

Nota Técnica – PLS nos. 423/2014, 2948/2019 e 3221/2019

O SINAVAL tomou conhecimento, com grande preocupação, dos Projetos de Lei nos. 423/2014, 2948/2019 e 3221/2019, apresentados pelo ilustres Senadores Kátia Abreu (PDT-TO), Alvaro Dias (PODE-PR) e Chico Rodrigues (DEM-RR), que propõem alterações na Lei nº. 9.432, de 08/01/1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

Os Projetos de Lei visam, principalmente, a permitir a aquisição, pelas empresas brasileiras de navegação (EBNs), de embarcações novas e usadas no mercado internacional, e a eliminar restrições ao afretamento de embarcações estrangeiras, alterando de forma prejudicial o marco regulatório dos setores da Navegação e da Indústria da Construção Naval brasileiras, que foi objeto de extensas e demoradas negociações do Governo com todas as partes interessadas e funciona perfeitamente há mais de 20 anos.

Para reflexão dos senhores Parlamentares, apresentamos a seguir algumas observações que permitirão concluir que esses PLS, se aprovados, produzirão efeitos nefastos sobre esses dois setores e afetarão a economia do País de forma prejudicial. Em nossa avaliação, serão criados privilégios para empresas que nunca investiram nesses setores e pretendem agora operar com vantagens indevidas, em detrimento das empresas de navegação (EBNs) de capital nacional e estrangeiro, que acreditaram no Brasil e correram os riscos decorrentes das várias conjunturas econômicas observadas no período da vigência desse marco regulatório.

Ao longo dos anos – e principalmente no período considerado –, o modelo adotado pelo Brasil possibilitou o crescimento da Indústria da Construção Naval (onde foram investidos cerca de US\$ 5 bilhões para construção de novos estaleiros e modernização das instalações existentes) e de segmentos expressivos do setor de Navegação, como o Apoio Marítimo, a Cabotagem de graneis líquidos, o Apoio Portuário e a Navegação Interior nas hidrovias, que também investiram com sucesso para aquisição, nos estaleiros brasileiros, das embarcações necessárias à sua operação comercialmente bem sucedida.

Com esses investimentos, a frota de Apoio Marítimo teve um grande desenvolvimento, passando de 32 navios de bandeira brasileira em 1996 para 323 navios em março de 2019, segundo a ABEAM (Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo). A frota de navios estrangeiros caiu de 107 para 38 navios no mesmo período, com vantagens, por exemplo, para a Petrobras, que passou a contar com navios modernos, pagando diárias de afretamento

compatíveis com o mercado. E esse progresso foi acompanhado por um grande desenvolvimento tecnológico tanto nos navios quanto na indústria nacional fornecedora dos estaleiros e nas Universidades e Centros de Pesquisa. Além disso, foram criados milhares de novos empregos qualificados e bem remunerados nos estaleiros e na indústria fornecedora. Assim, os investidores brasileiros e estrangeiros (principalmente noruegueses e norte-americanos) tiveram êxito em seus propósitos. Muitas dessas empresas que prosperaram com essa política tiveram apoio do FMM (Fundo da Marinha Mercante) e, logicamente, não têm interesse nas alterações do marco legal propostas pelos PLS 423/2014, 2948/2019 e 3221/2019.

Em outros segmentos da Navegação, também houve um progresso considerável. A frota de rebocadores portuários cresceu de 373 unidades, em 2010, para 480, em 2016. E o segmento de Navegação Interior experimentou um crescimento de 85% no número de barcas em operação nos últimos 20 anos, atingindo o número de 310 unidades em 2018. Além disso, cerca de 60% das 1118 balsas existentes em 2018 e 35% das 107 chatas foram construídas nesse período, possibilitando o desenvolvimento do transporte hidroviário no interior do Brasil.

O segmento da Cabotagem – também reservado a empresas de navegação brasileiras por dispositivo constitucional – preferiu adquirir seus navios predominantemente no Exterior, mas mesmo assim não conseguiu atingir condições que favorecessem o progresso dessa atividade. A Cabotagem de graneis líquidos, operada pela Transpetro, desde sempre funcionou adequadamente e hoje dispõe de uma frota própria de 44 navios de grande porte construídos no Brasil. Por que as demais empresas de Cabotagem não têm um desempenho semelhante? E o Governo – vai subsidiar a importação de empresas que não investiram no Brasil, na contramão dos esforços governamentais? As empresas que investiram no modelo atual, que possibilitou sua operação bem sucedida, e contaram para isso com o apoio do FMM – Fundo da Marinha Mercante, certamente não serão as beneficiárias dessas alterações que os PLS 423, 2948 e 3221 provocarão nesse mercado. Se as empresas brasileiras de Cabotagem não têm eficiência na operação, o problema não pode ser somente atribuído à Indústria Naval, que vai ser atingida duramente por essas mudanças no marco regulatório.

Temos conhecimento que a frota de Cabotagem é a seguinte: 14 porta-contentores, 12 barcas oceânicas, 9 graneleiros, 6 navios químicos, 3 navios de transporte de gás liquefeito e 2 navios de múltiplo propósito. As empresas que operam essa frota são: Norsul (14 navios), Aliança (8 navios), Elcano (8 navios), Log-In (4 navios), Maersk do Brasil (4 navios), Flumar (3 navios) e Hidrovias do Brasil (2 navios).

Se não há navios suficientes para a Cabotagem nacional, por que não houve encomendas aos estaleiros nacionais nesses 20 anos do marco regulatório? E por que importar agora navios usados, considerando-se que a importação de bens de capital usados não é permitida a nenhum outro setor de bens de capital?



A desconcentração da Indústria Naval brasileira ao longo de toda a costa brasileira possibilitou um grande progresso nos Estados em que foram instalados os novos estaleiros. Agora existe o risco de perda desse esforço, que resultou na criação de mais de 80 mil empregos diretos na Indústria Naval e 400 mil na indústria fornecedora, atingindo cerca de 2 milhões de brasileiros.

A importância da Cabotagem brasileira como agente econômico para a Marinha Mercante e a Indústria Naval é fundamental para o desenvolvimento de uma Nação que tem 9.000 km de costa, em que 95% de seu comércio com as outras nações são realizados por via marítima e tem 90% de sua produção de petróleo e gás natural no mar.

Guardião desse patrimônio de valor inestimável, a Marinha do Brasil necessita que sejam mantidos e desenvolvidos seus planos de reaparelhamento de sua frota, para defesa e vigilância do País e da costa brasileira.

A Marinha Mercante só é forte com uma Indústria Naval forte.

Rio de Janeiro, 03 de junho de 2019.

**SINAVAL – SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA
DA CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL E OFFSHORE**