

# Propostas da Indústria Naval para as Eleições de 2022



## Conteúdo

Carta do Presidente .....	3
O SINAVAL .....	4
O papel econômico da indústria naval .....	5
Dados do setor .....	8
Navios de apoio marítimo .....	10
Composição atual da frota.....	11
Plataformas de produção .....	12
Situação dos estaleiros brasileiros.....	13
A indústria naval brasileira não pode naufragar .....	15
Sistema regulatório, legislativo e fiscal.....	16
Estaleiros Associados e não Associados .....	18

### DIRETORIA

Ariovaldo Santana da Rocha  
PRESIDENTE

Waldemiro Arantes Filho  
1º VICE-PRESIDENTE

Maurício Bastos de Almeida  
VICE-PRESIDENTE

Fabio Ribeiro de Azevedo Vasconcellos  
VICE-PRESIDENTE ADMINISTRATIVO E  
FINANCEIRO

Arnaldo Calbucci Filho  
VICE-PRESIDENTE

Juliano Zimmermann de Freitas  
DIRETOR SUPLENTE

Luiz Antonio Harduim  
DIRETOR SUPLENTE

Cícero Grams  
DIRETOR SUPLENTE

Paulo Fernando Cabral Rebêlo  
DIRETOR SUPLENTE

Marcelo de Carvalho  
VICE-PRESIDENTE DE RELAÇÕES  
INSTITUCIONAIS

Sergio Hermes Martello Bacci  
VICE-PRESIDENTE EXECUTIVO

Sergio Luiz Camacho Leal  
SECRETÁRIO-EXECUTIVO

### ADMINISTRAÇÃO

Jorge Antonio de Faria  
ASSESSOR DA PRESIDÊNCIA

Matheus Casado Martins  
ASSESSOR PARA ASSUNTOS  
ESTRATÉGICOS

Karinne Alcina Campello Campi  
GERENTE ADMINISTRATIVO

Renato Lucio Gayoso Neves  
GERENTE JURÍDICO-TRABALHISTA

Wallace Augusto Mendes Sampaio  
ASSESSOR JURÍDICO

Tomás Braga Arantes  
ASSESSOR JURÍDICO-TRIBUTÁRIO

Marcus Vinícius Buschmann  
ASSESSOR PARA ASSUNTOS  
TRIBUTÁRIOS

Ewelín Tavares  
ASSESSORA DA VICE-PRESIDÊNCIA  
EXECUTIVA



SINDICATO NACIONAL DA  
INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO E  
REPARAÇÃO NAVAL E OFFSHORE

www.sinaval.org.br  
SEDE – RIO DE JANEIRO: Avenida  
Churchill, 94 – 6º andar Centro –  
Rio de Janeiro – RJ  
CEP 20020-050  
Tel: (+55 21) 2533-4568 Fax: (+55  
21) 2533-5310  
sinaval@sinaval.org.br

## Por uma política industrial consistente

Em 2014, no início de um novo mandato presidencial, a indústria naval brasileira vivia um momento de ápice e conseguiu ficar de pé após décadas de esquecimento.

A política de conteúdo local, as novas encomendas da Petrobras e o aumento da produção offshore fizeram com que o setor avançasse, em média, 19,5% ao ano entre 2000 e 2013, segundo dados do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA).

Esse crescimento resultou na construção de 605 embarcações até 2016 e na criação de mais de 80 mil empregos diretos e 400 mil indiretos, além da qualificação da mão de obra da cadeia produtiva de óleo e gás e do desenvolvimento da economia dos municípios, onde os estaleiros estão localizados.

Passados oito anos, às vésperas da escolha dos novos dirigentes do País, continuamos vivendo em um cenário de grandes números. Mas, desta vez, infelizmente, negativos. Tudo o que foi conquistado em uma década de muito investimento e trabalho hoje se resume a uma tentativa de sobrevivência.

Perdemos mais de 60 mil postos de trabalho. Dos 28 estaleiros associados no final de 2014, muitos não estão operando. E os que restaram encontram-se na UTI, agarrando-se aos seus últimos contratos para não fecharem as portas.

A Petrobras, principal demandante de navios e plataformas no País, foi afetada pela crise política e econômica, interrompeu projetos, engavetou novas iniciativas e pressionou por uma política de baixo conteúdo local, passando a encomendar suas plataformas de produção em estaleiros asiáticos. E não se trata apenas da Petrobras. A “tese” de que a indústria naval é cara e ineficiente fez escola, mas não é verdadeira.

Nas longas negociações que envolveram a Petrobras, o Governo, a ANP e várias instituições e empresas, o SINAVAL sempre insistiu em mostrar que não podemos jogar no lixo tudo que construímos. O setor naval é estratégico e tem que ser defendido por uma política de Estado. Não queremos privilégios, não temos partido político. Queremos o que toda nação desenvolvida já possui: uma indústria naval saudável.

Provamos ser capazes de produzir navios e plataformas com qualidade e eficiência e, ainda, contribuir para o crescimento do País. Como exemplo, o FPSO P-74 foi entregue à Petrobras e colocado em produção com 86 dias de antecipação em relação ao prazo contratual, do que resultou uma antecipação de caixa de cerca de US\$ 900 milhões para a empresa, se for considerado o barril de petróleo ao preço de US\$ 71 na época. Há inúmeros casos de entregas antecipadas pela indústria naval brasileira ao longo de sua história.

Ver tudo isso afundando, além de incompreensível, é desastroso. Cerca de R\$ 10 bilhões do Fundo da Marinha Mercante – ou seja, dinheiro público – foram investidos e agora estão sendo desperdiçados.

Este documento oferece informações detalhadas sobre o setor e reúne as propostas do SINAVAL para o Brasil para o desenvolvimento de uma política industrial forte e sustentável no futuro. Nosso objetivo é fornecer um arcabouço de como recuperar e manter o setor naval forte, competitivo e eficiente.

Como disse antes, nosso projeto não é político. O SINAVAL está aberto ao diálogo e pretende oferecer suas visões e propostas a todos os candidatos.

Ariovaldo Rocha  
Presidente do SINAVAL

## O SINAVAL é a instituição que representa os estaleiros brasileiros instalados em diversas regiões do País.

Tem a missão de defender os interesses das indústrias deste setor e participar de grupos de estudos em órgãos governamentais e instituições de ensino e pesquisa.

Ao longo de sua história, vem participando das principais discussões em prol de um ambiente favorável à competitividade da indústria naval no Brasil.

Tem atualmente 19 Associados (eram 28 nas eleições de 2018), dentre os quais estão os principais estaleiros do País distribuídos em diversos Estados.



## Segmentos de atuação

Os estaleiros brasileiros trabalham para dez diferentes segmentos do mercado:

### Offshore

É o segmento com maior volume de demanda com plataformas de produção e navios de apoio marítimo.

### Petroleiros e navios de produtos

Navios de transporte de petróleo e seus derivados na costa brasileira.

### Porta-contêineres

Navios para transporte de carga em contêineres ao longo da costa brasileira, segmento com predominância de operação de navios de bandeira estrangeira.

### Graneleiros

Navios para transporte de minérios e grãos na costa brasileira.

### Barcaças e empurradores

Embarcações para transporte fluvial de grãos, combustíveis e minérios, vitais para o escoamento do agronegócio.

### Rebocadores portuários

Embarcações de apoio portuário para auxiliar as manobras e a atracação de navios nos portos brasileiros. Embarcações militares Fragatas, navios-patrolha, navio de apoio antártico e submarinos.

### Embarcações militares

Fragatas, navios-patrolha, navio de apoio antártico e submarinos

### Navios fluviais

Embarcações para transporte de passageiros e carga em hidrovias e águas interiores.

### Construção náutica

Embarcações de esporte e lazer, tais como iates e lanchas.

### Reparação naval

Docagem, modernização, reparos e manutenção de embarcações.

## **A indústria naval, em todo o mundo, é considerada de importância estratégica para os países e é apoiada e incentivada por seus governos**

É um projeto da sociedade, por representar a mobilização de grandes contingentes de mão de obra, além de impulsionar a economia pelo alto fator de multiplicação que proporciona ao longo de toda a cadeia produtiva.

É também um elo vital no processo de inserção dos países na economia mundial como parte da logística de transportes dos bens produzidos nos países. Essa indústria também constrói estruturas e bens para o segmento offshore, que representam um amplo mercado no Brasil, especialmente após a descoberta do pré-sal, na construção de plataformas de produção e navios de apoio marítimo e também na engenharia submarina.

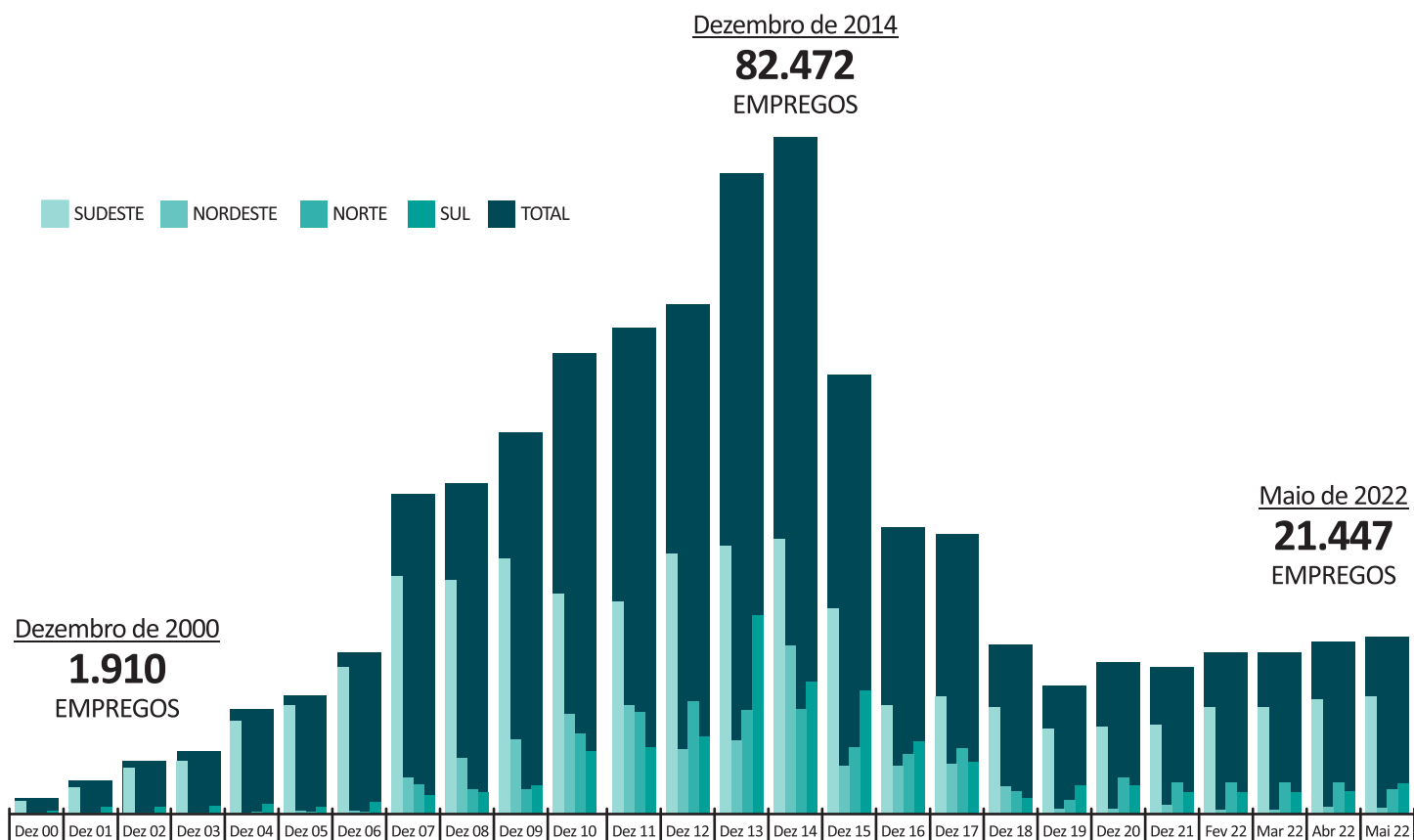
Nas eleições de 2018, a indústria naval brasileira vivia uma séria crise em decorrência da falta de encomendas da Petrobras aos estaleiros nacionais, da redução drástica dos percentuais de conteúdo local e do estrangulamento da indústria brasileira como um todo. As conquistas anteriores, resultantes de um trabalho que movimentou a cadeia produtiva e trouxe grandes avanços tecnológicos, culminando na construção de 605 embarcações de diversos tipos e portes, foram desconsideradas e anuladas. Perderam-se os investimentos, tanto do Governo como das empresas privadas, que tinham gerado expressivos níveis de empregos e renda e movimentado o comércio e a economia das localidades onde novos estaleiros foram construídos ou modernizados.

É inquestionável o impacto social e econômico causado pela construção dos estaleiros em diversas regiões do País. Além da qualificação da mão de obra, gerando novas oportunidades para muitos trabalhadores, diversos negócios tiveram origem após a chegada dos estaleiros nos municípios, movimentando o comércio e a economia local.

Hoje, passados mais quatro anos de virtual paralisação, o cenário continua negativo e sombrio. As mudanças de diretrizes do Governo Federal impactaram diretamente toda a cadeia produtiva da construção naval. Houve uma queda brutal no número de empregos. A falta de encomendas e as alterações nas regras de conteúdo local continuam a ameaçar a sobrevivência dos estaleiros.



## Série histórica dos empregos no setor de construção naval e offshore – 2000 a 2022

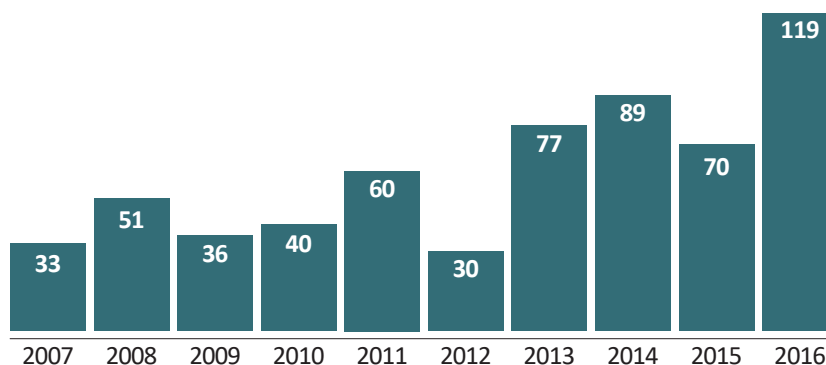


Fonte: SINAVAL

A política de conteúdo local foi determinante para a modernização do parque industrial e toda a cadeia produtiva de bens e serviços para a indústria de óleo e gás. Criou condições para que o Brasil – seguindo o exemplo de países onde existe uma indústria naval forte, como a Coreia do Sul e o Japão – investisse em uma década mais de R\$ 20 bilhões via FMM na construção de novos estaleiros e na modernização dos existentes.

Na vigência dessa política, a indústria brasileira construiu e entregou nove plataformas com índices de nacionalização e prazos plenamente satisfatórios.

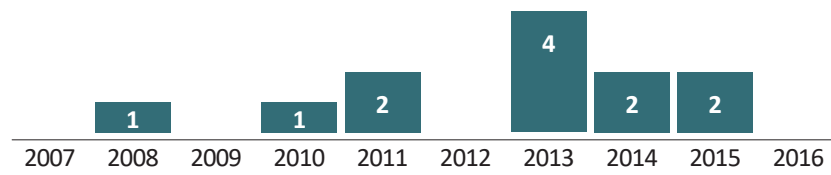
## Projetos concluídos por ano até 2016: embarcações



Fonte: Ministério dos Transportes

## Projetos concluídos por ano: estaleiros

12 construídos de 2007 a 2016



Fonte: SINAVAL

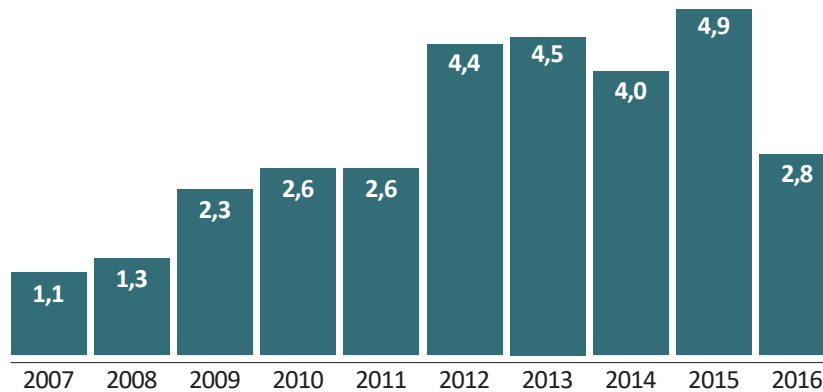


### A construção naval brasileira provou que é capaz de ser uma alternativa concreta para a oferta local de navios e plataformas de produção de petróleo

De 2007 a 2016, foram concluídas 605 embarcações financiadas pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM), que desembolsou, desde 2007, R\$ 30,2 bilhões.

### Desembolsos anuais realizados diretamente pelo Tesouro

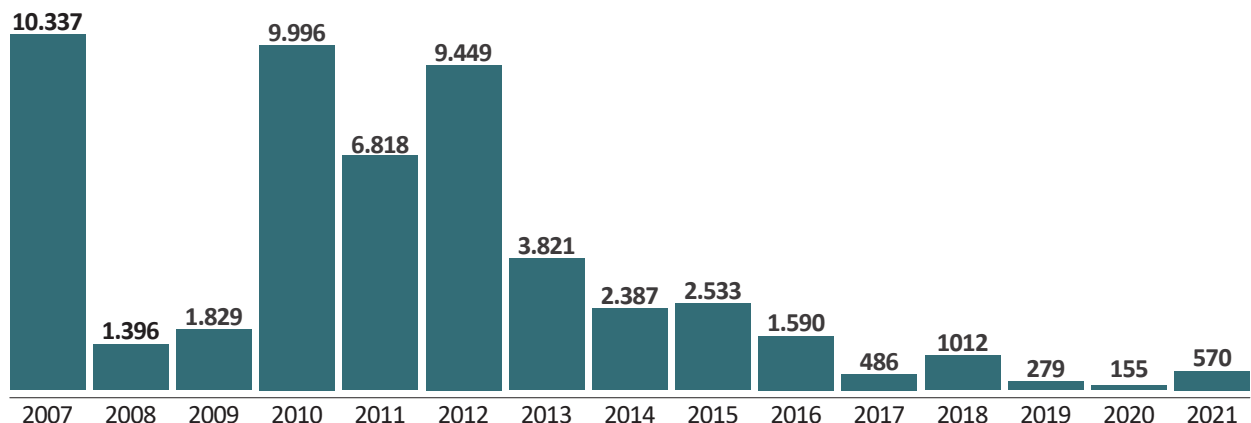
FMM-OGU (Orçamento Geral da União) para os agentes financeiros – Lei 12.249/2010 – Total de R\$ 30,2 bilhões de 2007 a 2016



Fonte: Ministério dos Transportes

### Valores contratados de projetos

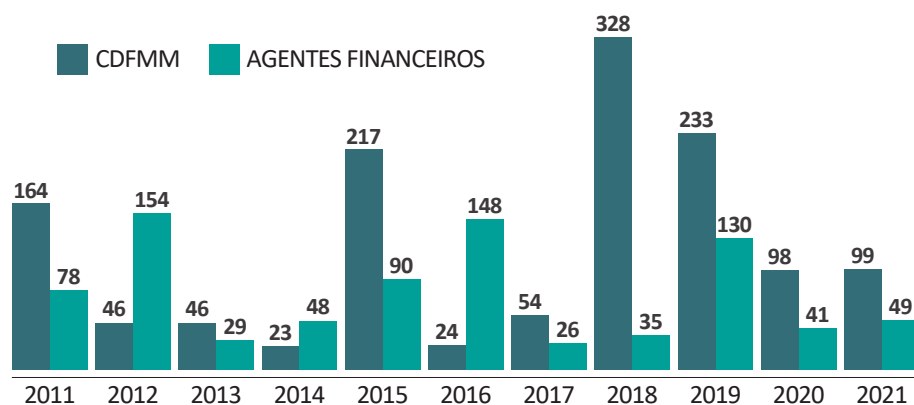
Total de R\$ 50.640 bilhões de 2007 a 2016



Fonte: Ministério dos Transportes



## Número de obras aprovadas pelo CDFMM e contratadas junto aos Agentes Financeiros do FMM



Fonte: FMM



## Navios de apoio marítimo são fundamentais para a exploração de petróleo em alto-mar

A denominação “apoio marítimo” abrange as seguintes atividades principais:

### **PSV – Platform Supply Vessel**

Realiza o suprimento a plataformas de petróleo transportando água, alimentos, combustíveis, peças de reposição e consumíveis diversos para o pessoal embarcado e para as operações.

### **AHTS – Anchor Handling Tug Supply**

Realiza o reboque de plataformas e o manuseio de âncoras para seu correto posicionamento; também realiza atividade de suprimentos.

### **RSV – ROV Support Vessel**

Realiza as operações de suporte à operação submarina com o uso de veículos submarinos de operação remota (ROV).

### **OSRV – Oil Spill Recovery Vessel**

Realiza operações de resposta e contenção a derramamento de óleo e outras operações de apoio.

### **MPSV – Multi Purpose Support Vessel**

Navio de finalidades gerais; realiza diversas operações, como lançamento de linhas flexíveis em baixa profundidade, combate a incêndio, salvamento, combate à poluição e outras.

### **PLSV – Pipe Layer Support Vessel**

Realiza as operações de assentamento de dutos flexíveis no solo marinho que interligam os diversos poços de produção de um sistema submarino até a subida dos dutos às plataformas de produção.

### **SV – Mini Supply Vessel**

Versão reduzida das embarcações PSV.

### **FSV – Fast Supply Vessel**

Embarcação de alta velocidade, como se fosse um PSV mais ágil.

### **DSV – Diving Support Vessel**

Embarcação especializada no apoio ao mergulho oceânico.

### **WSV – Well Stimulation Vessel**

Embarcação para estimulação de poços de petróleo, com equipamentos para monitorar e melhorar a produtividade dos poços em operação.

### **LH – Line Handlers**

Manuseio de linhas, cabos e mangotes para apoio às operações de reboque, e suprimentos e transferências de petróleo bruto das plataformas aos navios aliviadores.

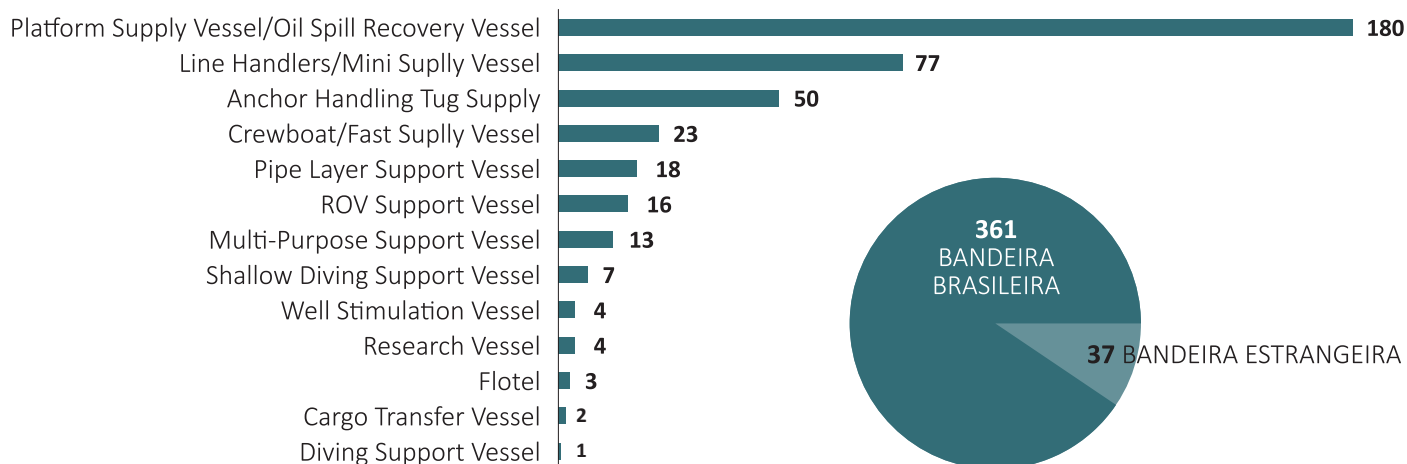
### **Crewboat**

São os navios para transporte de tripulações entre plataformas e entre terminais terrestres e plataformas e outros navios em alto-mar.

# Composição atual da frota

## Principais tipos de navios de apoio marítimo

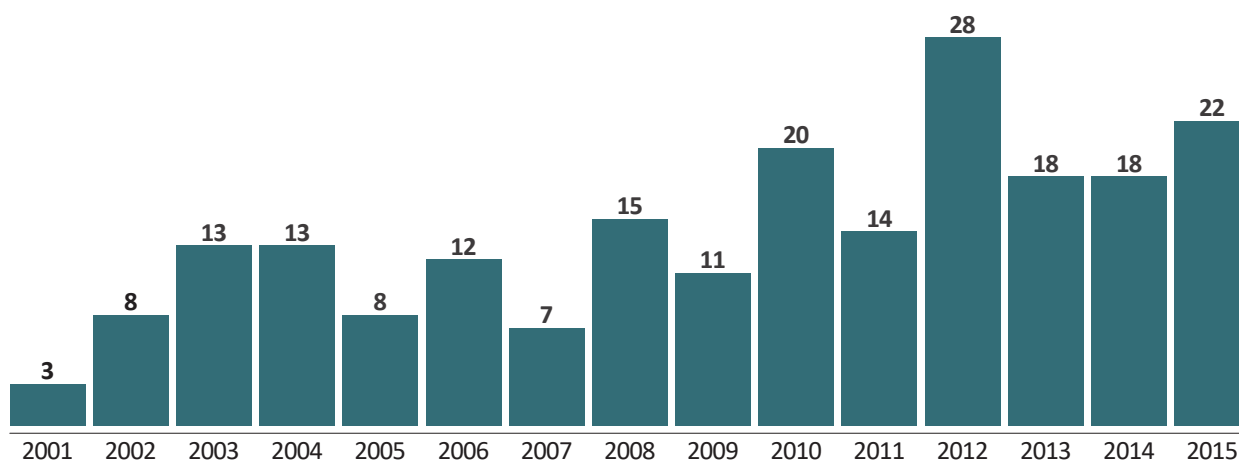
Os navios de bandeira estrangeira lideram nos segmentos de maior valor de diárias: PSV, AHTS, PLSV e RSV



Frota de Embarcações de Apoio Marítimo no Brasil

Fonte: Abeam - fevereiro / 2022

## Embarcações de apoio marítimo entregues por ano no Brasil até 2015



Fonte: SINAVAL

## Plataformas de produção

A plataforma de produção de petróleo em alto-mar, que pode ser dos tipos FPSO (geralmente construída a partir de um casco de petroleiro) ou semissubmersível, é a estrutura flutuante que permite o primeiro tratamento do petróleo bruto extraído do subsolo marinho.

Opera de forma integrada com o sistema de produção submarino e é construída para durar de 20 a 30 anos, o tempo de vida de um campo produtor.

Se em 2014 os estaleiros brasileiros tinham uma das maiores carteiras de encomendas de plataformas de produção do mundo, o mesmo não se pode dizer no atual cenário. Grande indutora do crescimento da indústria naval em um passado muito recente, a Petrobras cancelou contratos e cortou investimentos no País, deixando os estaleiros brasileiros sem novas encomendas que possam manter não só suas atividades, como também seguir com a curva de aprendizado. A participação brasileira nesses projetos é muito menor agora e está limitada à construção de apenas alguns módulos.



# Situação dos estaleiros brasileiros

## ESTALEIROS DE GRANDE PORTE

Estaleiro	UF	Situação
ATLÂNTICO SUL	PE	Atualmente prestando serviços de reparos navais e operando como Terminal de Uso Privativo.
BRASFELS	RJ	Operando abaixo da capacidade, construindo módulos para plataformas da Petrobras.
RG (atualmente não Associado)	RS	Em atividades de reparos e serviços em colaboração com o Porto de Rio Grande.
EISA (idem)	RJ	Em processo de Recuperação Judicial. Área subutilizada, arrendada parcialmente a reparadores.
MAUÁ	RJ	Fazendo apenas reparos de pequenas embarcações – Cais e carreira ocupados por casco de navios da Transpetro que tiveram contratos cancelados.
VARD PROMAR (idem)	PE	Sem obras navais no momento.
QGI (idem)	RS	Sem atividades na região portuária de Rio Grande.
RENAVE	RJ	Em operação abaixo da capacidade, executando serviços especializados de reparação naval.
BRASA (idem)	RJ	Desativado como estaleiro. A área está sendo utilizada como Terminal de Uso Privativo.
EBR	RS	Operando abaixo da capacidade, construindo módulos para plataformas da Petrobras.
JURONG Aracruz	ES	Em atividade abaixo da capacidade, fazendo integrações de módulos em plataformas da Petrobras e preparando-se para a construção do Navio de Apoio Antártico da Marinha do Brasil.
ENSEADA	BA	Operando em reparos navais e atuando como Terminal de Uso Privativo.
INHAÚMA (idem)	RJ	Atualmente sob controle da Petrobras, que poderá arrendar as instalações.

## ESTALEIROS DE MÉDIO E PEQUENO PORTE

Estaleiro	UF	Situação
ALIANÇA	RJ	Fazendo manutenção e modernização dos navios da frota da CBO.
VARD NITERÓI (atual Mac Laren, não associado)	RJ	A área retornou ao controle do Estaleiro Mac Laren após o contrato de aluguel do terreno se encerrar.
WILSON, SONS	SP	Manutenção da própria frota e construção de rebocadores para armadores diversos.
SÃO MIGUEL	RJ	Construção e manutenção de embarcações da própria frota.
ARPOADOR (Atualmente não associado)	RJ/SP	Sem atividades.
DETROIT	SC	Em atividade, construindo rebocadores para armadores diversos, principalmente a STARNAV.
DSN EQUIPEMAR (idem)	RJ	Desativado.
ENAVAL	RJ	Operando abaixo da capacidade. Prestando serviços de manutenção de plataformas da Petrobras.
ETP (idem)	RJ	Desativado.
CAMORIM	RJ	Em atividade, operando principalmente como reparador naval.
NAVSHIP	SC	Em operação abaixo da capacidade instalada, construindo embarcações para a BRAM.
INTECNIAL (idem)	SC	Desativado. Está em Recuperação Judicial.
KEPPEL SINGMARINE	SC	Manutenção e operações de pequeno porte.
NAPROSERVICE (idem)	RJ	Sem atividades de construção naval.
RIO NAVE (idem)	RJ	Sem atividades de construção naval. A área foi leiloada em 2022.
SERMETAL (idem)	RJ	Sem atividades de construção naval.
UTC (idem)	RJ	A área está operando como Terminal de Uso Privativo (TUP).
CASSINÚ (idem)	RJ	Só executando pequenos reparos.
Mac Laren Oil (idem)	RJ	Só executando alguns reparos.
INACE (idem)	SC	Em atividade, porém sem obras de grande relevância.
BIBI (idem)	AM	Construindo embarcações especiais para o Exército e para o agronegócio da Região Norte.
RIO MAGUARI	PA	Em plena atividade, construindo barcas e empurradores para o agronegócio da Região Norte.
RIO TIETÊ (idem)	SP	Sem atividades.
BRASIL SUL (idem)	SC	Ex-Estaleiro OCEANA, está construindo 4 fragatas da Classe Tamandaré para a Marinha do Brasil.
EASA (idem)	AM	Está operando muito abaixo da capacidade instalada, ainda em Recuperação Judicial.
BELOV (idem)	BA	Em atividade, construindo embarcações para uso próprio e para terceiros na Bahia.
JURUÁ (idem)	AM	Em atividade, construindo e reparando embarcações na Região Norte.
BECONAL (idem)	AM	Em atividade na Região Norte, construindo embarcações para o agronegócio.
QGI Brasil (idem)	RS	Sem atividades relevantes na região portuária de Rio Grande.
Arsenal de Marinha (não associado)	RJ	Manutenção e reparos para a própria Marinha do Brasil.
Itaguaí Construções Navais	RJ	Construindo 5 submarinos (4 convencionais e 1 com propulsão nuclear) para a Marinha do Brasil.



Estaleiro EBR em janeiro de 2018



Estaleiro EBR em abril de 2018, após saída da P-74

## **A indústria naval era sustentada por três pilares: reserva de bandeira nacional, demandas da Marinha Brasileira e da Petrobras e conteúdo local.**

O SINAVAL propõe a adoção de medidas que possam mudar a atual situação e reaquecer o setor, recuperando os empregos perdidos, gerando novos empregos e fazendo a economia voltar a girar em torno da cadeia produtiva da qual faz parte.

A indústria naval tem que ser competitiva e, para isso, é necessário que se gere uma demanda consistente que permita a evolução da curva de aprendizado e, conseqüentemente, a possibilidade de disputar mercado.

A Petrobras cumpre um papel importante na medida em que é a principal demandante do Brasil e sempre gerou empregos e incentivou a indústria local. Mas, nos últimos anos, essa característica da maior empresa do País se perdeu em prol da recuperação do seu caixa. A saúde financeira da Petrobras é interesse de todos, mas recuperar a Petrobras não pode ser sinônimo do fim de toda uma indústria.

A Marinha Brasileira tem necessidade de renovação de sua frota, que tem mais de 30 anos, e a indústria naval brasileira tem plena capacidade de absorver essa demanda.

### **Conteúdo local**

Muito foi investido e produzido graças à política de conteúdo local no Brasil e é possível fazer muito mais nessa nova fase de exploração do petróleo no País aprimorando as regras, não excluindo. O conteúdo local precisa ser visto como uma política de Estado que traz benefícios ao País.

Ressalte-se que os percentuais de conteúdo local acordados pela indústria brasileira com a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP (40% para três famílias em contratos antigos: engenharia; equipamentos e construção; e integração de módulos e cascos) não foram instituídos pelo Conselho Nacional de Política Energética, com prejuízos para a indústria naval e sua cadeia produtiva nacional.

É importante que sejam estabelecidas as mesmas regras para contratos futuros, garantindo, dessa forma, o crescimento do emprego nas empresas do setor no Brasil (e não nos países da Ásia), a geração de renda e mais segurança para novos investimentos.

### **Política industrial mundial (não existe no Brasil).**

Uma forte política industrial defende a capacidade de vários países em contar com frotas sob seu controle (incluindo bandeiras de conveniências) para o domínio estratégico sobre o transporte de cargas domésticas e internacionais. O Brasil precisa seguir esse caminho! Precisamos de uma política de Estado para a indústria naval.

Os EUA têm o centenário Jones Act, recentemente reforçado, que assegura o transporte na sua costa de navios construídos localmente e com tripulação exclusiva de norte-americanos.

A China já negou ao consórcio P3, formado pelos maiores transportadores de contêineres do mundo – Maersk, CMA-CGM e MSC – o direito de operar em seus portos. O consórcio domina mais de 40% do mercado mundial e é monitorado pelo Global Shippers Forum, com sede em Londres, para verificar práticas que impeçam a livre concorrência no mercado de fretes.

A Coreia do Sul anunciou há algum tempo um plano para construção de 200 navios como parte da reestruturação da indústria naval e aumento da competitividade.

Mas no Brasil a opção governamental foi abrir a Cabotagem nacional aos operadores estrangeiros e permitir a importação ou o afretamento sem impostos dos navios necessários, que poderiam ser encomendados no País.

Nossa indústria naval tem que ser defendida e preservada, com linhas de crédito adequadas para a ampliação da construção de embarcações no Brasil, tanto na Região Norte para produção das barcas que atendem o agronegócio (em que o Brasil se destaca no mundo) quanto para as demais Regiões onde estão instalados inúmeros estaleiros que constroem navios de todos os tipos e portes, inclusive para atender às atividades de produção de petróleo e gás natural e às atividades portuárias.

### **O SINAVAL propõe que sejam priorizadas políticas públicas que fortaleçam as atividades do setor naval para que este setor possa retomar seu papel na economia brasileira**

- Manter e aperfeiçoar o sistema regulatório, legislativo e fiscal da indústria da construção naval.
- Manter e aperfeiçoar a política pública de preferência local nos fornecimentos de navios e plataformas de produção de petróleo.
- Assegurar recursos ao Fundo da Marinha Mercante (FMM) para ampliar a construção local de navios.
- Assegurar a construção, no Brasil, de plataformas, torres e navios para os novos segmentos de energias renováveis, principalmente a energia eólica.
- Assegurar que sejam feitos no Brasil, por estaleiros brasileiros, os desmontes e desmantelamentos de navios e estruturas flutuantes, inclusive plataformas de petróleo.
- Assegurar, por uma política industrial adequada que considere a necessidade de ampliar o nível do conteúdo local, que pelo menos os módulos das plataformas de produção de petróleo e gás natural sejam majoritariamente construídos no Brasil, mesmo no caso de plataformas construídas no Exterior, considerando-se que vários estaleiros brasileiros já demonstraram capacidade de construir esses módulos e se especializaram nessa construção.
- Retomar a construção, no Brasil, dos navios de apoio marítimo necessários à exploração e produção de petróleo e gás natural, nos moldes do programa PROREFRAM, que teve grande sucesso e possibilitou a construção de centenas de navios desse tipo no passado recente.
- Aperfeiçoar a Lei da Navegação para ampliar a construção local de navios por operadores de transporte marítimo de cabotagem e de longo curso, considerando a necessidade de compensar o estímulo à importação de navios previsto pela Lei no. 14.301/2022 (BR do Mar).
- Manter, aperfeiçoar e ampliar os incentivos fiscais, estaduais e federais à construção naval.
- Aperfeiçoar a ampliar o alcance do Fundo de Garantia da Construção Naval (FGCN).
- Estimular as iniciativas de financiamento à produção através de fundo de recebíveis, conforme prática já adotada pela Petrobras.
- Aperfeiçoar a visão estratégica sobre o papel da construção naval de assegurar o fornecimento, no Brasil, de navios e equipamentos para transporte marítimo e produção de petróleo em águas territoriais brasileiras.
- Fortalecer o ensino técnico e superior nas especialidades essenciais à indústria da construção naval.
- Ampliar os recursos para o desenvolvimento científico e tecnológico da indústria da construção naval, em parceria entre essa indústria e as universidades.

#### **Manutenção da desoneração fiscal nos fornecimentos para a construção naval**

- Manter em vigência o Decreto Nº 6.704, de 19/12/2008, que trata da desoneração do IPI para o fornecimento de materiais e equipamentos para a construção naval, e a Lei Nº 11.774, de 17/9/2008, que trata da redução a zero das alíquotas de PIS/Pasep e Cofins sobre equipamentos destinados à construção naval.



## **Manutenção do Fundo de Garantia da Construção Naval**

- O Fundo foi criado pela Lei no 11.786, de 25/9/2008, complementada pela Lei no 12.058, de 13/10/2009, com destinação de R\$ 5 bilhões para formação de seu patrimônio, prevendo a retirada da cobrança de Imposto de Renda das aplicações financeiras para sua manutenção.

## **Repetro**

- Aperfeiçoamento desse regime aduaneiro especial, que permite a importação de equipamentos específicos para serem utilizados diretamente nas atividades de pesquisa e lavra das jazidas de petróleo e gás natural, sem a incidência dos tributos federais – II, IPI, PIS e Cofins.

## **Desoneração da folha de pagamento**

- Retomada e aperfeiçoamento da legislação de desoneração da folha de pagamento que atualmente somente beneficia 17 diferentes setores, mas não inclui a Construção Naval brasileira. A legislação estimula o aumento da contratação de pessoal, substituindo a contribuição previdenciária sobre a folha de pagamento por uma contribuição sobre o faturamento, excluindo os valores referentes à exportação.

## **Reforma Tributária**

- Para simplificar o sistema tributário, a sugestão é criar um único imposto de valor agregado incidindo sobre todos os bens e serviços.

## **Reforma Previdenciária**

- No sentido de equilibrar o sistema previdenciário, é necessário evoluir para um modelo geral de aposentadorias e pensões para todos os brasileiros, eliminando os privilégios das diversas corporações e ajustando a idade mínima, idêntica para homens e mulheres, de forma crescente e automática em função do aumento contínuo da expectativa de vida. O financiamento do sistema deverá migrar, progressivamente, dos salários e da folha de pagamento para outras fontes como, por exemplo, o faturamento e a renda.

## **Financiamento**

- Oferta de financiamento com juros competitivos e extinção da intermediação dos agentes financeiros nas operações com o BNDES são importantes medidas para fomentar investimentos.

## **Reforma Monetária**

- Substituição da Selic por uma taxa de juros de curto prazo fixada pela inflação projetada e acrescida do risco país, com definição da taxa de juros de longo prazo definida pelo mercado. Eliminar a indexação de preços de contratos por índices ligados à inflação.

## **Juros**

- O Banco Central deve centrar seus esforços na diminuição dos spreads bancários para reduzir os juros de mercado a níveis comparáveis com os concorrentes internacionais. Também deve eliminar a cunha fiscal incidente sobre todos os empréstimos e estimular a competição entre os bancos, limitando os ganhos com tarifas e serviços.

## **Ambiente Legal e Jurídico**

- É necessário simplificar a legislação fiscal, trabalhista e de meio ambiente, entre outras, para eliminar, na medida do possível, o ambiente de insegurança jurídica para as empresas, que convivem com a contínua ameaça de passivos de difícil mensuração e de alto custo administrativo, bem como reduzir fortemente as exigências de obrigações acessórias que adicionam mais custos que, somados, inflam fortemente os custos de transação, reduzindo a competitividade da produção brasileira.

## Associados

### RIO DE JANEIRO

ALIANÇA S. A. – Indústria Naval e Empresa de Navegação  
BRASFELS S.A.

Estaleiro CAMORIM Ltda.

Empresa Brasileira de Reparos Navais S.A. – RENAVE

ENAVAL – Engenharia Naval e Offshore Ltda.

Estaleiro MAUÁ S.A.

ÍON Engenharia Industrial, Offshore e Naval Ltda.

Estaleiro SÃO JACINTO Ltda. (Grupo Muliceiro)

ICN – Itaguaí Construções Navais S.A.

Navegação SÃO MIGUEL Ltda.

### SANTA CATARINA

DETROIT Brasil S.A.

Estaleiro NAVSHIP Ltda.

KEPPEL Singmarine Brasil Ltda.

### ESPÍRITO SANTO

EJA – Estaleiro Jurong Aracruz Ltda.

### BAHIA

ENSEADA Indústria Naval S.A.

### PERNAMBUCO

Estaleiro ATLÂNTICO SUL S.A.

### PARÁ

Estaleiro RIO MAGUARI S.A.

### RIO GRANDE DO SUL

Estaleiros do Brasil Ltda. – EBR.

### SÃO PAULO

WILSON, SONS – Comércio, Indústria e Agência de Navegação Ltda.



## Outros estaleiros , não associados ao SINAVAL

### AMAZONAS

Estaleiro BIBI Eireli

EASA – Estaleiros da Amazônia S. A.

JURUÁ Estaleiro e Navegação Ltda.

BECONAL – Bertolini Construção Naval da Amazônia Ltda.

### BAHIA

BELOV Engenharia Portuária, Subaquática e Offshore Ltda.

### CEARÁ

Indústria Naval do Ceará S.A. (INACE)

### PARANÁ

TECHINT Engenharia e Construção

### PERNAMBUCO

VARD PROMAR S.A.

### RIO DE JANEIRO

TRIUNFO Operadora Portuária Ltda.

Estaleiro INHAÚMA

### RIO GRANDE DO SUL

ECOVIX - Estaleiro Rio Grande

QGI Brasil S.A.

### SANTA CATARINA

INC - Indústria Naval Catarinense Ltda.

thyssenkrupp Estaleiro BRASIL SUL

### SÃO PAULO

ARPOADOR Engenharia Ltda.



