



CAMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

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

Requer a realização de Audiência Pública,
para debater **“a crise da indústria naval
no Brasil”**.

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 255 do Regimento Interno, solicito a Vossa Excelência, Presidente desta Comissão, realização de Audiência Pública para debater **“a crise da indústria naval no Brasil”**, com os seguintes convidados: o Sr. Alexandre Corrêa Abreu, Presidente do Banco do Brasil; a Sra. Miriam Belchior, Presidente da Caixa Econômica Federal; o Sr. Luciano Coutinho, Presidente do BNDES; e o Presidente da Petrobras, Aldemir Bendine.

JUSTIFICATIVA

A contextualização da implantação da indústria naval no Brasil no quadro dos ciclos econômicos ocorridos no país em face das políticas específicas que buscaram desenvolver a indústria naval desde o Plano de

Metas (anos 1950) até as políticas de hoje, mostra-nos que a recuperação e as perspectivas de expansão da indústria naval não podem ser analisadas de forma dissociada da evolução das infraestruturas, em geral.

Importa essa relação entre política econômica/infraestruturas em geral – aliás, asseverada pelo IPEA¹ em recente publicação (de 2014) sobre o desenvolvimento da indústria naval do Brasil no período de 2000 a 2013 – em especial diante da situação por que atravessa o setor na atualidade, assente a importância da presença do Estado na solução efetiva de questão como essa. A crise por que passa o setor é evidente; e, por sua envergadura, é imprescindível a participação do Estado em seu enfrentamento.

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 2020, com investimentos na ordem de US\$100 bilhões na indústria naval brasileira entre 2012 e 2020².

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

Mas nada disso parece ter mais a verossimilhança que tinha³. E sua crise (a da Petrobrás) se reflete, contundentemente, na indústria naval brasileira. A crise da Petrobrás, que diz respeito à descontinuidade de contratos e, por conseguinte, de investimentos, relaciona-se intimamente com a crise da indústria naval brasileira, circunstância que só aponta para sua continuidade e agravamento durante, pelo menos, o período em que se

¹ http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/livro_ressurg_da_ind_navai.pdf

² http://www.petrobras.com.br/fatos-e-dados/investimos-us-100-bilhoes-na-industria-naval-brasileira.htm?gclid=CjwKEAijwKSoBRCZ5oyv87DimEcSJADiWsvgRIS-6f_qtHr1oHHIOJwT4ufdreX1t57vy9FWG_eWBoCvszw_wcB

³ Dizia a Petrobrás, em 22.04.2014, em seu site oficial: Desde a construção no país das plataformas P-51 e P-52, há dez anos, nossas demandas foram responsáveis pelo grande avanço da indústria naval nacional e pelo desenvolvimento econômico de diferentes regiões do país. Em 2003, o setor empregava 7.465 pessoas no Brasil e hoje emprega mais de 75 mil, reflexo do aumento da produção de petróleo e investimento em logística e distribuição. Até 2017, serão gerados mais 25 mil novos empregos, segundo estimativa do SINAVAL (Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore).

desenrolará as investigações decorrentes da “Operação Lava Jato” desencadeada pela Polícia Federal.

Trata-se de questão nacional de grande relevância e alcance. Envolve estaleiros espalhados por todo o território nacional, como o Estaleiro BIBI, no Estado do Amazonas; o Estaleiro RIO MAGUARI, no Estado do Pará; o Estaleiro INACE, no Estado do Ceará; os Estaleiros ATLÂNTICO SUL e VARD PROMAR, no Estado de Pernambuco; Estaleiro EISA Alagoas, no Estado de Alagoas; ENSEADA Indústria Naval S. A., no Estado da Bahia; Estaleiro Jurong Aracruz, no Estado do Espírito Santo.

A CAMARGO CORRÊA Naval Construtora, QUEIROZ GALVÃO Navegação, SÃO MIGUEL RIO TIETÊ (Araçatuba), VELLROY Estaleiros do Brasil WILSON, SONS, no Estado de São Paulo; a DETROIT Brasil, o Estaleiro ITAJAÍ, o Estaleiro NAVSHIP, a KEPPEL Singmarine Brasil, no Estado de Santa Catarina; a EBR Estaleiros Brasil, a RG Estaleiros, a QGI, a WILSON, SONS, no estado do Rio Grande do Sul.

BRASFELS, SRD Offshore, Empresa Brasileira de Reparos Navais – RENAVE, ENAVAL Engenharia Naval e Offshore, Estaleiro MAUÁ, MAC LAREN OIL Estaleiros, NITSHORE Engenharia e Serviços Portuários, SERNAMAN Serviços Navais e Manutenção, VARD Niterói, UTC Engenharia, ALIANÇA Indústria Naval, EISA Estaleiro Ilha, ICN Itaguaí Construção Naval, RIO NAVE Serviços Navais, Navegação SÃO MIGUEL, TRIUNFO Operadora, SERMETAL, CASSINÚ, OSX Construção Naval, e DOCKSHORE Navegação e Serviços, no Estado do Rio de Janeiro.

A crise da Petrobrás, que alcança cada Estado e cada empresa citada, envolve, pois, cada município envolvido e suas respectivas populações, em especial no que diz respeito aos empregos relacionados com a atividade. É dizer, pública e notória a crise a que nos referimos na medida em que cresce o número de demitidos no setor. O setor, que chegou a ter menos de 2 mil trabalhadores no fim da década de 90, atualmente gera mais de 80 mil empregos diretos. Mas, ao que tudo indica, esses números começam a se modificar numa tendência no mínimo preocupante, revelando o caráter social da crise.

Segundo o SINAVAL - Sindicato da Indústria Naval, só em janeiro deste ano, três mil postos foram cortados⁴. A situação, aliás, é 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-sal⁵. 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 grave⁶.

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 as obras foram paralisadas desde que a Sete Brasil começou a atrasar pagamentos e 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 crédito⁷.

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 milhões⁸.

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 Queiroz Galvão, e o estaleiro BrasFels, do grupo Keppel de Cingapura. E as demissões também já começam a ser percebidas no Atlântico Sul⁹.

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

⁴ <http://exame.abril.com.br/negocios/noticias/com-r-1-5-bi-a-receber-da-sete-brasil-estaleiros-demitem>

⁵ Idem. Fonte: O Estado de S. Paulo.

⁶ Idem

⁷ Idem.

⁸ Idem.

⁹ Idem.

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. Graças a empreendimentos privados feitos 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 Mercante¹⁰, 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. Para se ter uma ideia do tamanho disto, a capacidade instalada de processamento de aço no país, referente a estaleiros de médio e grande portes, totaliza cerca de 529 mil toneladas/ano, ocupando uma área de 3,97 milhões de m².

Os estaleiros de médio porte, dentre os quais se destacam os estaleiros STX-Niterói e o Aliança, no estado do Rio de Janeiro, o Navship, em Santa Catarina, e o Wilson Sons, em São Paulo, são aqueles com capacidade de produção de pequenas e médias embarcações, atualmente especializados na construção de embarcações de apoio marítimo.

Com relação aos estaleiros de grande porte, voltados à construção de grandes embarcações, destacam-se o Eisa, o Brasfels e o Mauá, no Rio de Janeiro, o Rio Grande, no Rio Grande do Sul, e o Atlântico Sul, em Pernambuco. Esses estaleiros respondem por parte relevante das encomendas nacionais, estando o BNDES nos investimentos neles já realizados, tanto na construção de novas plantas – Estaleiro Atlântico Sul, Estaleiro OSX, Estaleiro Wilson Sons (duas plantas), Estaleiro Aliança (São

¹⁰ O FMM é um fundo de natureza contábil, destinado a prover recursos para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras. Sua fonte básica de recursos é o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), incidente sobre o frete cobrado pelo transporte aquaviário de carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro, ou seja, sobre as atividades de cabotagem e importação de mercadorias.

Gonçalo), e Estaleiro Navship – quanto na ampliação e na modernização dos estaleiros já existentes – Estaleiro Aliança (Niterói) e Estaleiro STX.

Importante ressaltar que, no último dia 21 de maio, a Comissão de Minas e Energia realizou, em razão do Requerimento nº 20/2015, de minha autoria, audiência pública para debater o tema, oportunidade em que os representantes do Sindicato da Indústria Naval Brasileira – SINAVAL, da Petrobrás e do BNDES fizeram suas exposições acerca do tema.

Na oportunidade, restou evidenciado que o problema do setor reside no crédito. Nas palavras do Presidente do SINAVAL, Ariovaldo Santana da Rocha, as ações necessárias à solução da crise são: a) liberação de financiamento para a Sete Brasil, por parte dos agentes financeiros Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal); b) retomada do fluxo de pagamento por parte da Sete Brasil, tendo em vista a atual frustração de caixa de, no mínimo, 7 meses; e c) liberação de financiamento do Fundo de Marinha Mercante do Banco do Brasil e da Caixa Econômica Federal para a conclusão dos estaleiros.

Nesse contexto, torna-se de vital importância para o debate, a presença do Sr. Alexandre Corrêa Abreu, Presidente do Banco do Brasil; da Sra. Miriam Belchior, Presidente da Caixa Econômica Federal; do Sr. Luciano Coutinho, Presidente do BNDES; e do Senhor Aldemir Bendine, Presidente da Petrobrás, tendo em vista se tratar do agente financeiro responsável pelos repasses financeiros contratados.

Isto posto, acreditando ser preciso mais assertividade do Governo Federal no trato da matéria, exortando mais clareza na condução e solução deste problema tão grave para as populações dos municípios envolvidos que não podem esperar, espero pronto deferimento do presente requerimento para o que conto com o apoio dos meus Pares, nesta Comissão.

Brasília, de maio de 2015.

NELSON MARCHEZAN JÚNIOR
Deputado Federal