

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº DE 2012.

(Do Sr. Ricardo Izar)

Solicita informações do Sr. Ministro da Defesa a respeito do PROSUPER - Programa de Obtenção de Meios de Superfície para a Marinha do Brasil.

Senhor Presidente,

Com fundamento no art. 50 § 2º da Constituição Federal, e no art. 115, inciso I do Regimento Interno, solicito a Vossa Excelência que seja encaminhado ao Exmo. Senhor Ministro da Defesa o seguinte pedido de informações:

Em resposta ao Requerimento de Informação nº 1324 de 2011 do Excelentíssimo Deputado Roberto Santiago o Exmo. Sr. Ministro de Estado da Defesa informou a esta Casa que a aquisição de três navios tipo NPaOc, conhecidos genericamente como navios OPV, junto à BAe (British Aero Space Systems) e com o apoio da Marinha Britânica, representava uma aquisição de oportunidade e em nada punha em risco a política estabelecida pelo Governo Federal de aquisições para o PROSUPER, caracterizado pela escolha de produtos já existentes e em uso efetivo, com a mais ampla transferência de tecnologia e a obrigação de sua produção no Brasil.

Essa transferência de tecnologia, em diversas oportunidades foi qualificada pelo Ministério da Defesa, Ministério de Ciência, Tecnologia e Inovação e Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, como a capacitação da indústria nacional não só para produzir navios de guerra segundo os projetos fornecidos por fontes tecnológicas escolhidas, mas também, e principalmente, pelo recebimento da capacitação para projetar, desenvolver, detalhar e modificar os tipos de navios objeto das respectivas transferências.

Esse é o caso, por exemplo, do PROSUB, onde tal capacitação nos permitirá o desenvolvimento de produtos adequados às necessidades nacionais e nos dará os meios de promover a sua evolução.

Embora tenhamos recebido as informações pertinentes aos quesitos solicitados referentes aos navios NPaOc, os chamados patrulheiros OPV, e tenha exsudado na imprensa a informação de que uma missão da Marinha do Brasil estaria sendo enviada ao Reino Unido para o acompanhamento de tal operação – e, em particular, pela informação, na resposta ao supracitado RIC, de que seriam as especificações estatuídas pelo PAEMB para esse tipo de embarcação que levariam a adaptação do produto britânico às necessidades nacionais, pois, como dizia a resposta do Ministério da Defesa *“seria o ‘design’ e os sistemas dos navios-patrolha a serem construídos no Brasil pelo PROSUPER é que pautar(iam) as modificações nos OPV-90M (Offshore Patrol Vessels de 90 metros)”*, que haviam sido previamente rejeitado por Bahrein, Malásia e Trinidad Tobago, - vemos com preocupação aparecem agora notícias veiculadas por fontes britânicas de que, em adição às tarefas compatíveis com o recebimento e adaptação dos navios em fase de aquisição, a delegação da Marinha do Brasil teria também a missão de acompanhar por seis meses as fases de desenvolvimento do projeto das fragatas britânicas classe T-26, projeto esse que sofreu grande retardo com a drástica decisão do Governo britânico de reduzir à metade, em 2011, o orçamento de investimentos da sua Marinha.

Como amplamente divulgado pela imprensa especializada, recentemente um grande esforço comercial e diplomático do Reino Unido de colocar essas fragatas no mercado, antes de testada sua viabilidade, fracassou com a recusa, em maio deste ano, da Turquia em adquiri-las. Mas, mesmo assim, há repetidas referências nessa imprensa de defesa de que o Brasil estaria interessado em sua aquisição. Esforços estariam sendo feitos também junto à Austrália, Canadá, Nova Zelândia e Malásia.

A divulgação de tal informação, que certamente pode estar fundada em fato inverídico, pode ser qualificada como típica do elemento psicológico da guerra comercial que interessados desencadeiam em casos de transações da magnitude e importância do programa brasileiro PROSUPER. No entanto ela não pode permanecer sem um desmentido, não só pela sua não veracidade, mas também pelo fato que ela tende a enfraquecer, diante da opinião pública brasileira, um dos pilares do certame que no momento a Marinha do Brasil realiza, qual seja a característica de *sea-proven* – testada e aprovada em condições de mar – que a fragata a ser escolhida obrigatoriamente tenha. Princípio este que cremos se aplica ao conjunto das cogitações que hoje a Marinha do Brasil, o Ministério da Defesa e a Presidência da República fazem em seu processo de avaliação.

O Brasil não foi, por muitos anos, jungido pelas limitações econômicas e pelo que então lhe parecia, equivocadamente, a não imperiosidade de estar equipado para um grande desafio naval, um comprador exigente. Tornamo-nos depositários de navios descartados de grandes frotas, que nos condenavam a um hiato permanente de trinta a quarenta anos do *state-of-the-art* prevalente.

Hoje, com o nosso imenso potencial pesqueiro (ao mesmo tempo em que publicações recentes demonstram que uma grande parte da pesca de baleias por países europeus e asiáticos se faz exatamente no Atlântico Sul), com os nódulos polimetálicos depositados no fundo do oceano dentro da projeção da zona de interesse econômica exclusiva (e hoje objeto de “*pesquisas científicas*” feitas por entidades americanas e japonesas com sete barcos especializados vendidos pelo estaleiro norueguês SIEM Offshore a tais entidades), e com o petróleo quer pré-sal ou pós-sal de nossa Amazônia Azul, temos a obrigação de constituirmos uma frota condizente com o desafio que as próximas décadas trarão para nós.

O Brasil deve refletir na frase famosa de John Foster Dulles, Secretário de Estado do Presidente Eisenhower: “Os Estados Unidos não tem amigos, os Estados Unidos tem interesses...”. O Brasil também tem interesses nacionais essenciais e precisa preservá-los. Quatrocentos anos de tutela acabaram e nunca mais deverão se repetir.

Os interesses da defesa nacional, da nossa indústria de defesa cuja tutela o Poder Público vem proteger com a MP 544 e a resultante Lei 12.598, da criação da Amazul, e do importante mercado de trabalho que tal defesa acarreta – há hoje 14.000 pessoas trabalhando na consolidação de Itaguaí - criando empregos não só hoje, mas múltiplos deles para os próximos 20 a 30 anos, justificam nossa vigilância. Há poucas áreas nesse momento da vida política nacional em que Governo e Oposição veem conjuntamente em sintonia o que se deva fazer. Essa é uma delas.

No entanto, cabe assinalar que dentre as respostas dadas pelo Poder Executivo a esta Casa do Congresso Nacional no Requerimento de Informações nº 1324 há uma surpreendente afirmação sobre as dimensões das instalações industriais necessárias a execução do PROSUPER, completamente em distonia com a postura da Marinha do Brasil e do Ministério da Defesa no caso do PROSUB. Respondeu Sua Excelência o Ministro de Estado, que *“não existe uma dimensão exata estabelecida para um estaleiro se capacitar à construção dos navios do Prosuper. Entretanto, faz-se necessário que o estaleiro tenha, além de adequadas dimensões, recursos humanos qualificados e recursos materiais (tais como: equipamentos de engenharia naval e de tecnologia) que atendam ao Prosuper”*.

Há ou não um programa articulado, operacional, tecnológico, industrial para o PROSUPER em sua totalidade, aproveitando as sinergias de suas dimensões, ou continua-se em reflexões teóricas, a serem vistas caso a caso?

Embora haja um legítimo interesse das duas Casas do Congresso Nacional no acompanhamento de perto do desenvolvimento da doutrina e da política de defesa nacional, não temos - como o que acontece para os parlamentos americano, britânico, francês e alemão - uma constante e institucional partilha com o Poder Executivo das tendências desse desenvolvimento. Os múltiplos requerimentos de informação nesse sentido emitidos pela Câmara e pelo Senado, nos últimos cinco anos permitiram um vislumbre parcial, e mesmo em alguns casos, levaram a novas direções os rumos que se desenhavam.

Em um Atlântico Sul onde:

- há espalhados da linha do Equador até a região polar sul oito ilhas sob a soberania britânica - dentre elas pelo menos quatro com bases militares;
- houve a decisão americana de recriar uma quarta frota para patrulhar-nos;
- houve uma mudança dos propósitos de 50 anos da OTAN, na reunião de Lisboa de novembro de 2010, legitimando sua intervenção não mais no âmbito do Atlântico Norte, mas em qualquer lugar do mundo onde os interesses de seus membros o justifique; e
- no caso das Malvinas, independentemente do conflito argentino-britânico sobre sua posse, vemos um flagrante desrespeito pelo Reino Unido da aplicação do tratado de Montego Bay pelo menos para a área comum da superposição da projeção das zonas de interesse econômico a partir do litoral argentino e a partir da posição insular britânica,

o PROSUB e PROSUPER são programas de altíssima relevância para os destinos do Brasil nos próximos cinquenta anos.

Assim sendo solicitamos os seguintes esclarecimentos:

- 1) Confirma-se a existência de uma missão da Marinha do Brasil com a missão, dentre outras, de acompanhar o desenvolvimento do projeto da fragata britânica de Classe T-26?
- 2) A característica *sea-proven* é considerada condição *sine qua non* para qualificação no processo de escolha das fragatas previstas no PROSUPER?

- 3) Caso a resposta à primeira pergunta seja positiva, há missões previstas para acompanhamento de projetos ainda não concluídos definitivamente junto a outras Marinhas, como por exemplo a alemã, a espanhola, a francesa, a italiana e a holandesa?
- 4) Caso a resposta à primeira pergunta seja positiva, qual a vantagem para a tecnologia naval brasileira desse acompanhamento de projetos ainda não completados?
- 5) Como o Ministério da Defesa vê a racionalização dos esforços em prol de uma otimização para a construção de um polo de excelência naval brasileiro, em consonância com a tendência moderna das potências navais mundiais, onde evitaremos desperdício de recursos públicos e aplicaremos tecnologias para as quais não incorreremos no risco de pagarmos múltiplas vezes pelas mesmas coisas?
- 6) Levando em conta que diversos países europeus, entre eles o Reino Unido, a Alemanha, a Espanha, a Itália e a França reduziram de modo significativo seus investimentos em material militar, o acompanhamento pelo Brasil de projetos ainda em fase de desenvolvimento poderia estar atrelado a compromissos potenciais de co-investimento brasileiro na finalização de tais projetos?
- 7) Há ou não um programa articulado, operacional, tecnológico, industrial para o PROSUPER em sua totalidade, aproveitando as sinergias de suas dimensões, ou continua-se em reflexões teóricas, a serem vistas caso a caso, com múltiplos estaleiros em potencial de implantação, gerando futuras redundâncias, lay-offs e desperdício de recursos?
- 8) Que lições o problema tecnológico e de preparação de mão de obra especializada acarretado pelo episódio do petroleiro João Cândido trouxe para a planificação do programa de construções do PROSUPER levando-se em conta que a construção naval militar é muito mais rigorosa do que aquela encontrada no caso João Cândido?

Sala de Sessões, em de de 2012.

Deputado Ricardo Izar PSD/SP