Período decisivo

Retomada da construção naval volta com mais força ao debate, mas agentes esperam garantias de encomendas

Danilo Oliveira

As discussões sobre como viabilizar novos projetos da indústria naval sem repetir erros cometidos em ciclos anteriores e alcançando bons níveis de competitividade continuarão na agenda do setor nos próximos meses. A transição de governo trouxe o tema de volta para a mesa. Mas, apesar das intenções manifestadas, ainda não existem planos direcionados ou condições para garantir essas novas encomendas. A Transpetro criou um grupo para discutir as demandas para renovação de sua frota, com a possibilidade de construção no Brasil. Há também uma expectativa em torno do aquecimento das atividades de O&G, que podem, em algum momento, precisar de novos barcos de apoio offshore.

Para Sinaval, chances de reafirmação das atividades são reais, se crescente demanda por novos navios e plataformas for direcionada aos estaleiros brasileiros

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) considera que as chances de reafirmação das atividades são reais, se a crescente demanda por novos navios e plataformas de petróleo for direcionada aos estaleiros brasileiros. A expectativa do sindicato é que a indústria atinja níveis comparáveis aos observados antes da desmobilização, que ocorreu por volta de 2014, quando a carteira de encomendas começou a minguar e a crise se instalou por quase uma década. O Sinaval reconhece que há muitos desafios a serem vencidos e que os próximos anos serão decisivos para a indústria naval e offshore se reerguer.

A leitura do Sinaval é que o governo não ficou só no discurso e que, com

as primeiras providências tomadas, a expectativa em relação a um novo cenário de encomendas da Petrobras e da Transpetro aos estaleiros nacionais é alta. “Há sinais evidentes de que foi iniciada uma nova fase no relacionamento com nosso segmento industrial e que o governo, sensível às nossas necessidades, pretende realmente incentivar e apoiar a retomada da indústria naval e offshore”, comenta o presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha.

Os construtores identificam que as oportunidades existem, porque a demanda por novos navios e plataformas de petróleo continua crescente. O Sinaval vê uma grande chance de sucesso se essa demanda for direcionada aos estaleiros brasileiros em níveis comparáveis aos observados antes da paralisação. “Essa indústria está prestes a ter a oportunidade de ocupar novamente a importante posição que tinha antes de 2014, quando ocorreu sua virtual paralisação pela absoluta falta de encomendas”, projeta Rocha.

Na visão do professor do curso de Engenharia Naval e Oceânica da Escola Politécnica da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Poli-UFRJ), Luiz Felipe Assis, o Brasil tem condições de se estabelecer em determinados nichos, como plataformas, navios de maior porte e principalmente barcos de apoio marítimo. Ele observa determinação nas sinalizações da Transpetro em estudar a possibilidade de encomendas no Brasil. No entanto, pondera que é necessário uma política mais articulada para uma consolidação vertical dessa cadeia que garanta expertise, depois ganho de autonomia e eficiência, de modo que viabilize, no longo prazo, a exportação de unidades construídas no Brasil.

Assis lembra que as três fases do Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo da Petrobras (Prorefam) permitiram gradativamente o desenvolvimento da engenharia e

As suas embarcações, sempre preparadas para navegar!

Agende sua parada planejada conosco e potencialize sua frota com assertividade e rapidez.

PEÇAS 55 (47) 3346-4757
SERVIÇOS 55 (47) 3368-3445
VENDAS 55 (48) 98842-7908

@pesamaritimo
/pesamaritimo
Pesamaritimo

Av. Mario Uriarte, 1511 – Galpão 04 KM 118,6 CEP 88311-740 - Itajaí/SC

PESA CAT
SOLUÇÕES MARÍTIMAS

atraíram empresas de navegação e estaleiros estrangeiros para construir no Brasil. Ele entende que, por questão de escala, a construção de embarcações de apoio offshore no país foi um pouco menos complicada do que para navios de maior porte, como de cabotagem e longo curso.

O professor salienta que os estaleiros brasileiros também já provaram que podem construir plataformas de petróleo, que são obras caras e sistemas complexos. O desafio, segundo o professor, é alcançar ganhos de eficiência e uma produção mais verticalizada, que possibilitem ao Brasil participar mais da montagem de plataformas. "Uma política racional e inteligente de conteúdo local pode alavancar fornecedores locais, tomando todos cuidados para não desequilibrar. É preciso valorizar mais os projetos, com tipos de equipamentos que possam ter peso grande e alavancar a indústria", afirma Assis.

Ele acredita que, apesar dos problemas enfrentados pela indústria naval no último ciclo virtuoso, a reativação desse setor agora deve ter pés no chão, mas precisa ser norteada por uma política setorial e de financiamento bem consolidada. Ele ressalta que esse mecanismo de empréstimos precisa de regras claras para garantir novos investimentos, como ocorreu para a construção de barcos de apoio. "É preciso ter uma política que induza isso *[construção]* e trate do subsídio de forma clara e objetiva. O subsídio tem que ser transitório, permitir ganhos de eficiência e participação no mercado internacional", avalia. Ele sugere uma política de Estado que permita a construção de alguns segmentos no Brasil e que seja aplicada independente de alternâncias de poder e mudanças de visão dos governistas.

Transpetro criou um grupo para discutir demandas para renovação de sua frota, com a possibilidade de construção no Brasil

O professor observa que países como Noruega e Coreia do Sul contam com políticas verticais que permitiram expansão e consolidação do setor, ao passo que o Brasil há muito tempo não tem políticas setoriais relevantes que consolidem essa indústria efetivamente, ficando dependente de demandas de empresas estatais. Ele entende que um plano de construção naval articulado não pode pensar apenas na questão da demanda, mas também em ter uma visão de ganho de eficiência, com metas, avaliações e investimentos em tecnologia. O professor menciona que a Coreia teve essa preocupação e criou uma política com investimentos em ciência e tecnologia que tornaram a indústria local competitiva.

Para Assis, a revisão do BR do Mar (Lei 14.301/2022) é fundamental para pensar em uma política industrial calcada na busca por eficiência. Ele percebe equívocos no programa de estímulo à cabotagem quanto a subsídios para afretamento de navios estrangeiros, o que ameaçaria a proteção do mercado doméstico, sobretudo em relação a condições que já estavam consolidadas há anos no marco regulatório da navegação (Lei 9.432/1997). Assis lembra que o Brasil é um dos países que mais emprega navios aliviadores (*shuttle tankers*), todos estrangeiros. O transporte de petróleo e derivados na costa brasileira é operado por dezenas de navios afretados de outras bandeiras.

Ele destaca a necessidade de haver investimentos em ciência e tecnologia, capacitação de recursos humanos, pensando e racionalizando ao máximo possível os recursos, que são escassos. "É importante a Navalshore discutir essa questão e chamar a atenção para o potencial do setor marítimo em termos de construção de plataformas e embarcações. É ruim permitir a entrada de navios sem pagar imposto e transferindo subsídios para fora", diz Assis. A Navalshore – Feira e Conferência da Indústria Marítima, tem sua 17ª edição marcada para 22 a 24 de agosto, no Rio de Janeiro.

ESTALEIRO RIO MAGUARI

Maiores & Melhores
DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE

Desbravando novas águas: Estaleiro Rio Maguari, líder na fabricação de embarcações fluviais, agora também construindo rebocadores portuários.

O Estaleiro Rio Maguari entregou recentemente os três primeiros rebocadores de propulsão azimutal, de uma série de seis, para a Svitzer Brasil, líder mundial de apoio portuário, projetados por Robert Allan Ltd.

O Estaleiro Rio Maguari foi reconhecido em 2019, 2020 e 2021 como o melhor do país na categoria Indústria Naval, pela revista Maiores e Melhores do Transporte no Brasil.

Svitzer Jorge D.

Svitzer Arthur

Svitzer Atanásio

+55 91 3214-7800
Rodovia Maracacuera, km 6 - Icoaraci
Belém, Pará, Brasil. Cep: 66.815-140
www.riomaguari.com.br
contato@riomaguari.com.br

Bravante/Divulgação

Assis avalia que, do ponto de vista econômico, o Brasil é um país de grande porte com uma indústria marítima que tem tudo para ser um setor relevante e de projeção internacional. Ele projeta que a Blue Economy (Economia do Mar) vai desenvolver uma série de projetos de exploração de energia, desde petróleo e gás, até geração de fontes a partir das ondas, ventos (eólica), solar e da extração de minerais, ampliando as fronteiras e agregando tecnologia às atividades marítimas. "O Brasil precisa pensar que esse é um setor que pode alavancar a economia do país e pode trazer desenvolvimento tecnológico", analisa Assis.

Ele acredita que o Brasil ainda vai explorar petróleo durante muito tempo e que é fundamental desenvolver a indústria local, que precisará de apoio, com metas, planejamento e aferição dos índices de conteúdo local. Assis acrescenta que a questão tecnológica será importante para projetos de eólicas offshore. "Se não houver engenharia nesse tipo de desenvolvimento, *[o país]* será comprador de tecnologia", alerta o professor.

Para Assis, o Brasil ainda possui mão de obra disponível e pode mobilizar treinamentos rapidamente caso seja demandado por uma expansão da indústria. Ele acrescenta que existem universidades, centros de pesquisa, técnicos e engenheiros capacitados para novos projetos, assim como fornecedores tradicionais e estaleiros de diferentes portes.

Reativação desse setor precisará ser norteada por uma política setorial e de financiamento bem consolidada

Alle Vidal

LEANDRO NUNES PINTO
Participação da indústria local é fundamental para contribuir com a perenidade das atividades e para geração de emprego e renda

"O Brasil tem espaço para fazer isso. A mão de obra conseguirá se ajustar. É fundamental políticas nesse sentido, para concentrar investimentos. Vivemos num país de recursos escassos, precisamos saber como aplicá-los no sentido de prover as necessidades do setor", resume Assis.

A Câmara Setorial de Equipamentos Navais, Offshore e Onshore da Associação Brasileira de Máquinas e Equipamentos (CSENO/Abimaq) acredita no aquecimento de grandes obras nos estaleiros nacionais, mas avalia que é preciso aguardar porque ainda é muito cedo para um horizonte sobre novas construções. "Temos que ver realmente o que vai se desenrolar agora. Existe muita esperança, mas todo mundo está de olho no que vai acontecer", comenta o presidente da CSENO, Leandro Nunes Pinto.

Ele diz que os membros da câmara estão se preparando para a repercussão dos grandes eventos setoriais que ocorrem este ano, em especial a Navalshore. Em julho, representantes da CSENO estiveram na apresentação do anuário de petróleo da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan) e fizeram uma visita ao presidente da Transpetro, Sérgio Bacci.

Na Firjan, os membros da CSENO ficaram motivados com as perspectivas da Petrobras para a construção de novas FPSOs, que pode resultar no fornecimento de itens como válvulas e equipamentos pesados. Na ocasião, o diretor de Engenharia, Tecnologia e Inovação da companhia, Carlos Travassos, também tratou de projetos de descomissionamento. Pinto diz que esta é uma atividade relevante, mas ressalta que o foco da câmara está em novos projetos. "A nossa indústria coloca produto dentro do navio, não retira. Esse desmantelamento vira sucata, que tem importância, mas não gera o mesmo nível de valor de novas construções", salienta Pinto.

Outro tema de destaque na Firjan foi a transição energética. Os fornecedores locais, assim como a maioria dos agentes setoriais, acompanham

a regulamentação da atividade de exploração de geração eólica no mar. A CSENO também monitora de perto o crescimento das operadoras de campos maduros de petróleo, que geram oportunidades de fornecimento a partir das revitalizações. A leitura é que, apesar de ter uma das matrizes de energia mais limpas do mundo, ainda existe muito tempo de mercado para o combustível fóssil no Brasil.

No encontro da Transpetro, Bacci reiterou aos fornecedores a intenção de construir navios no Brasil para renovação da frota da companhia. Ele explicou aos representantes da CSENO que foi criado um grupo de trabalho que avalia quais ativos a empresa precisa. As avaliações iniciais são para petroleiros classe Suezmax e para gaseiros de menor porte. Segundo Pinto, a CSENO se colocou à disposição, caso haja necessidade de mais apoio técnico.

A câmara setorial considera que essa participação da indústria local seria fundamental para contribuir com a perenidade das atividades e para geração de emprego e renda, já que esse tipo de projeto movimenta uma cadeia muito grande. "Achamos importante — e a Transpetro corrobora — essa participação da indústria local para apoio técnico para essas embarcações e assim o setor fornecer navipeças e serviços para essas embarcações", afirma Pinto.

Bacci relatou que existem outros pensamentos de modelo de cálculo para essa participação, como bonificação para operadores que atingirem certos níveis de conteúdo local, tanto no setor de navipeças, quanto no setor de serviços. "Estamos abertos para discutir independente de qual seja o modelo adotado. A importância é ter esse suporte por parte deles (Transpetro) como aquisição e da nossa parte para manter esse conhecimento dentro do nosso âmbito", acrescenta Pinto, da CSENO.

O presidente da CSENO observa que, no momento, o mercado está altamente demandante de peças de reposição e manutenção de ativos. Pinto acrescenta que os tempos de entrega (*lead times*) do mercado internacional estão altos, o que faz com que as empresas planejem com antecedência a importação de insumos. Ele destaca que, diante desse cenário, a indústria brasileira desenvolveu tecnologias para poder atender algumas especificações técnicas em nível internacional, com uma demanda de alguns tipos de equipamentos.

O Sinaval acredita que o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), em breve, promoverá discussões no sentido da revisão dos índices atuais. Para o sindicato, essa questão do conteúdo local merece ser estudada com cuidado. "Concordamos que índices irreais, acima da capacidade da indústria brasileira como um todo — não só a indústria naval e offshore,

ESTALEIRO BELOV | EXCELÊNCIA EM CONSTRUÇÃO NAVAL

- Projeto, construção e manutenção de rebocadores, empurradores e balsas.
- Propulsão convencional ou híbrida.
- Dique flutuante com capacidade de 2.000 ton, boca útil de 20,8m, comprimento de 63m.
- Construções em aço ou alumínio com certificação internacional.
- Equipe de engenharia naval de alto nível.

eng@belov.com.br
+55 (71) 3416-1900
www.belov.com.br

BELOV

Regras de conteúdo local devem ser revistas para adequar presença da indústria brasileira nos projetos

Enseada/Divulgação

mas também a indústria fornecedora de insumos e partes —, não devem prevalecer. Mas os índices atualmente em vigor para as atividades de exploração e produção de petróleo estão muito abaixo dessa capacidade", afirma Rocha.

Uma alternativa com grande potencial de crescimento para a indústria brasileira que já ocorre é desenvolver parcerias locais para atingir níveis de autossuficiência. "Se conseguirmos, dentro do nosso país, criar uma cadeia de fornecedores desses insumos para as grandes indústrias, será um bom movimento: manter conhecimento aqui e gerar valor com exportação", projeta Pinto, da CSENO.

A avaliação é que muitas empresas tiveram que se reinventar por escassez de alguns insumos e criaram outros tipos de cadeia ou reinventar produtos. "Houve um benefício geral para isso e hoje não se tem tanta facilidade de encontrar alguns equipamentos que eram de prateleira no exterior. Isso fez algumas empresas se reinventarem, pensarem em novos modelos de negócios e agregou valor para empresas no Brasil, criando possibilidade de fornecer alguns itens que estavam impensáveis lá atrás", analisa Pinto.

Se por um lado há possibilidade de atender a requisitos internacionais e conseguir atender ao mercado externo, por outro uma das preocupações dos fornecedores locais é sobre qual vai ser o ponto de convergência da grande demanda para uma diminuição. Pinto explica que é difícil saber porque o impacto da falta de recurso foi muito grande mundo afora, restando uma demanda reprimida que a indústria não consegue mensurar atualmente.

A CSENO também participa de outras iniciativas, como a câmara de nacionalização dentro da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), voltada para o desenvolvimento e aumento de índices de conteúdo local, além do grupo de trabalho da indústria naval dentro do Cluster Naval Tecnológico do Rio de Janeiro. Pinto lembra que existe uma frente parlamentar voltada para a discussão desse tema. Para ele, o apoio à retomada da indústria seria excelente para atender a uma demanda reprimida, planejar a estratégia para o futuro e ter a demanda esperada, permitindo investimentos em capacitação, mão de obra e insumos. "É importante a retomada da indústria naval e que seja um ciclo mais perene e sustentável", enfatiza Pinto.

Ele vê as indústrias se adequando e algumas já preparadas às práticas socioambientais e de governança (ESG) e avalia que é preciso colocar numa balança que leve em conta que o custo do projeto, ainda que seja superior, pode trazer impacto muito maior para se ter uma indústria mais limpa. "Quan-

do começar a ter a troca desse *mindset* de que indústria local não tem que ser só ser custo efetivo, mas tem que ser olhada de um modo muito maior, temos muito a agregar nesse sentido", pondera Pinto.

O presidente da Frente Parlamentar Mista em Defesa da Indústria Naval Brasileira, deputado federal Alexandre Lindenmeyer (PT-RS), diz que os trabalhos vão ser direcionados para uma política de Estado para garantir solidez a essa cadeia, que no país sofre, ao longo de décadas, com o revezamento de ciclos de alta e baixa. Lindenmeyer conta que o grupo também vai discutir o melhor caminho e a necessidade de uma revisão da Lei 14.301/2022, que criou o BR do Mar.

"Dentro das atividades da Frente, estaremos articulando o acompanhamento de projetos de lei que tramitam no Congresso e que sejam de interesse da pauta. Analisaremos a pertinência de proposição de outros PLs e a revisão de outras questões", diz Lindenmeyer. O deputado é a favor da participação ampla de embarcações e de tripulantes brasileiros na frota que trafega em águas jurisdicionais brasileiras (AJB), a exemplo da política da lei Jones Act (1920), nos Estados Unidos.

O parlamentar também defende que sejam adotados índices de conteúdo local gradativos para os futuros projetos de construção naval. Outra demanda, segundo Lindenmeyer, será retomar a qualificação da mão de obra após a última crise, que desmobilizou as atividades de construção naval há cerca de 10 anos. Ele acredita que estaleiros dos principais polos navais do país estão preparados para um reaquecimento das atividades. "A melhor opção é investir no Brasil. Todo dinheiro que se investe no Brasil, volta internamente, circula na economia, é imposto, renda, emprego. Ao passo que o que contrata lá fora, fica lá fora", afirma Lindenmeyer.

Rogério Campos, sócio da área marítima e portuária do Veirano Advogados, avalia que projetos na construção naval, inclusive fora do Brasil, enfrentam o desafio de encontrar um equilíbrio entre o apoio estatal mínimo necessário e índices de conteúdo local factíveis para que a indústria seja efetivamente competitiva. O advogado considera que, se por um lado é uma decisão de Estado porque se trata de uma indústria intensiva em mão de obra que gera valores relevantes, por outro requer esses incentivos para ser competitiva de forma internacional.

Ele observa que países tradicionalmente fortes na indústria naval contam com apoio estatal de subsídios muito fortes. Campos recomenda cautela para uma eventual retomada das atividades de construção em estaleiros nacionais. "No passado, o Brasil fechou o mercado e forçou, via conteúdo local, a construção aqui que gerou preços mais altos e prazos mais longos na indústria internacional", lembra o advogado.

Para Campos, muitas lições pare-

WhatsApp e Telegram 11 3003 1920
Capitais e regiões metropolitanas 3003 1920
Demais localidades 0800 940 1920
Você também pode nos acionar pelos canais abaixo:
www.sotreq.com.br | sotreqcat | sotreqcat | sotreqcat | gruposotreqbr | company/sotreq-sa

©2022 Caterpillar. All Rights Reserved. CAT, CATERPILLAR, AO TRABALHO, seus respectivos logotipos, "Caterpillar Yellow" e a identidade visual "Power Edge", assim como a identidade corporativa e de produtos aqui usadas, são marcas registradas da Caterpillar e não podem ser usadas sem permissão.

Perspectiva de construção de novas FPSOs pode gerar oportunidades para fornecedores locais

cem ter sido aprendidas e tanto os órgãos de controladoria quanto as empresas do setor estarão mais atentos às questões de gestão e de governança. "Não podemos repetir erros e colocar por decreto um conteúdo local inatingível, forçando renegociações como vimos no passado e/ou atrasos e aumento de custos dos projetos. Um atraso de entrada de operação de um FPSO causa prejuízos maiores ao país do que o aumento de conteúdo local exigido lá atrás", analisa Campos.

Ele alertou que, apesar das melhores intenções de aumentar o conteúdo local e a participação do mercado brasileiro e dos estaleiros, é importante haver um equilíbrio fino para fortalecer essa indústria, a qual considera estratégica e indutora de outras indústrias. "Se essas exigências passarem determinados patamares, começam a gerar aumento de custos, atrasos nas entregas e, na minha visão, o prejuízo do atraso de projetos de E&P é muito maior do que um eventual ganho de margem desse conteúdo local. É um equilíbrio complexo para essa indústria relevante para o país", afirmou Campos.

A frente parlamentar mista recebeu uma proposta de legislação que visa minimizar os riscos contratuais da construção naval em estaleiros nacionais. O objetivo da proposição é amadurecer as formas de contratação, criando um mecanismo que aumente a segurança jurídica dos contratos e proteja os investidores que realizarem as encomendas, representando garantia da destinação correta dos recursos para a obra e a possibilidade de acesso ao produto que não for concluído — caso, no pior cenário, o contratante precise terminar aquela obra.

ALEXANDRE LINDENMEYER
Frente parlamentar direcionará trabalhos para uma política de Estado para garantir solidez a essa cadeia

O regime jurídico proposto, de afetação de patrimônio, seria aplicável à execução de contratos de construção naval firmados entre contratantes e estaleiros brasileiros, numa solução jurídica semelhante à criada para o mercado de construção civil nos anos 1990, quando havia crise financeira e de credibilidade envolvendo construtoras e incorporadoras, muitas delas enfrentando processos de falência. O entendimento é que, dadas as particularidades, o setor naval passa por dificuldades parecidas às da construção civil.

O modelo de afetação de patrimônio permite que haja garantia de destinação e dinheiro carimbado para execução de determinada obra, evitando, por exemplo, que o estaleiro direcione recursos para outras obras. Caso prospere, o regime pode representar um esforço adicional para viabilizar a retomada de contratações da construção naval no Brasil.

O texto, o qual a **Portos e Navios** teve acesso, estabelece a prerrogativa do estaleiro e dos contratantes selecionarem se vão trabalhar através do regime de SPE (sociedade de propósito específico), ou através de regime de segregação contábil, que consiste em abrir um centro de custos separado dentro da contabilidade do próprio estaleiro. O centro de custos é uma separação menos formal do que a SPE, do ponto de vista legal, e mais contábil.

Nas demonstrações contábeis oficiais do estaleiro, a conta bancária estará vinculada a um centro de custos que só poderá ter custos daquele projeto, daquele contrato, daquela construção, daquele navio e do dinheiro vinculado àquela obra.

O estaleiro constituirá SPE vinculada ao contrato de construção naval sobre o qual tenha sido constituído o patrimônio de afetação, para identificação dos ativos líquidos. O patrimônio de afetação corresponderá às dívidas e obrigações vinculadas ao projeto contratado, não tendo comunicação com os demais bens, direitos e obrigações do patrimônio geral do estaleiro ou de patrimônios de afetação constituídos por ele. O estaleiro responderá pelos prejuízos que causar ao patrimônio de afetação, cujos bens e direitos somente poderão ser considerados garantia em operação de crédito destinada integralmente à construção do bem encomendado e à entrega ao contratante.

Procurado pela reportagem, o presidente da frente parlamentar informou, por meio de sua assessoria, que o plano de trabalho está sendo discutido e que a frente vai debater qualquer proposta apresentada que seja de interesse do setor. O texto entregue à frente parlamentar ainda está sujeito a revisões durante eventuais debates, processos de audiência pública e demais contribuições que podem modificá-lo caso ele tramite no Congresso.

O diretor da área marítima da Gallagher, Guilherme Mattoso, observa que o governo, ao assumir o apoio à construção naval como uma de suas bandeiras, sinaliza para a necessidade de expansão da frota da Transpetro, que hoje possui embarcações próprias, mas compõe parte dela com navios construídos no exterior. Ele lembrou que, durante o último ciclo da construção naval forte no país, os programas de expansão das frotas da Transpetro (Promef) e de apoio marítimo que atende a Petrobras (Prorefam) incentivaram a construção naval brasileira e a criação de estaleiros.

"Os estaleiros não estão 100% parados, estão com alguns reparos, pequenas obras e construções de menor porte. Se retomar o 'Promef', voltaremos a construir navios de grande porte e voltaremos a discutir a mão de obra, a necessidade de treinamentos e os equipamentos dos estaleiros", projeta Mattoso.

O professor Danilo Giroldo, reitor da Universidade Federal do Rio Grande (Furg), acredita que o sistema de educação superior e os demais níveis de ensino estão dispostos e preparados para uma eventual retomada das atividades da construção naval. Ele observa universidades, institutos federais de ensino e pesquisa, além do sistema 'S', com cursos para formar e requalificar profissionais desta área, em caso de uma grande mobilização da construção naval no país.

Ele avalia que, se necessário, o setor tem condições de estruturar pro-

gramas de qualificação e formação de mão de obra e desenvolvimento de ciência, tecnologia e inovação dentro desse campo. "Centros de pesquisa, parques tecnológicos e centros de inovação estão preparados porque já fizemos isso no passado", afirmou Giroldo, em julho, durante o lançamento da frente parlamentar mista em defesa da indústria naval, em Brasília.

O professor considera que a indústria naval brasileira tem um histórico de sucesso, com entrega e ativos de qualidade. Giroldo mencionou que o país alcançou os atuais níveis de produção de petróleo com contribuição de plataformas construídas em estaleiros nacionais por profissionais brasileiros. "A qualidade da nossa força de trabalho, do ajudante até o engenheiro, é inquestionável. Temos entregas para mostrar isso, não é invenção de ninguém e parte do processo tem a ver com o grande programa de qualificação e formação de mão de obra", disse Giroldo.

Giroldo alertou para a necessidade de, o quanto antes, haver um panorama das novas encomendas e de ser apresentado um plano de formação e qualificação associado a um programa de inovação, ciência e tecnologia. "É importante que possamos construir um marco regulatório robusto que proteja a indústria e o povo brasileiro dos solavancos irresponsáveis que, infelizmente, testemunhamos", analisou. O reitor da Furg acrescentou que é necessário que esse planejamento inclua a formação de mão de obra marítima.

Agentes destacam que indústria naval brasileira tem histórico de sucesso, com entrega e ativos de qualidade

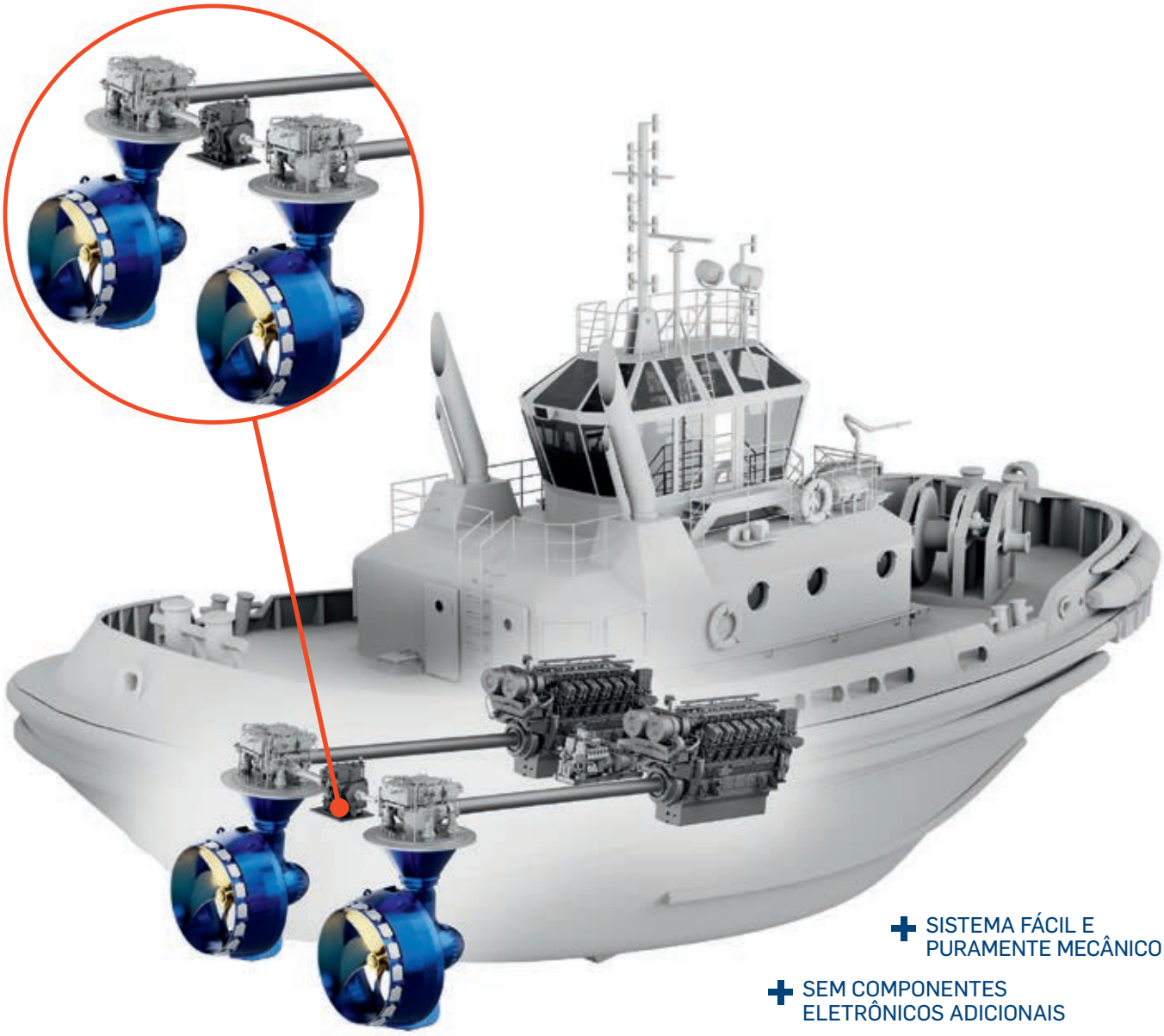
DANILO GIROLDO
Qualidade da nossa força de trabalho, do ajudante até o engenheiro, é inquestionável

Durante a sessão, o presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos na Pesca e nos Portos (Conttmaf) e do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar), Carlos Müller, sugeriu que a frente parlamentar coloque na agenda a necessidade de analisar de que forma os recursos destinados à autoridade marítima sejam excepcionalizados para que efetivamente sirvam para capacitar marítimos e portuários. Ele ressaltou que a marinha mercante e a construção naval não se sustentam apenas com a construção.

Müller disse que a Marinha tem um papel importante na formação de marítimos no Brasil, porém apontou que, nos últimos quatro anos, os recursos destinados à formação de marítimos foram completamente contingenciados e retirados do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM). "Como se espera que a Marinha do Brasil faça o papel dela de formação de marítimos sem recursos?", criticou Müller.

Na visão do Sinaval, existem alguns desafios a serem vencidos, mas que não são intransponíveis. O sindicato

YOUR PROPULSION EXPERTS



+ SISTEMA FÁCIL E PURAMENTE MECÂNICO
+ SEM COMPONENTES ELETRÔNICOS ADICIONAIS
+ DISPENSA MUDANÇAS NO PROJETO DA EMBARCAÇÃO

REBOCADORES COM SYDRIVE-M COMBINAÇÃO DE EFICIÊNCIA E SUSTENTABILIDADE

Conheça o SCHOTTEL SYDRIVE-M, uma solução híbrida mecânica que conecta os propulsores permitindo acionar todo o sistema de propulsão com apenas um dos motores principais. Essa inovação singular reduz as horas de operação dos motores, proporcionando a liberação de um deles para outras funções, como o FiFi (Fire Fight). Além disso, o SYDRIVE-M traz uma série de benefícios, como redução de custos de manutenção, consumo de combustível mais eficiente e diminuição das emissões de gases poluentes. Prepare-se para uma nova era de eficiência e sustentabilidade! SCHOTTEL SYDRIVE-M.

www.schottel.com | info@schottel.com.br

Saiba mais:

avalia que o longo período de operação de diversos estaleiros, em condições adversas e muito abaixo de sua capacidade instalada, demandará uma série de providências, tanto por parte das empresas quanto por parte do governo, a fim de que a recuperação seja atingida no menor prazo possível. "Estamos confiantes em que haverá sucesso nessa retomada", diz Rocha.

O Sinaval ressalta que a maior parte dos segmentos da indústria no Brasil tem custos superiores aos observados nos países asiáticos, que são comumente utilizados para comparação. Para o sindicato, os custos representam apenas um dos aspectos que merecem muita atenção, porém é preciso levar em conta que as condições das economias desses países são muito diferentes das condições vivenciadas pelas empresas brasileiras. "Há aspectos culturais e educacionais que devem ser considerados em uma comparação justa, nesse caso. E nossos custos já se provaram competitivos em relação a economias europeias, por exemplo. Acreditamos que, com inteligência e bom senso, será possível superar esse obstáculo", afirma Rocha.

O Sinaval também considera que a alta demanda da construção naval mundial pode favorecer as encomendas no Brasil. "Devemos estar atentos às oportunidades que surgirem. Com a recuperação dos estaleiros brasileiros, em breve estaremos em condições de disputar mercado, desde que tenhamos o indispensável apoio e incentivo por parte do governo", pondera Rocha.

Estaleiros avaliam que questão tecnológica não deverá representar um problema para mobilização da construção naval no país

A questão tecnológica não deverá representar um problema muito grave para uma eventual mobilização da atividade de construção naval no país nos próximos anos, segundo avaliação do Sinaval. O sindicato considera que os estaleiros, na medida do possível, tentaram manter-se atualizados nesse aspecto durante a escassez de novos projetos de embarcações que foi vivenciada nos últimos 10 anos. A análise é que a requalificação e a formação de mão de obra, bem como a capacitação de fornecedores de equipamentos, já estão na agenda setorial.

O sindicato entende que os organismos tecnológicos, como os departamentos especializados das universidades federais, a Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), o Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), a Fundação Brasileira de Tecnologia da Soldagem (FBTS), entre outros, mantiveram-se ativos no período e o conhecimento tecnológico será atualizado à medida que houver necessidade.

O Sinaval informou que os estudos referentes à situação em que se encontram os estaleiros já estão em andamento. "As instalações industriais tiveram, nesse período de baixa atividade, uma manutenção adequada que preservou a integridade dos equipamentos e, assim, favorece sua utilização à medida que for necessária", comenta Rocha.

O sindicato salienta que os estaleiros de médio e pequeno porte conseguiram operar quase normalmente em alguns nichos de mercado, como os de rebocadores, barcaças e navios fluviais. Já os estaleiros de maior porte precisaram se reinventar, a partir de 2014, para sobreviverem num cenário de falta de contratos e de altos custos para a manutenção de suas instalações. Esse grupo precisou se dedicar aos serviços de reparos navais para compensar a carência de construções e até aproveitar seus cais para operações como terminais de uso privado (TUPs).

Os construtores navais também já identificam a necessidade de se pensar na requalificação e na formação da mão de obra. "Nas conversações do Sinaval com o governo federal, esse tema já está sendo estudado com muita atenção. Depois de tantos anos, parte considerável da mão de obra dos estaleiros, em todos os níveis, migrou para outras atividades econômicas ou para a informalidade, havendo, portanto, necessidade de retreinar e requalificar os trabalhadores que retornarem a seus postos com a retomada desta indústria", relata Rocha.

O presidente do Sinaval acrescenta que também haverá necessidade de preparar e capacitar as empresas fornecedoras e seus colaboradores. “Nossa previsão é que haverá muito trabalho a fazer nesses aspectos de requalificação de mão de obra e capacitação de empresas fornecedoras, inclusive empresas de pequeno porte e microempresas”, elenca Rocha.

Durante o lançamento da frente parlamentar, os estaleiros manifestaram a necessidade da defesa intransigente do Fundo da Marinha Mercante (FMM). A avaliação é que, nos últimos anos, houve ataques sistemáticos, inclusive no Congresso, ao principal mecanismo de financiamento à indústria naval brasileira. O Sinaval considera que algumas iniciativas legislativas tiveram parcial sucesso, porém prejudicaram a construção naval, como a redução da arrecadação do fundo setorial.

“Temos assistido frequentemente proposituras de PLs que ferem de morte o FMM ou abrem indiscriminadamente o mercado da construção naval, beneficiando países que mais protegem suas indústrias, acabando com indústria naval brasileira”, apontou o vice-presidente do Sinaval, Fábio Vasconcellos na sessão de lançamento da frente.

Na ocasião, o Sinaval defendeu a revisão do BR do Mar (Lei 14.301/2022), que reduziu, de 25% para 8%, as alíquotas sobre os fretes de importação que compõem o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Os estaleiros pedem que o percentual anterior seja restabelecido imediatamente para que não faltem recursos à construção naval e às obras portuárias.

“Ao mesmo tempo que foi diminuída *[arrecadação]*, o leque de possibilidades de financiamento foi aumentado pela famigerada BR do Mar, que deve ser revista com restabelecimento das alíquotas anteriores do FMM”, afirmou Vasconcellos. Ele enfatizou que a arrecadação do FMM não é proveniente do Tesouro, sendo gerada totalmente pela iniciativa privada.

O Sinaval voltou a defender a inclusão de bancos privados na relação de agentes financeiros do FMM. A leitura é que hoje, na prática, as operações do fundo de fomento estão concentradas no BNDES, já que os demais bancos não vêm demonstrando interesse em operar com o FMM. Além do BNDES, atualmente Banco do Brasil, Caixa, Banco do Nordeste e Banco da Amazônia (Basa) são agentes repassadores do FMM. “É fundamental uma alteração na legislação que permita que os bancos comerciais privados também possam ser agentes financeiros do FMM, aumentando a concorrência, já que atualmente é exclusividade dos bancos públicos federais”, disse Vasconcellos. ■

Definindo o padrão
para navegação.

Estamos avançando na navegação unindo inovação e experiência, e combinando-o com uma paixão por fornecer soluções marítimas seguras e confiáveis.

Este foco na qualidade está na raiz de tudo o que fazemos, desde pontes integradas customizadas e sistemas de navegação para o nível de serviço que oferecemos aos nossos clientes.

Para contato:
brazil.sales@anschuetz.com

ANSCHÜTZ