manutenção”, afirma Bacci.

MME / ASCOM .