



CAMARA DOS DEPUTADOS

REQUERIMENTO Nº _____, DE 2015 (Do Sr. Deputado Nelson Marchezan Júnior)

Solicita a convocação do Exmo. Sr. Ministro Chefe da Casa Civil, Aloizio Mercadante, para prestar pessoalmente as informações que indica sobre **“a crise da indústria naval no Brasil”**.

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 50 da Constituição Federal e do art. 219, I¹, e § 1º², do RICD, requeiro a Vossa Excelência que, ouvido o plenário desta Casa, seja convocado o Exmo. Sr. Ministro Chefe da Casa Civil, Aloizio Mercadante, para prestar pessoalmente informações sobre **“a crise da indústria naval no Brasil”**.

Justificativa

No início do ano passado, a perspectiva da Petrobrás – **principal responsável pelo grande avanço da indústria naval nacional e pelo desenvolvimento econômico de diferentes regiões do país** – era de dobrar a produção de petróleo até o ano de 2020, com investimentos na ordem de US\$100 bilhões na indústria naval brasileira entre 2012 e 2020.

A Estatal anunciava para o período, há apenas um ano, encomendas de 28 sondas, 49 navios e 146 barcos de apoio, sendo 61 em

¹ Art. 219. O Ministro de Estado comparecerá perante a Câmara ou suas Comissões: I - quando convocado para prestar, pessoalmente, informações sobre assunto previamente determinado; (...)

² § 1º A convocação do Ministro de Estado será resolvida pela Câmara ou Comissão, por deliberação da maioria da respectiva composição plenária, a requerimento de qualquer Deputado ou membro da Comissão, conforme o caso.

construção e 26 já entregues. Além dessas encomendas, anunciava contratações de 38 plataformas de produção, que contribuiriam para elevar a nossa produção de petróleo para 4,2 milhões de barris por dia em 2020. Esse reaquecimento da indústria naval alavancaria também outros segmentos da indústria, como os de máquinas, equipamentos pesados, caldeiraria, elétrica e automação.

A Presidente Dilma Roussef, por sua vez, em 21 abril de 2014, usou seu programa semanal de rádio para reforçar a política de conteúdo nacional da Petrobrás e o "renascimento" da indústria naval brasileira. Atribuiu à política de compras da Petrobrás iniciada no governo Lula a recuperação de uma indústria naval dinâmica e competitiva, que disputaria o mercado com as maiores indústrias navais do mundo. Na oportunidade, explicou que a política que privilegia conteúdo nacional foi uma decisão para que as compras da estatal fossem feitas preferencialmente em indústrias que produzem no Brasil, para gerar crescimento industrial e emprego. Em 18 de julho do mesmo ano, em Porto Alegre-RS, ao fazer seu pronunciamento na cerimônia de posse das novas diretorias da Fiergs e do Ciergs, reiterou:

“O terceiro item é a adoção de uma política de compras governamentais, que prioriza a produção no Brasil, estabelecendo, primeiro, margens de preferência de 25% para produtos nacionais de todos os setores. O segundo item da política de compras é os percentuais de conteúdo local elevados, que beneficiam, por exemplo, o Rio Grande do Sul, ao se instalar aqui um parque da indústria naval com quatro estaleiros: o Honório Bicalho, o Rio Grande, o Eisa e o EBR. Dois em Rio Grande, um em Charqueadas e um em São José do Norte”. (grifo nosso)

Mas nada disso parece ter mais a verossimilhança que tinha. A crise da Petrobrás, que diz respeito à descontinuidade de contratos e, por conseguinte, de investimentos, se reflete contundentemente na indústria naval brasileira, com cuja crise relaciona-se intimamente, contribuindo para sua a continuidade e agravamento durante, pelo menos, o período em que se desenrolarão as investigações decorrentes da “Operação Lava Jato”, desencadeada pela Polícia Federal.

Trata-se, portanto, de questão nacional de grande relevância e alcance, vez que envolve estaleiros espalhados por todo o território nacional, nos estados e municípios em que cada uma dessas empresas se encontra e as

respectivas populações, em especial no que diz respeito aos empregos relacionados à atividade, na medida em que cresce o número de demitidos no setor. Este, que chegou a ter menos de 2 mil trabalhadores no fim da década de 90 e que atualmente gera mais de 80 mil empregos diretos demonstra, ao que tudo indica, uma modificação dos números numa tendência no mínimo preocupante, revelando o caráter social da crise.

Segundo o SINAVAL - Sindicato da Indústria Naval, só em janeiro deste ano, foram cortados três mil postos. A situação é, aliás, crítica para os cinco estaleiros que têm contratos com a Sete Brasil, empresa criada para gerenciar a construção das sondas a serem usadas pela Petrobrás na exploração do pré-sal. Segundo fontes ligadas à empresa, a Sete deixou de pagar aos cinco estaleiros entre R\$1,5 bilhão e R\$2 bilhões desde novembro. E é no estaleiro da Bahia que a situação parece mais grave.

O estaleiro Enseada, que pertence às construtoras Odebrecht, OAS e UTC, além do grupo japonês Kawasaki, começou a ser construído em 2012 para atender a demanda do pré-sal. O estaleiro já está 82% concluído, mas suas obras foram paralisadas desde que a Sete Brasil começou a atrasar pagamentos e que três mil trabalhadores foram desmobilizados. As demissões alcançam o estaleiro, que informou a suspensão da produção, assim como outros fornecedores da Sete. A empresa está desde novembro sem pagar o Enseada e a dívida já chega a R\$500 milhões. Com a inadimplência de seu único cliente, está impossível obter crédito.

Também sem receber, o estaleiro Rio Grande, da construtora Engevix, reduziu o ritmo da produção e a empresa só não demitiu porque tem outros contratos em andamento e conseguiu transferir seus funcionários para trabalhar em outras embarcações. Os atrasos da Sete com o Rio Grande chegam a R\$180 milhões, e a estimativa é de que atinjam R\$250 milhões.

Montante parecido é devido ao estaleiro Jurong, do grupo SembCorp de Cingapura. Segundo fontes próximas à companhia, outros R\$900 milhões estão em atraso com os outros dois estaleiros, o Atlântico Sul, que pertence à Camargo Corrêa e à Queiroz Galvão, e o estaleiro BrasFels, do grupo Keppel de Cingapura. Além disso, as demissões também já começam a ser percebidas no Atlântico Sul.

A solução da questão deve passar, portanto, por alocação de novos recursos, considerando, vale dizer, os compromissos políticos assumidos pelo Governo Federal com o setor. Depois de um longo período de estagnação, o setor de construção naval brasileiro contribuiu, sobremaneira, com a retomada de investimentos, que se refletiu tanto na expansão e na modernização da capacidade produtiva quanto no aumento da produção de embarcações, em razão de empreendimentos privados realizados com base em compromissos assumidos pelo Governo Federal.

Tal fato decorreu, principalmente, do crescimento das atividades petrolíferas *offshore*, que acarretou a necessidade de novas embarcações para esse mercado, e de uma política voltada ao desenvolvimento da indústria nacional. Nesse sentido, o que se tem a comemorar diz respeito a esforços empreendidos pelo Estado, sim, mas com a parceria indispensável das empresas que atuam na atividade em referência.

Destaque-se, nesse contexto, o papel do BNDES como repassador de recursos do FMM - Fundo de Marinha Mercante, tendo contratado cerca de R\$30 bilhões no período de 2000 a abril de 2012. O FMM concedeu, nos últimos anos, prioridade para 38 projetos de construção, ampliação e modernização de estaleiros, mas, desde o início da crise na Petrobrás, muitos dos repasses pactuados deixaram de ser feitos, comprometendo o objeto de vários contratos.

Nesse sentido, o cenário atual de demissões e de ausência de investimentos ora explicitado demonstra que a política de conteúdo nacional do governo federal para a recuperação da indústria naval e para a geração de mais emprego e renda por meio da construção de plataformas petrolíferas no Brasil tem se mostrado deficiente. A crise por que passa o setor é evidente; e, por sua envergadura, é imprescindível a participação do Estado em seu enfrentamento.

Assim, torna-se de vital importância a discussão da questão, razão pela qual requeri a realização de Audiência Pública em data ainda a ser definida por esta Comissão, com a presença não só do Excelentíssimo Senhor Ministro Chefe da Casa Civil, dados os compromissos políticos assumidos pela Presidente Dilma Rousseff com o setor, mas, outrossim, do Senhor Presidente da Petrobras, Aldemir Bendine, – face os reflexos que a estatal acarreta na

situação econômico-financeira das empresas envolvidas – e do Senhor Presidente do BNDES, Luciano Coutinho, tendo em vista se tratar do agente financeiro responsável pelos repasses financeiros contratados. A Reunião contará, também, com a presença do **Sindicato da Indústria Naval Brasileira – SINAVAL**, instituição representante dos estaleiros brasileiros instalados em diversas regiões do país.

Importante ressaltar que a convocação do Ministro, objeto do Requerimento nº 21/2015, de minha autoria, foi retirado de pauta a meu pedido em razão de acordo celebrado nesta Comissão em 25 de março do corrente, por ocasião da aprovação do Requerimento nº 20/2015, apresentado com o fito de promover Audiência Pública designada para a presente data. Ocorre que, convidado a comparecer à referida reunião, o Ministro não confirmou presença nem designou representante.

Ante o exposto, tendo em vista a imprescindibilidade da presença do Excelentíssimo Senhor Ministro Chefe da Casa Civil, Aloizio Mercadante, para prestar pessoalmente informações sobre **“a crise da indústria naval no Brasil”**, no sentido de esclarecer qual a posição do Governo Federal diante da questão, a estratégia para solucioná-la, expondo de modo claro e objetivo quais medidas estão sendo tomadas para tanto, é que me valho da prerrogativa constitucional insculpida no art. 50 da Magna Carta para requerer seja a autoridade indicada convocada a comparecer a esta Comissão, para prestar, pessoalmente, as informações ora indicadas.

Sala das Sessões, em de de 2015.

Deputado NELSON MARCHEZAN JÚNIOR
PSDB/RS