



Manifestação institucional contra a pena de suspensão cautelar do RNTRC na forma em que a ANTT está promovendo
Acesse o QR Code e confira a matéria no site.

FETRANSUL
A Força do Transporte e da Logística no RS

Novo terminal pode superar capacidade atual de gás no RS

Complexo em Rio Grande iniciará com 800 mil metros cúbicos ao dia

/ ENERGIA

Jefferson Klein

jefferson.klein@jornaldocomercio.com.br

O projeto para a instalação de um terminal de Gás Natural Liquefeito (GNL) que a Edge, empresa do grupo Compass, pretende construir em Rio Grande inicialmente terá uma capacidade para operar com cerca de 800 mil metros cúbicos ao dia do combustível. Contudo, o CEO da companhia, Demétrio Magalhães, adianta que a planta já nascerá planejada para atender até 3 milhões de metros cúbicos diários de gás natural, o que é mais do que o total da capacidade de suprimento hoje no Estado.

Atualmente, o gás natural que abastece a indústria gaúcha vem do gasoduto Bolívia-Brasil (Gasbol). Essa estrutura tem uma limitação de fornecimento quando chega ao Rio Grande do Sul de cerca de 2,8 milhões de metros cúbicos diários. Vendo a oportunidade que se apresenta para se ter uma nova rota de suprimento desse combustível, a Edge e o governo estadual assinaram um Memorando de Entendimento (MoU) para ir adiante com o terminal de GNL, em Rio Grande.

Nesta sexta-feira, Magalhães esteve no município para participar de uma solenidade que celebrou a parceria entre governo e empresa. O evento contou com a presença do governador Eduardo



Cerimônia de acordo entre governo e empresa Edge foi celebrada na sexta

Leite e de outros políticos e empresários. O CEO da Edge diz que a escolha pelo Rio Grande do Sul se deve ao potencial econômico e industrial do Estado. “E o Porto de Rio Grande é uma entrada excepcional para produtos”, ressalta.

O futuro terminal de GNL rio-grandino, adianta Magalhães, aproveitará a sinergia com o Terminal de Regaseificação de São Paulo (TRSP) já operado pela companhia em Santos. Ele reforça que a unidade de recebimento de gás no Estado será feita de forma escalonada chegando a um investimento de aproximadamente R\$ 1 bilhão.

O gás será armazenado em tanques criogênicos e poderá ser transportado, em um primeiro momento, até as indústrias por caminhões, onde passará por um processo de regaseificação. Além

do setor industrial, o executivo aponta a substituição do diesel no segmento de transportes, pelo gás, como um possível mercado.

Conforme Magalhães, depois de obtidas as licenças para executar as obras, será possível executá-las, para a planta entrar em operação, em 12 a 18 meses. O governador Eduardo Leite estima que o começo das obras possa ocorrer ainda no próximo ano para que o terminal de GNL funcione a partir de 2028. Ele considera que a iniciativa é uma virada de chave para o Rio Grande do Sul.

Leite enfatiza que o gás natural é um diferencial competitivo para o setor industrial e a nova oferta servirá para atrair mais empreendedores para o Estado. “Destruiremos, certamente, muitos investimentos”, conclui.

Pesquisa gaúcha em óleo e gás ganha espaço na ROG.e

A edição deste ano da ROG.e, ocorrida entre 21 e 24 de setembro, no complexo carioca Riocentro, reuniu 83 mil visitantes e contou com mais de 670 expositores, 100 patrocinadores, 57 startups e 924 trabalhos técnicos apresentados no congresso. O evento, considerado um dos maiores acontecimentos da cadeia de óleo, gás e energia da América Latina, também serviu para que a tecnologia gaúcha desenvolvida nesses campos fosse divulgada.

O diretor e pesquisador do Instituto do Petróleo e dos Recursos Naturais (IPR) da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (Pucrs), Felipe Dalla Vecchia,

detalha que foram apresentados quatro trabalhos de projetos de pesquisas do IPR. Uma das iniciativas era relacionada à produção de hidrogênio usando a água do mar (com processos trabalhando com o líquido bruto e também desmineralizado), desenvolvimento de eletrocatalisadores (tema ainda ligado ao campo do hidrogênio), pesquisa de baterias que utilizam dióxido de carbono (CO₂) como parte do seu eletrólito e injeção de CO₂, dissolvido em água, em formações de basalto para que esse gás não volte para a atmosfera.

Além de apresentar os resultados dos trabalhos desenvolvidos, Dalla Vecchia enfatiza que o en-

contro é um momento para fazer diversas reuniões com diferentes empresas para que, nas próximas rodadas de contratação de projetos, o IPR faça parte do grupo de instituições que terá acesso aos investimentos em pesquisa. Sobre o aproveitamento do petróleo no planeta, o professor projeta que deverá ocorrer uma redução da utilização do combustível fóssil, com o aumento da geração renovável, mas não de uma forma radical.

“Pelo menos pelas próximas décadas não vai haver um esgotamento, uma redução tão significativa, a ponto de não ter mais combustíveis fósseis”, frisa Dalla Vecchia.

FETRANSUL
A Força do Transporte e da Logística no RS
TRANSPORTE & LOGÍSTICA

Manifestação institucional contra a pena de suspensão cautelar do RNTRC na forma em que a ANTT está promovendo

A FETRANSUL – Federação das Empresas de Logística e Transporte de Cargas do RS, entidade representativa dos sindicatos das empresas de transporte rodoviário de cargas, por seu representante legal, vem apresentar MANIFESTAÇÃO INSTITUCIONAL contra a aplicação de suspensão cautelar de registros no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC, especialmente diante da publicação no Diário Oficial da União, na qual suspendeu o RNTRC de cinco transportadoras de carga no dia 16/09/2026.

Causa preocupação ao setor do transporte a atitude da ANTT em submeter, de forma automática, medida cautelar de suspensão do RNTRC contra transportadoras, sem respeitar princípios constitucionais básicos, tais como o direito à ampla defesa, ao contraditório, ao direito de proteção, ao desenvolvimento da atividade econômica, entre outros.

A suspensão do RNTRC, na prática, impede a empresa de operar e traz como consequência a sua completa inviabilidade econômica e financeira, fazendo-a perder contratos, inviabilizar pagamento de salários, tributos, financiamentos, seguros, manutenção de veículos e demais obrigações operacionais. Não se trata, portanto, de mera anotação cadastral: a medida possui consequências irreversíveis a uma empresa. Para além disso, a interrupção da atividade de uma empresa transportadora alcança trabalhadores, contratantes, autônomos, embarcadores, destinatários, fornecedores, instituições financeiras e toda a cadeia logística atendida.

Nos casos até então existentes foi possível observar que a ANTT aplicou a referida pena de forma automática, sem antes julgar as impugnações administrativas apresentadas pelas empresas.

Nesse sentido, deve-se referir que a mera existência de autos de infração contra uma empresa não comprova, por si só, a necessidade de suspensão cautelar do RNTRC. Entende-se que a ANTT tem o dever de analisar as defesas das autuações antes de qualquer procedimento e, mais do que isso, tem o dever de demonstrar de forma concreta que o risco de descumprimento do piso mínimo de frete não possa ser enfrentado por medidas menos gravosas. Trata-se do devido processo legal que garante o contraditório e a ampla defesa - art. 5º, inciso LIV e LV da Constituição Federal.

Por essa razão, o exercício do poder de polícia regulatória deve preservar o equilíbrio entre a fiscalização do cumprimento das normas e a continuidade da atividade econômica lícita.

A FETRANSUL reconhece a competência institucional da ANTT para fiscalizar o transporte rodoviário de cargas e apurar eventuais infrações. O que se impugna é a transformação de uma apuração ainda controversa em fundamento automático para a paralisação da atividade econômica, especialmente quando os autos de infração envolvem operações distintas, documentos próprios e circunstâncias que precisam ser examinadas individualmente.

A suspensão cautelar do RNTRC, nas circunstâncias examinadas, pode converter uma controvérsia administrativa em crise econômica, comprometendo empresas, empregos, contratos, arrecadação e o abastecimento nacional. Por isso, a FETRANSUL defende que a ANTT reavalie a medida à luz do devido processo legal, do contraditório, da ampla defesa, da razoabilidade, da proporcionalidade e da preservação da atividade empresarial. A proteção do interesse público exige fiscalização responsável, mas também exige que a atuação estatal não produza consequências mais graves do que aquelas necessárias à finalidade regulatória.

Ao final, reitera-se que a suspensão cautelar do RNTRC não deve ser aplicada de forma automática ou desproporcional, especialmente quando fundada em autos de infração ainda sujeitos à defesa e quando puder resultar na paralisação ou no colapso financeiro das empresas de transporte rodoviário de cargas.

FETRANSUL – Federação das Empresas de Logística e Transporte de Cargas do RS

www.fetransul.com.br