Brasil Econômico
www.brasileconomico.com.br
mobile.brasileconomico.com.br

QUARTA-FEIRA, 19 DE MAIO, 2010 | ANO 2 | Nº 180 | DIRETOR RICARDO GALUPPO | DIRETOR-ADJUNTO COSTÁBILE NICOLETTA R$ 3,00

Bancos Tecban testará rede de caixas eletrônicos compartilhados do BB, Bradesco e Santander. P41

Empresas Telefónica quer convocar assembleia da PT para votar a venda da Vivo. P32

Eleições O PMDB legitimou o nome do presidente do partido, **Michel Temer**, para ser o vice de Dilma Rousseff. P12

Indústria naval brasileira precisa de frota para o comércio exterior

Ofuscada por encomendas para a produção de petróleo, a fabricação de navios oceânicos ficou à deriva na última década

Ancorada nos últimos anos por pedidos da indústria petrolífera, a produção se concentrou em embarcações de apoio marítimo e portuário. Navios de longo curso, capazes de deslocamentos oceânicos, foram deixados de lado. Desde 2000, nenhum deles é construído no país. Como a frota nacional de transporte marítimo tem idade média de 18 anos, estima-se que as encomendas aumentem. A Petrobras, por seu lado, licitará 20 novas embarcações. P4

Em dez anos, o BNDES aprovou R$ 18,7 bilhões em financiamentos de navios. Orçamento deste ano é de R$ 4,7 bilhões.

EDITORIAL

Indústria naval levanta âncoras

A indústria naval brasileira navega em mares promissores, ancorada pela indústria do petróleo, cujas encomendas deixam fabricantes bastante ocupados. Contados todos os programas previstos pelo Sistema Petrobras, há encomendas de US$ 40 bilhões até 2012.

Há um tipo de embarcação, no entanto, que ficou ao largo durante a retomada da indústria vista nos últimos dez anos. Trata-se da construção de navios de longo curso, capazes de realizar rotas comerciais e atender pedidos do mercado internacional. Desde 2009 nenhum navio para grandes deslocamentos oceânicos foi produzido no Brasil, de acordo com dados do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval).

Estima-se que as encomendas por navios de cabotagem e fluvial crescerão, principalmente dos graneleiros

Como a frota que navega no país tem idade média de 18 anos e está, digamos assim, um pouco cansada, estima-se que as encomendas por navegação da cabotagem e fluvial devam crescer. Principalmente no que concerne navios graneleiros, que transportam grãos ou minério de ferro.

De 2000 a 2009, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou financiamentos no total de R$ 18,7 bilhões para a indústria naval. O montante, acredita-se, deve ser ampliado. O orçamento somente para este ano é de R$ 4,7 bilhões.

O Rio de Janeiro, que até a década passada era o principal polo naval do país, quer retomar sua posição. O estado receberá quase R$ 500 milhões em investimentos para assumir encomendas de R$ 2,2 bilhões previstas pelo Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef).

Encomendas da Petrobras têm atraído a atenção de grupos estrangeiros interessados em fornecer produtos e serviços. A japonesa Daihatsu deve voltar ao Brasil e instalar uma fábrica de motores e turbinas no Rio de Janeiro.

Também em praias da indústria naval, os planos do Promef III, de licitar 20 novos navios, foram afundados pelo programa de estímulo às Empresas Brasileiras de Navegação (EBN 2), que será quem encomendará as embarcações, como se verá nas matérias a seguir. ■

DESTAQUE INDÚSTRIA NAVAL

Brasil precisa expandir frota para o comércio

Nos últimos 10 anos, com ênfase direcionada para a indústria do petróleo, nenhum navio de longo curso foi produzido

Daniel Haidar, do Rio de Janeiro
dhaidar@brasileconomico.com.br

Nos últimos 10 anos, durante a revigorada da indústria naval brasileira, a produção se concentrou principalmente em embarcações de apoio marítimo e portuário, isto é, aqueles navios que auxiliam a operação de plataformas de petróleo e de portos. A natureza dessa retomada aponta, entretanto, um desafio estratégico para os estaleiros e para o desenvolvimento do comércio exterior no Brasil: ampliar a frota nacional de navios de longo curso.

Segundo levantamento do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) foram construídas 55 embarcações de apoio marítimo por R$ 2,8 bilhões e 40 de apoio portuário por R$ 327 milhões nesse período. Como se percebe, o desenvolvimento da produção offshore de petróleo puxou o desenvolvimento da indústria naval. "A cadeia de petróleo é o setor mais beneficiado com recursos do Fundo da Marinha Mercante", atesta o gerente do departamento de logística do BNDES, Antonio Carlos Tovar.

Só que, mesmo com crédito disponível, um tipo de frota ficou à margem desse desenvolvimento: os navios de longo curso. Esse é o tipo de embarcação usada para grandes deslocamentos oceânicos, em operações de comércio exterior. Segundo os dados do Sinaval, nenhum navio do gênero foi construído desde 2000 no Brasil.

A boa notícia é que, entre os empreendimentos em construção, já há cinco encomendas de embarcações de longo curso, feitas pela Log-in. Um navio inclusive já foi entregue.

Há anos reclama-se da ausência de uma armadora nacional que realize rotas comerciais internacionais, viabilizadas por embarcações de longo curso. O problema é que empresários culpam elevados custos operacionais (trabalhistas e tributários) e falta de incentivo governamental para gerar uma estrutura competitiva do nível das companhias estrangeiras que dominam o transporte marítimo internacional.

Há anos reclama-se da ausência de uma armadora nacional que realize rotas comerciais internacionais

Além disso, os armadores também reclamam do custo de embarcações produzidas no Brasil e da infraestrutura portuária. Diz o vice-presidente executivo do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndamar), Roberto Galli: "Para ter frete competitivo, o Brasil precisa ter custos competitivos".

De todo o jeito, como a frota nacional de transporte marítimo já está velha, em atividade há 18 anos, em média, segundo Galli, devem crescer as encomendas por embarcações de navegação de cabotagem e fluvial. "Existe a necessidade de renovação da frota de navegação, porque a idade média esta elevada. É uma frota madura", disse, ao se referir principalmente aos navios graneleiros, que transportam grãos e minério de ferro.

Segundo levantamento do Sinaval, já há mais embarcações de transporte de mercadoria (41 unidades, considerando navios de navegação fluvial, cabotagem e longo curso) do que de apoio marítimo e portuário em construção com financiamento do Fundo da Marinha Mercante (FMM). Ao todo, há 78 navios em produção para entrar no mercado nos próximos anos.

Empregos gerados

Expandir as embarcações de longo curso e de cabotagem é particularmente importante., Empresários enfatizam a estratégia de manter uma demanda diversificada de navios, para que o setor tenha uma fonte de crescimento mais livre de flutuações, e não se baseia somente na indústria do petróleo. A evolução dos empregos demonstra também a importância que o setor ganhou para a economia. Nos últimos 10 anos, o número de empregos nos estaleiros saltou de 1.910, contabilizados em 2000, para 46.500, registrados no fim de 2009, de acordo com o Sinaval (*veja gráfico ao lado*). ■

NAVIOS DE APOIO DOMINAM PRODUÇÃO BRASILEIRA

Fundo da Marinha Mercante financiou R$ 3,6 bilhões em construções em 10 anos

NAVIOS ENTREGUES 2000-2009	UNIDADE	R$ MILHÕES
Apoio marítimo	55	2.822
Apoio portuário	40	327
Navegação interior-fluvial	50	188
Cabotagem	12	213
Navegação interior-travessia	7	98
Frota pesqueira	4	8
Total	168	3.656

QUASE TUDO PELO PETRÓLEO Entre os 46,5 mil empregos diretos

NORDESTE	
Ceará	1.500
Pernambuco	9.334
TOTAL	10.834

Daihatsu investe

Grupo japonês analisa terrenos, no Rio, para instalar unidade produtiva de US$ 15 milhões

A ampliação das encomendas do Sistema Petrobras desde o ano passado aumentou o interesse de grupos estrangeiros dispostos a fornecer equipamentos e serviços para a indústria naval brasileira.

A próxima a desembarcar no Brasil será a japonesa Daihatsu, que busca uma área no Rio de Janeiro para instalar uma fábrica de motores e turbinas para navios e plataformas. Para isso, investirá US$ 15 milhões, inicialmente, na nova planta, que começará a operar com a montagem de grandes componentes.

"O objetivo é começar a fabricar no Brasil esses equipamentos em um prazo de até seis anos", revela o vice-presidente do Sinaval, Franco Papini, um dos responsáveis pelas negociações com o grupo, que saiu do Brasil em fins dos anos 1980, com a decadência do setor naval brasileiro.

"No fim do ano passado, o conselho do Fundo de Marinha Mercante aprovou projetos que vão elevar a demanda de aço do país

LEIA MAIS

- Petrobras lança segunda etapa do EBN e sepulta projetos de licitação da terceira fase do Promef. Os 20 navios que seriam encomendados por um serão pedidos pelo outro.
- Setor naval brasileiro já tem encomendas de US$ 40 bilhões até 2012, se contabilizados todos os programas previstos pelo Sistema Petrobras.
- Orçamento do BNDES para a indústria este ano é de R$ 4,7 bilhões. De 2000 a 2009, o banco aprovou financiamentos de R$ 18,7 bilhões.

Infografia: Alex Silva

criados em 2009, 40 mil foram resultado de encomendas do setor de petróleo e gás e da Marinha Mercante

NORTE	
Pará	429
Amazonas	2.580
TOTAL	3.009

SUL	
Itajaí (SC)	2.740
Rio Grande (RS)	820
TOTAL	3.560

SUDESTE	
Niterói (RJ)	11.289
São Gonçalo (RJ)	699
Rio de Janeiro (RJ)	3.574
Angra dos Reis (RJ)	6.072
Guarujá (SP)	6.072
TOTAL	23.058

Rio quer voltar a ser principal polo do país

Com R$ 500 milhões para assumir encomendas do Promef, estaleiros começam a reagir

Ricardo Rego Monteiro,
do Rio de Janeiro
rmonteiro@brasileconomico.com.br

Maior e até a década passada o principal polo naval do Brasil, o Rio de Janeiro receberá quase R$ 500 milhões em investimentos dos grupos tradicionais do setor para assumir encomendas de R$ 2,2 bilhões previstas só pelo Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef). Às voltas com a concorrência de novos e capitalizados grupos nos estados do Sul e Nordeste, os estaleiros fluminenses só neste ano começaram a reagir à chegada de competidores do porte de Camargo Corrêa e Odebrecht.

O primeiro passo do processo de revitalização do estado vai ser dado em junho, com o lançamento do segundo navio do Promef, no tradicional estaleiro Mauá. A embarcação, já batizada de Celso Furtado, terá 48,3 mil toneladas de porte bruto (tpb) de capacidade para transporte de produtos claros e derivados de petróleo. Primeiro do país, o estaleiro foi fundado pelo próprio Barão de Mauá, em 1846.

O primeiro passo do processo de revitalização do estado vai ser dado em junho, com o lançamento do segundo navio do Promef, no tradicional estaleiro Mauá. A embarcação, já batizada de Celso Furtado, terá 48,3 mil toneladas de porte bruto

Com 14 unidades de construção espalhadas por uma área de 1,715 milhão de metros quadrados, a indústria fluminense ainda mantém a maior capacidade instalada do país, de 292 mil toneladas/homem. Nos últimos anos, ainda como consequência do endividamento – e do fim dos subsídios – que tomou o setor na década de 1980, a indústria naval fluminense assistiu a um processo de desconcentração que resultou na instalação de novas e modernas unidades de construção naval nas regiões Sul e Nordeste do país.

Ainda neste ano, o estado do Rio deverá ganhar dois novos estaleiros, a partir dos investimentos previstos pela STX Brazil Offshore e pelo grupo Brasbunker, no estaleiro São Miguel. Localizado em São Gonçalo, distrito de Niterói, o São Miguel receberá uma nova unidade industrial de R$ 47 milhões, capaz de colocá-lo na disputa por uma boa fatia das encomendas previstas pelo setor, nos próximos anos. Já a STX, antiga Aker Promar, prevê investir US$ 100 milhões, também este ano, em um estaleiro totalmente novo, provavelmente no município de Quissamã, na região Norte do Rio.

Em paralelo, grupos tradicionais como o próprio Mauá e o Ilha (Eisa) também vão desembolsar alguns milhões de reais na ampliação das plantas já instaladas na cidade. As obras de expansão e modernização do Mauá consumirão R$ 160 milhões, enquanto o Eisa aguarda liberação do Fundo de Marinha Mercante (FMM) para se preparar para uma demanda de quatro navios Panamax de 75 mil tpb.

Já o Aliança, também em São Gonçalo, dispõe de R$ 69 milhões reservados pelo FMM para ampliar a planta industrial e construir uma unidade de processamento de aço. De acordo com dados do Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), estaleiros como o McLaren e o Renave, também em Niterói, também têm projetos de ampliação aprovados pelo Fundo. ■

em nova fábrica de motores

das atuais 600 mil toneladas por ano para 1,1 mil toneladas anuais. Isso é uma demanda que aumentou o interesse dos grupos estrangeiros no Brasil. Só o pré-sal garantirá uma demanda de equipamentos pelos próximos 30 anos."

À procura de um terreno, a empresa japonesa já analisa opções como o município de Maricá, no Rio. O executivo revela que a demanda aquecida do setor naval brasileiro já motiva outros grandes grupos a investir por aqui. "Ontem mesmo recebi uma visita dos também japoneses da Mitsubishi, que vieram estudar se investem na fabricação de navios no Brasil", revela.

A atração de grupos estrangeiros, em associação com brasileiros ou não, contribuirá para adensar a cadeia de fornecedores locais

Cadeia de fornecedores

A atração de grupos estrangeiros, em associação com brasileiros ou não, representa nova etapa do desenvolvimento da indústria do setor, que contribuirá, de acordo com especialistas, para o chamado adensamento da cadeia produtiva local. Até 2009, discutia-se a dificuldade de fornecedores nacionais em atender a demanda de estaleiros em condições favoráveis de prazo e preço. ■ **R.R.M**

Programa da Petrobras adia novo Promef

Licitação da terceira fase do projeto de modernização da frota fica na gaveta

Ricardo Rego Monteiro,
do Rio de Janeiro
rmonteiro@brasileconomico.com.br

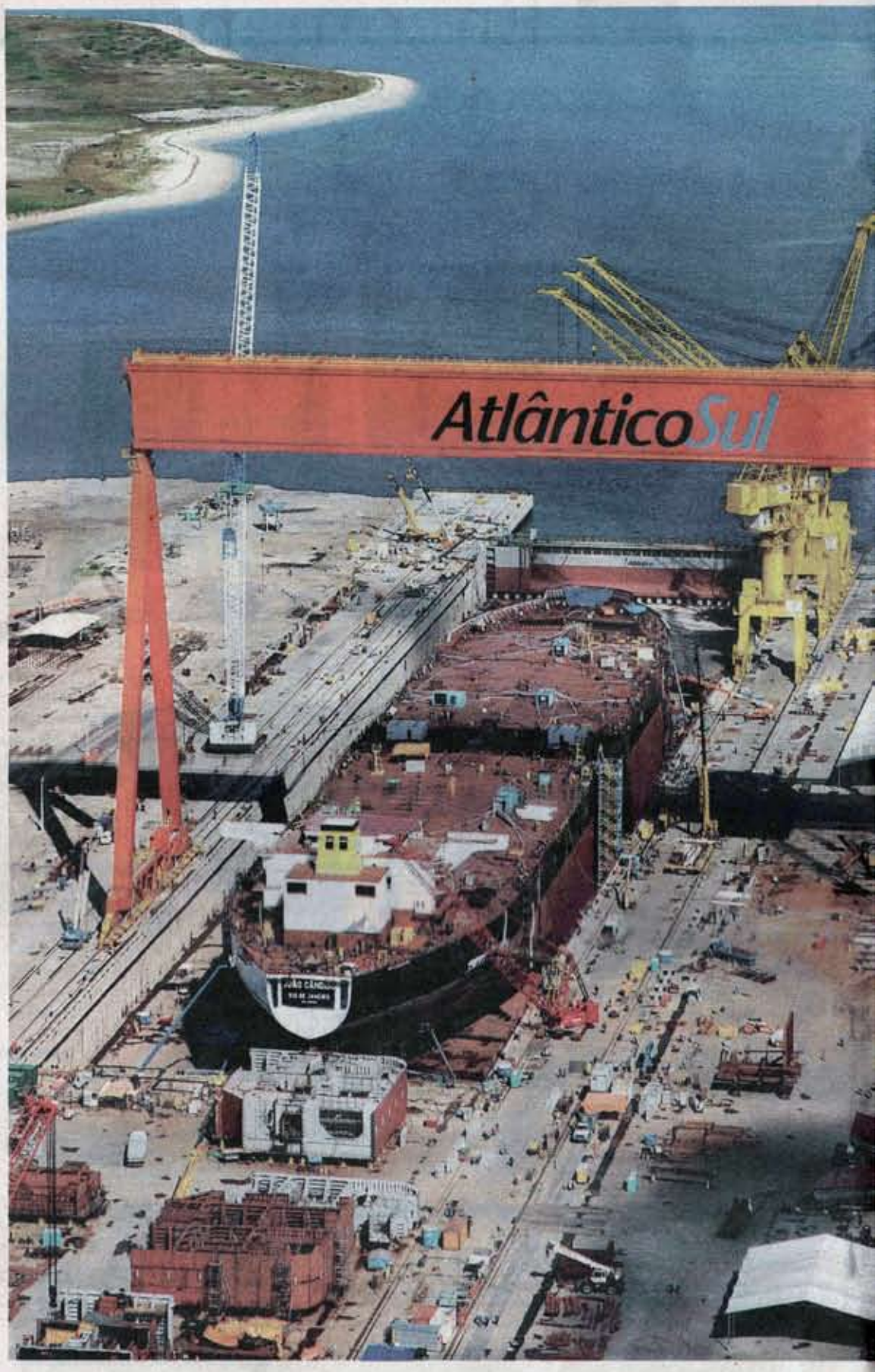
Os estaleiros brasileiros têm capacidade limitada para assumir um número tão grande de encomendas

Ao lançar no início da semana a segunda etapa do programa de estímulo às Empresas Brasileiras de Navegação (EBN 2), a Petrobras praticamente sepultou qualquer possibilidade de lançamento, pela Transpetro – a subsidiária de logística da própria estatal –, da terceira fase do Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef III). Previsto para este ano ainda, o Promef III licitaria outros 20 navios de grande porte, que se juntariam aos 49 incluídos nas duas primeiras etapas do programa.

Fontes do mercado revelam, que, diante da antecipação do EBN 2, a estatal presidida por Sergio Machado terá que aguardar, no mínimo, a definição sobre o próximo governo para decidir pela continuidade do Promef. Especialistas ouvidos pelo Brasil Econômico confirmam que a decisão da Petrobras dificulta os planos da Transpetro, devido à limitada capacidade dos estaleiros brasileiros de assumir um número tão grande de encomendas.

Em suas duas etapas, o Promef já licitou 49 navios de grande porte, entre petroleiros, gaseiros e navios de produtos. A expectativa do setor era de 20 novas encomendas, ainda este ano, com o lançamento do Promef III. A segunda fase do programa das EBNs prevê, porém, a licitação dos mesmos 20 navios: três Aframax; três Panamax; oito navios de 45 mil toneladas de porte bruto (tpb), dos quais quatro para produtos claros e quatro para produtos escuros; dois de 18 mil tpb para produtos escuros; e quatro gaseiros, dos quais dois de 12 mil metros cúbicos e 2 de 8 mil metros cúbicos.

Procurada pelo Brasil Econômico, a Transpetro informou que não comentaria as informações. Já o diretor de Abastecimento da Petrobras, Paulo Roberto Costa, atribuiu a antecipação do programa a uma decisão empresarial. Ao estimular novos armadores além da subsidiária da Petrobras, a estatal reduz os riscos de contar com apenas um fornecedor. "É importante trabalhar com outros operadores para ter parâmetros de comparação", justificou Costa.



Outro argumento da Petrobras diz respeito ao maior custo das embarcações quando adquiridas de acordo com as regras do Promef. Ao fretar um navio petroleiro, a Petrobras não compromete a capacidade de endividamento, uma vez que firma uma espécie de leasing. O sistema do Promef prevê a compra da embarcação.

Responsável pelos navios da antiga Frota Nacional de Petroleiros (Fronape), a Transpetro opera os serviços de transporte de cabotagem e longa cabotagem – entre países da América Latina – para a Petrobras. Para isso, tem uma frota de pouco mais de 100 navios, dos quais 52 próprios. Os planos da companhia preveem a ampliação da oferta para 100 embarcações próprias, até 2014.

Para o Sistema Petrobras, a ampliação da frota se justifica não só pelas modificações da legislação internacional, que exige a operação de petroleiros com casco duplo – menos sensíveis a acidentes que comprometam o meio ambiente –, como também por razões econômicas: a construção de três novas refinarias da estatal no Nordeste, até 2015, projeta a expansão devido à necessidade de transporte de petróleo e derivados daquela região para o principal mercado consumidor do país, na região Sudeste.

Devido à distância, esse tipo de transporte não pode ocorrer por oleodutos, sob o risco de comprometer a economia tanto das refinarias quanto do negócio de derivados. ■

PRESENTE

20 navios

de vários tipos é a aquisição prevista pela segunda fase do programa das EBNs. É a mesma quantidade que se esperava que fosse licitada pelo Promef III.

PASSADO

49 navios

foram encomendados durante as duas fases iniciais do Pronef, entre petroleiros, gaseiros e para transporte de produtos. A continuidade do programa pode ter de aguardar definição do novo governo.

Agência Petrobras

Considerado a joia da coroa, Estaleiro Atlântico Sul foi formado por Camargo Corrêa, PJMR e Samsung Heavy Industries

Encomendas da estatal do petróleo são de US$ 40 bi

Estaleiros brasileiros já têm a quarta maior carteira de pedidos do mundo

Lançado em 2005 pela Transpetro, o Promef foi responsável, de acordo com especialistas, pelo início do processo de revitalização do setor naval brasileiro, que já projeta encomendas de até US$ 40 bilhões, até 2012, se incluídos todos os programas previstos por todo o Sistema Petrobras. Só com o Promef, responsável pela licitação de 49 contratos para construção de navios de grande porte, os estaleiros brasileiros passaram a deter a quarta maior carteira de encomendas do mundo.

Como contrapartida aos contratos, a Transpetro não só exigiu as tradicionais condições de prazo e preço, como também capacidade técnica comprovada das empresas. Tais condições contribuíram não só para a entrada de grandes grupos empresariais do país, até então ausentes - como as construtoras Camargo Corrêa, Queiroz Galvão e Odebrecht -, como também estimularam a associação das empresas mais tradicionais com grandes corporações de países como Coreia do Sul, Cingapura e China. Por meio dessas associações, foram firmados acordos de cooperação e transferência tecnológica.

Contratação de sondas de perfuração é outro programa muito aguardado pelas empresas

Considerada a joia da coroa, hoje, o Estaleiro Atlântico Sul (EAS) foi formado pela Camargo Corrêa com o grupo PJMR, do Brasil, e a coreana Samsung Heavy Industries. Instalado entre os municípios de Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, em Pernambuco, nos arredores do porto de Suape, construirá 22 navios do Promef.

A Petrobras também lançou outro programa para estimular o setor. Criado em 2008 pela Diretoria de Abastecimento, o programa das EBNs (Empresas Brasileiras de Navegação) tem por objetivo, ao contrário do Promef, fomentar o desenvolvimento das empresas de navegação, conhecidas tecnicamente como armadoras. Nesse programa, em vez de licitar a construção dos navios, a empresa promove concorrência para contratação de armadores. As companhias de navegação encomendam então os navios juntos a estaleiros brasileiros.

Outra etapa do processo de revitalização do setor, muito aguardado pelos empresários, é o programa de contratação de sondas de perfuração, previsto pela Diretoria de Engenharia da Petrobras. Acredita-se que o programa deverá ser deslanchado ainda este ano, uma vez que a estatal aguardava só o desfecho das negociações entre Petrobras e o antigo estaleiro Ishibrás, no Rio, para iniciá-lo. ■

Marcus Almeida

Petrobras preferiu estimular novos armadores além de sua subsidiária

DESTAQUE INDÚSTRIA NAVAL

Financiamento para a indústria deve continuar a crescer

Em 10 anos, BNDES aprovou R$ 18,7 bilhões para produção de navios. Orçamento de 2010 é de R$ 4,7 bilhões

Fabricação também recebe recursos do Banco do Brasil e do Banco do Nordeste

Daniel Haidar, do Rio de Janeiro
dhaidar@brasileconomico.com.br

Em 10 anos, entre 2000 e 2009, só o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou R$ 18,7 bilhões para financiar embarcações. Esse volume equivale à parcela administrada pelo banco do Fundo da Marinha Mercante (FMM), que arrecada tributos cobrados sobre operações de frete em portos brasileiros e também recebe aportes da Secretaria de Tesouro Nacional. Como a construção de uma embarcação pode demorar entre um e quatro anos, e o desembolso só é liberado conforme evolui o projeto, nem metade desse montante foi efetivamente gasto até agora.

Mas, após a aprovação recorde de R$ 9,2 bilhões em 2007, os técnicos do banco têm apenas uma certeza para o futuro: o financiamento deve aumentar e ultrapassar esse patamar. Há um volume ainda maior de recursos necessários para os próximos anos para a exploração de petróleo na camada pré-sal da costa litorânea brasileira. Isso porque só a Petrobras já informou que vai comprar 48 barcos de apoio. "Esse salto do pré-sal ainda vai ser vislumbrado nos próximos anos", diz Antônio Carlos Tovar, gerente do departamento de transporte e logística do BNDES.

> O BNDES financia, por exemplo, a produção de cinco navios porta-contêineres encomendados pela Log-in, empresa de Logística da Vale, o que teria dobrado a cabotagem no país

De fato, nos últimos anos, a demanda por embarcações foi puxada principalmente pelo setor de óleo e gás, especificamente pela necessidade de construção de embarcações de apoio marítimo e portuário que auxiliam a operação de plataformas de exploração de petróleo.

O BNDES financia, por exemplo, a produção de cinco navios porta-contêineres encomendados pela Log-in, empresa de Logística da Vale. "Só esse projeto de cinco navios dobrou a cabotagem no país", diz Tovar.

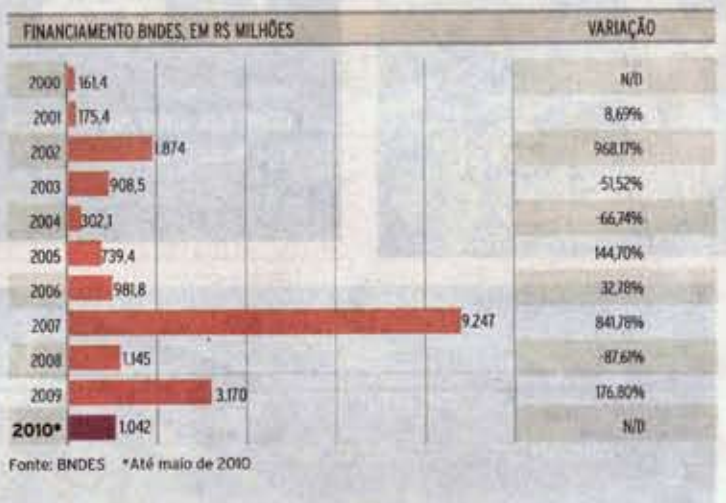
O financiamento à indústria naval, pelo Fundo da Marinha Mercante, não é só feito pelo BNDES, embora ele seja o principal agente intermediador. Banco do Brasil e Banco do Nordeste também utilizam recursos do fundo em empréstimos. Em 2010, o orçamento autorizado para o fundo chega a R$ 4,7 bilhões, mais do que o dobro (129% acima) do que fora desembolsado no ano passado.

Mesmo crescente e com taxas de juros competitivas, que variam entre 2% e 8% ao ano, o crédito à indústria naval também tem seus desafios. Embora as condições de crédito sejam consideradas favoráveis às empresas brasileiras, as transportadoras que encomendam os navios costumam estar significativamente endividadas. "É um setor arriscado, onde as empresas têm alto nível de endividamento. A participação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante é bastante expressiva e chega a até 90% do valor do barco", avalia o gerente de logística do BNDES.

Por causa disso, após reivindicação dos empresários, foi criado o Fundo de Garantia para Construção Naval (FGCN), operado pela Caixa Econômica Federal. O fundo recebeu aporte de R$ 1,3 bilhão e começou a funcionar em março de 2010, mas ainda não foram feitos desembolsos. Cada empresa pode obter no máximo 25% do patrimônio do fundo. De acordo com a legislação aprovada, pode ser garantido até 50% do valor financiado, quando se tratar de garantia de risco de crédito, e até 10% do valor da operação, quando se tratar de garantia de risco de performance. O fundo garantidor beneficia estaleiros que não têm ativos a oferecer como garantia. Por enquanto, 12 empresas já estão aptas a receber as garantias. ■

PROJETOS COM VERBA

BNDES autorizou R$ 18,7 bilhões para construção naval em 10 anos, mas nem metade foi gasto até agora



Fonte: BNDES *Até maio de 2010