

ENTREVISTA

SÉRGIO BACCI

vice-presidente do Sinaval, fala sobre propostas aos candidatos a presidente para a retomada do setor

“A indústria naval tem solução, mas precisa de vontade política”



HOJE A INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA NÃO TEM NENHUM INCENTIVO PARA CONSTRUIR NO PAÍS. NÓS CHEGAMOS A TER UM CENÁRIO PROMISSOR, MAS COMO NÃO FOI IMPLEMENTADA UMA POLÍTICA DE ESTADO, AS CONQUISTAS SE PERDEM A CADA MANDATO”



Divulgação/Sinaval

Segundo Sérgio Bacci, países considerados potências na indústria naval contam com o apoio do governo para manterem o setor fortalecido

entre outras.

Os estaleiros alegam que fortalecer o setor evitará também o desperdício de cerca de R\$ 10 bilhões do Fundo da Marinha Mercante (FMM) já investidos, em anos anteriores, em instalações modernas para projetos navais. O Sinaval frisa que “está aberto ao diálogo e pretende oferecer suas visões e propostas a todos os candidatos”.

Em sua introdução, o documento descreve que em 2014 a indústria naval brasileira vivia um momento de ápice, impactada positivamente com uma política de conteúdo local ativa, encomendas da Petrobras e aumento da produção offshore. Este cenário, aponta o texto, permitiu que o setor avançasse, em média, 19,5% ao ano entre 2000 e 2013, segundo dados do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (Ipea).

Ainda de acordo com as informações do sindicato, de 2007 a 2016 foram construídas no País 605 embarcações, financiadas pelo FMM, que desembolsou no período R\$30,2 bilhões. Além disso, foram criados mais de 80 mil empregos diretos e 400 mil indiretos, o que melhorou a qualificação da mão de obra e o desenvolvimento da economia dos municípios onde os estaleiros estão localizados.

Mas a crise política e econômica que assolou a Petrobras em meados de 2014 impactou fortemente a indústria naval, já que a estatal, principal demandante de navios e plataformas no País, diminuiu definitivamente suas encomendas e engavetou projetos.

Além disso, o Governo Federal definiu novas diretrizes ao segmento, entre elas, uma redução “drástica” dos percentuais de conteúdo local. ▶

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

ções detalhadas sobre o setor e elenca sugestões para retomar a produção nacional.

Com carta assinada pelo presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha, o documento propõe que sejam priorizadas políticas públicas que fortaleçam as atividades do setor naval para que o segmento possa retomar seu papel na economia brasileira.

Entre as sugestões estão assegurar a construção no Bra-

sil de plataformas, torres e navios para os novos segmentos de energias renováveis, principalmente a energia eólica; retomar a construção dos navios de apoio marítimo necessários à exploração e produção de petróleo e gás natural; aperfeiçoar e ampliar os incentivos fiscais, estaduais e federais à construção naval; fortalecer o ensino técnico e superior nas especialidades essenciais à indústria da construção naval,

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) lançou recentemente um documento com propostas da indústria naval aos candidatos a presidente nas eleições deste ano. O texto reúne informa-

ENTREVISTA

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 4

“Até 2014, todo navio construído no Brasil tinha que ter 65% dos materiais comprados dentro do País. Em 2016, essa porcentagem cai para 25%, o que encarece a cadeia produtiva e desestimula novas encomendas nacionais. A Petrobras passa a encomendar novos projetos com a China e, aliado à essa política de conteúdo local diminuída, a indústria naval praticamente acaba”, explica Sérgio Bacci, vice-presidente do Sinaval.

A política de conteúdo local, inclusive, é muito destacada no documento porque, segundo o órgão, foi este mecanismo que proporcionou a modernização do parque industrial e de toda a cadeia produtiva de bens e serviços da indústria de óleo e gás.

Foi ela que “criou condições para que o Brasil – seguindo os passos de países que possuem 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”, destaca o Sinaval.

Estaleiro Inhaúma, no Rio: dos 42 estaleiros no Brasil, cinco estão efetivamente construindo embarcações e fazendo reparos, segundo Bacci

Já com dados mais recentes, de julho deste ano, Bacci diz que, dos 42 estaleiros que existem no Brasil, apenas cinco estão com obras efetivas de construção de embarcações, além dos serviços de reparos. “O segmento sobrevive gerando pouco mais de 22 mil empregos no País”, ressalta.

Em entrevista ao **BE News**, o vice-presidente do Sinaval dá mais detalhes das propostas do órgão ao governo vindouro.

No texto há um trecho que diz “a tese de que a indústria naval (nacional) é cara e ineficiente fez escola, mas não é verdadeira”. Poderia explicar por quê?

Quando você compara o preço de um navio construído na Ásia e no Brasil, é claro que os custos são diferentes porque existe uma política de incentivo lá que não existe aqui, e que impacta no valor de todo o processo, inclusive o de mão de obra. Então não faz sentido essa comparação, a não ser que o Brasil tivesse as mesmas condições de lá.

E que condições são essas?

Cronograma de longo prazo, incentivos fiscais e programas de financiamento, por exemplo.

Isso permitiria uma indústria naval saudável no Brasil?

Basicamente, a indústria naval

se sustenta em três pilares. O primeiro é a demanda perene, que é um planejamento, uma programação de longo prazo que permite um cronograma da construção dos navios. Com isso, a curva de aprendizagem e a produtividade melhoram, baixando o custo. O segundo é uma política de conteúdo local que atinja percentuais que viabilizem a indústria dentro do País, ou seja, se as peças são produzidas no Brasil, barateia o projeto porque não será necessário o custo da importação. E o terceiro é uma política de financiamento com taxas de juros subsidiadas.

É desta forma que a indústria naval de países considerados potências no segmento se fortalece?

É. No Japão, por exemplo, os bancos têm programas de financiamento com juros zero. É uma política de incentivo à indústria naval que funciona muito bem. Na China, o estado é sócio dos estaleiros. Se não tem demanda, o estado encomenda para evitar o desemprego. A Noruega levou 30 anos para ser a maior fabricante de barcos de apoio do mundo, e só conseguiu isso criando mecanismos de estímulo ao setor. Nos Estados Unidos existe, há mais de 100 anos, uma lei que obriga que os navios de cabotagem sejam construídos em

estaleiros americanos e tripulados por americanos. O que há em comum entre essas nações? Todas têm o apoio do governo, até porque é uma indústria que gera muito emprego, depende muito de mão de obra humana. Mas infelizmente, hoje a indústria naval brasileira não tem nenhum incentivo para construir no País. Nós chegamos a ter um cenário promissor, mas como não foi implementada uma política de Estado, as conquistas se perdem a cada mandato.

O senhor comentou sobre a importância da demanda perene. Como é feito esse planejamento que permite prospectar um cenário para o segmento por décadas?

A Petrobras vai continuar, por pelo menos 50 anos, explorando petróleo, o que demonstra que nos próximos 30 anos vai precisar de navio para o transporte, além de embarcações de apoio nas plataformas. A Marinha do Brasil também precisa renovar a sua frota, que está sucateada. Ou seja, apenas os projetos destas duas entidades já seriam suficientes para o setor ter um cronograma e planejar o seu futuro. Assim, com a indústria funcionando dia a dia, o custo passa a ficar competitivo e os estaleiros conseguem atrair as demandas das empresas privadas também,

que precisam de barcas, por exemplo, e podem construir aqui. Mas, o primeiro passo vem do governo, através da estatal Petrobras e da Marinha.

O que o setor espera do Governo Federal?

Que seja implementada uma política industrial de Estado, de longo prazo. Que, independentemente de quem esteja no governo, coloque em prática os incentivos acertados para a indústria. Hoje o que temos é uma política de governo, ou seja, muda o mandato e mudam os incentivos ofertados aos segmentos.

No documento, o sindicato elenca que é preciso assegurar recursos ao Fundo da Marinha Mercante (FMM) para ampliar a construção local de navios. Há esses recursos?

Sim, recurso tem. A arrecadação é feita via AFRMM (Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante), que é um tributo cobrado sobre o frete nas operações marítimas. Mas é um recurso que ultimamente não é usado em sua potencialidade porque não há demanda. Falta incentivo do governo para construção naval no País. A indústria tem solução, mas precisa de vontade política.

Reprodução/Enseada Indústria Naval SA

