



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA ADMINISTRATIVA

OFÍCIO Nº 997/2020/ASSAD/GM

Brasília, 06 de julho de 2020.

Ao Senhor
ARIOVALDO ROCHA
Presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore
Rio de Janeiro-RJ

Assunto: Construção de plataformas FPSO no Exterior.

Senhor Presidente,

De ordem, reporto-me ao Expediente N/Ref.: CO-337/19, de 19 de dezembro de 2019, dessa procedência, encaminhado ao Presidente da República, para encaminhar a Vossa Senhoria a Nota Técnica nº 8/2020/DEFOM-PE/SFPP, de 9 de junho de 2020, da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias deste Ministério, contendo informações sobre o assunto em epígrafe.

Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **Antonio Marcos da Rocha Cunha, Chefe da Assessoria Administrativa - Substituto**, em 06/07/2020, às 16:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador 2586396 e o código CRC F8BC69A0.



Referência: Processo nº 50000.072138/2019-05



SEI nº 2586396

Eplanada dos Ministérios, Bloco R - 6º andar - Bairro Zona Cívico Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61) 2029-7007 / 7051 - www.infraestrutura.gov.br



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA DE FOMENTO, PLANEJAMENTO E PARCERIAS
DEPARTAMENTO DE FOMENTO E DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA
COORDENAÇÃO-GERAL DOS PROJETOS DOS FUNDOS DE INFRAESTRUTURA

NOTA TÉCNICA Nº 8/2020/DEFOM-PE/SFPP

Recife, 09 de junho de 2020.

PROCESSO Nº 50000.072138/2019-05

INTERESSADO: MARILUCI DA SILVA FARIAS

1. ASSUNTO

1.1. Trata-se de Ofício nº 4/2020/GABIN-SNPTA/SNPTA (2178044), de 7 de janeiro de 2020, tendo como origem o ofício oriundo da Presidência da República, sobre a manifestação do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e *Offshore* (SINAVAL) acerca da construção de bens destinados às operações para produção de petróleo, plataformas do tipo FPSO (*Floating Production Storage and Offloading*), seja direcionada à indústria naval e offshore nacional, haja vista que, segundo a Entidade, a Petrobras planeja encomendá-las, nos próximos anos, em estaleiros do exterior.

2. SUMÁRIO EXECUTIVO

2.1. Requerimento oriundo da Presidência da República, para que o Departamento de Fomento e Desenvolvimento da Infraestrutura (DEFOM) se manifeste acerca da solicitação do SINAVAL sobre a construção de bens destinados às operações para produção de petróleo ser direcionada à indústria naval e *offshore* brasileira, considerando que a Petrobras planeja encomendar nos próximos anos, em estaleiros do exterior, plataformas do tipo FPSO.

2.2. A opinião deste Departamento é que a construção é oportuna pra a indústria naval brasileira e tais projetos podem ser financiados com recursos do FMM, nos termos do inciso I da alínea f do art. 26 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

3. COMPETÊNCIAS

3.1. A Lei nº 13.844, de 18 de junho de 2019, que estabeleceu a organização básica dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios, definiu as seguintes competências gerais do Ministério da Infraestrutura (MINFRA) sobre o tema:

Art. 35. Constituem áreas de competência do Ministério da Infraestrutura:

(...)

III - marinha mercante e vias navegáveis;

(...)

VI - participação no planejamento estratégico, no estabelecimento de diretrizes para sua implementação e na definição das prioridades dos programas de investimentos em transportes;

Parágrafo único. As competências atribuídas ao Ministério da Infraestrutura no caput deste artigo compreendem:

(...)

II - a formulação e a supervisão da execução da política relativa ao Fundo da Marinha

Mercante, destinado à renovação, à recuperação e à ampliação da frota mercante nacional, em articulação com o Ministério da Economia;

III - o estabelecimento de diretrizes para afretamento de embarcações estrangeiras por empresas brasileiras de navegação e para liberação do transporte de cargas prescritas;

3.2. O Decreto nº 9.676, de 2 de janeiro de 2019, que aprovou a estrutura regimental do MINFRA, definiu que a competência para implementar a política para o desenvolvimento da marinha mercante e indústria naval foi atribuída à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), a qual também participa da formulação da política relativa ao Fundo da Marinha Mercante (FMM), em conjunto com esta Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias (SFPP), na forma dos trechos do mencionado Decreto citados a seguir:

DECRETO nº 9.676, de 2 de janeiro de 2019:

Art. 2º O Ministério da Infraestrutura possui a seguinte estrutura organizacional:

I - órgãos de assistência direta e imediata ao Ministro de Estado da Infraestrutura:

b) Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários;

d) Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias;

3. Departamento de Fomento e Desenvolvimento da Infraestrutura;

(...)

Art. 20. À Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários compete:

(...)

XIII - propor e supervisionar a implementação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval; e

XIV - participar da formulação da política de aplicação dos recursos do FMM.

Art. 30. À Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias compete:

(...)

XV - supervisionar a administração e a política de aplicação dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, o Fundo da Marinha Mercante - FMM e os recursos dos demais fundos atribuídos à Secretaria;

3.3. Anteriormente a publicação do Decreto nº 9.676, de 2019, o então Departamento da Marinha Mercante (DMM) reunia competências para subsidiar a também extinta Secretaria de Fomento e Parcerias (SFP) na formulação de políticas para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval, bem como na política de aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante, conforme artigos 13 e 14 do anexo ao revogado Decreto nº 9.000, de 8 de março de 2017, a seguir transcritos:

DECRETO nº 9.000, de 8 de março de 2017:

Art. 13. À Secretaria de Fomento e Parcerias compete:

V - propor e supervisionar a implementação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval;

VI - participar da formulação da política de aplicação dos recursos do FMM;

Art. 14. Ao Departamento de Marinha Mercante compete:

I - promover estudos técnicos e econômicos sobre a marinha mercante e a indústria naval;

II - auxiliar na identificação e no desenvolvimento de fontes de recursos para o fomento da marinha mercante e da indústria naval;

III - subsidiar a Secretaria de Fomento e Parcerias na implementação e na supervisão da política de aplicação dos recursos do FMM;

3.4. Desta forma, o entendimento deste Departamento é que a construção de plataformas do tipo FPSO (*Floating Production Storage and Offloading*) está diretamente relacionada às políticas voltadas ao desenvolvimento da indústria naval e a gestão dos recursos do FMM, sendo aderente a competência designada a esse departamento.

4. CARACTERÍSTICAS GERAIS DA PLATAFORMA FPSO (FLOATING PRODUCTION STORAGE AND OFFLOADING)

4.1. O FPSO (*Floating Production Storage and Offloading*) é uma unidade flutuante de armazenamento e transferência de petróleo bruto, com estrutura em forma de navio, usado principalmente em campos localizados em águas profundas e ultra profundas, locais onde ocorre a inviabilidade de ligação por oleodutos ou gasodutos. Tem por objetivo o processamento do petróleo extraído, o armazenamento em tanques e a transferência do petróleo para navios petroleiros (aliviadores), reduzindo a necessidade de presença de navios tanques.

4.2. A produção de um FPSO é complexa e demanda uma variedade de equipamentos e serviços, desde a definição do projeto, que pode ser uma construção ou mesmo conversão (aproveitamento da estrutura metálica de embarcações antigas) até a definição dos módulos que irão compor a planta de produção da unidade. Em geral esses módulos são estruturados em 5 (cinco) unidades específicas que irão compor a plataforma: planta de utilidades (*e-house*), módulo de geração, módulo de processo, módulo de compressão e *Flare*, ratificando a diversidade construtiva e a participação de uma série de fornecedores, estaleiros e integradores.

4.3. O **módulo e-house** é composto por equipamentos de média e baixa voltagem que auxiliam na quebra de circuitos para eventuais reparos e manutenção, transformadores, inversores de frequência e equipamentos para gerenciamento de energia.

4.4. O **módulo de geração de energia** produz energia necessária para funcionamento de todos os módulos, sendo vital para a plataforma.

4.5. O **módulo de processamento** é constituído pelos módulos de separação, tratamento do óleo, tratamento do gás, tratamento da água, injeção de gás e injeção de água.

4.6. O **módulo de compressão** faz a compressão do gás retirado do poço, necessária para produtividade da plataforma ou para a queima no *Flare*.

4.7. O **Flare** corresponde a uma torre alta, geralmente posicionada na parte frontal da plataforma, destinada à queima do excesso de gás, fundamental para a segurança da plataforma.

5. ANÁLISE

5.1. **Sobre o Sindicato** - Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore – Sinaval (CNPJ nº 33.643.693/0001- 90).

5.1.1. Com a sede localizada na cidade do Rio de Janeiro, a instituição representa os estaleiros brasileiros instalados em diversas regiões do país, com 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.

5.2. **Sobre as Plataformas:**

5.2.1. Segundo informações do SINDICATO, a Petrobrás planeja encomendar nos próximos anos, em construtores (estaleiros) do exterior, plataformas do tipo FPSO (*Floating Production Storage and Offloading*), destinadas a ampliação e substituição de algumas unidades de extração no Brasil.

5.3. **Sobre a capacidade da Indústria Naval Brasileira:**

5.3.1. No Brasil são identificados quatro polos de construção naval, de acordo com as regiões específicas. O polo da **região norte** possui estaleiros com capacidade para produção de embarcações fluviais, com ou sem propulsão de aço, como balsas, rebocadores e empurradores. Apresenta também uma larga quantidade de estaleiros pequenos e familiares que produzem embarcações pesqueiras e de transporte de passageiros, normalmente de madeira. A maior parte dos estaleiros possui uma produção artesanal, porém a região possui alta demanda local. **Esse polo não abrange as características tecnológicas para produção das plataformas.**

5.3.2. O polo naval da **região nordeste**, basicamente é composto por estaleiros novos com altos padrões tecnológicos, foi desenvolvido recentemente com o objetivo de atender as demandas de

offshore com capacidade tecnológica para produção de sondas, plataformas, petroleiros, contêineres e grandes embarcações que necessitem de maior complexidade. Apesar de possuírem capacidade tecnológica total (produção de toda a plataforma) e parcial (construção apenas dos módulos da plataforma), atualmente apresentam o parque industrial sem demandas.

5.3.3. O polo naval da **região sudeste**, tendo o Rio de Janeiro como berço da construção naval brasileira, foi responsável por grandes construções em *offshore*, bem como apoio marítimo e portuário. Apresenta estaleiros com histórico em reparo naval e construção de módulos para diversos tipos de plataformas, sendo portanto aderente para atender as demandas da construção dos módulos das plataformas, mas de forma semelhante ao polo nordeste apresentam o parque industrial praticamente com demandas de reparo naval.

5.3.4. O polo naval da **região sul** apresenta uma característica híbrida entre os polos anteriores. Por possuir diversos rios em sua geografia, são encontrados pequenos estaleiros, que constroem regularmente embarcações fluviais, pesqueiras, lanchas, veleiros e barcos de madeira. Possui também, estaleiros com alta capacidade tecnológica, aptos à construção de plataformas, embarcações mais complexas, além de embarcações de apoio marítimo e portuário. Possui vasta experiência na integração de módulos em diversos tipos de plataformas, sendo portanto aderente para atender as demandas de integração de módulos.

5.3.5. Logo, com relação a capacidade produtiva e a capacidade tecnológica, o parque industrial de construção naval brasileiro, atenderia a demanda de construção do casco, construção e integração dos módulos da plataforma FPSO conforme registro levantado sobre as evidências da capacidade de produção no Brasil, presente no Anexo - Histórico - Plataforma (SEI nº 2495391).

5.4. **Sobre o efeito Multiplicador da Construção de Plataformas**

5.5. O efeito multiplicador da plataforma corresponde a necessidade de uma cadeia de outras embarcações para atendimento logístico as plataformas. Para cada plataforma é necessário dois navios Petroleiros e três embarcações de Apoio Marítimo, desencadeando não apenas a produção de uma plataforma mas, cinco outras embarcações, além de atividades de projetos, fornecedores, criando um ciclo virtuoso de geração de diversos postos de trabalho, gerando uma possível oxigenação de novos projetos de priorização com uso de recursos do FMM, criando o fomento de toda a construção naval.

5.6. **Qualificação da Plataforma Marítima como Embarcação**

5.6.1. É consenso na literatura que embarcação é gênero que compreende várias espécies de estruturas marítimas, que têm em comum o fato de se locomovem ou flutuam sobre as águas. Já o navio é uma das espécies do gênero embarcação em que a locomoção sobre os mares é usada para o fim específico de navegação, ou seja, para o transporte de pessoas ou de bens sobre águas navegáveis, em direção a determinado destino.

5.6.2. As plataformas marítimas podem ser definidas como construções navais que permitem o alcance de reservas no fundo do mar, usadas em operações de exploração (perfuração de poços para a avaliação da vantagem econômica da produção de petróleo e gás natural) e de produção (perfuração de poços para a extração de petróleo e gás natural), como essas estruturas se locomovem e flutuam sobre as águas, não há dúvidas que são qualificadas como embarcação.

5.6.3. A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, legitima esse entendimento no artigo 2º, inciso V c/c inciso XIV, que dispõem:

Art. 2º. Para os efeitos desta lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

V. Embarcação: qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeitas a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas e cargas."

(...)

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e exploração dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;"

5.6.4. Em complemento a legislação acima apresentada, as normas de autoridade marítima brasileira (NORMAM -01/DPC; NORMAM -02/DPC; 2005), representada pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha Brasileira, definem e classificam as embarcações respectivamente como:

Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita à inscrição na Autoridade Marítima e suscetível de se

locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas.

As embarcações serão classificadas quanto à área de navegação, à atividade ou serviço em que serão empregadas, sua propulsão (...)

1) Com propulsão; e

2) Sem propulsão (...) 29. Plataforma

5.6.5. Como exemplo da aplicação desse entendimento, registre que, no Recurso Extraordinário nº 76.133 ("RE"), julgado em 13 de setembro de 1974 pela 2ª Turma do Supremo Tribunal Federal (STF), o STF acolheu o entendimento de que uma plataforma autoelevatória para perfuração submarina é uma embarcação, com base no argumento técnico de que o próprio Tribunal Marítimo reconhecia a qualidade de embarcação a tal tipo de plataforma marítima em documentos expedidos por tal órgão, ratificando o entendimento acima explanado.

5.7. Sobre o Fundo da Marinha Mercante (FMM):

5.7.1. A Lei nº 10.893, de 2004, estimula o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval, por meio de instrumentos advindos do AFRMM voltados à construção de embarcações no país, como o financiamento com recursos do FMM e o subsídio recolhido às contas vinculadas das empresas de navegação.

Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004:

Art. 26. Os recursos do FMM serão aplicados:

I - em apoio financeiro reembolsável mediante concessão de empréstimo:

f) às empresas brasileiras, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, de qualquer tipo de embarcação própria, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval;

5.7.2. Nos termos apresentados, fica caracterizado que as plataformas são embarcações extrativistas no interesse do desenvolvimento da indústria de construção e reparação naval, que podem ser financiadas com recursos do Fundo da Marinha Mercante - FMM, nos termos do art. 26 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

5.7.3. Os financiamentos são regulamentados pela Resolução CMN nº 3.828/2009, que estabelece as condições financeira aplicáveis às operações de financiamento com recursos do FMM. Os projetos voltados às embarcações extrativista estão dispostos nos incisos IV e V do artigo 5º, a saber:

"Art. 5º São as seguintes as condições a serem observadas nas operações de financiamento contratadas por empresa brasileira de navegação para as seguintes finalidades:

[...]

IV - jumborização, conversão ou modernização de qualquer tipo de embarcação própria, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, quando realizadas em estaleiro brasileiro:

a) prazo de carência: até quatro anos;

b) prazo de amortização: até quinze anos;

c) juros: de três inteiros por cento ao ano a seis inteiros por cento ao ano;

V - para reparo de qualquer tipo de embarcação própria, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, quando realizado em estaleiro brasileiro:

a) prazo de carência: até um ano;

b) prazo de amortização: até dois anos;"

5.7.4. A referida Resolução CMN carece de ajustes para possibilitar o enquadramento do financiamento à construção de embarcações próprias, de aplicação comercial, industrial ou extrativistas, quando realizadas em estaleiro brasileiro, visto que o art. 5º citado regulamenta apenas o financiamento a jumborização, conversão ou modernização dessas embarcações.

5.7.5. A esse respeito, convém destacar que este Ministério encaminhou ao Ministério da Economia proposta de de revisão da Resolução CMN nº 3.828/2009, com diversos aperfeiçoamentos normativos, na forma tramitada no processo nº 50700.039152/2014-84. Para o financiamento à construção de plataformas haverá um enquadramento específico, conforme sugestão constante do quadro comparativo (SEI 2119264):

RESOLUÇÃO CMN 3828/2009 (texto atual)	PROPOSTA	Justificativa
V - Para construção ou produção de embarcação de apoio à navegação (rebocadores e empurradores) com cinquenta por cento ou mais de conteúdo nacional:	V - Para construção ou produção de outros tipos de embarcações destinadas à indústria de petróleo:	Criação de regra para "outros tipos de embarcação para a indústria de petróleo" (que incluiria plataformas e módulos), com as mesmas condições de "apoio marítimo" (modalidade já intimamente ligada à indústria de petróleo).

5.7.6. Assim, entendemos que há amparo na Lei para ao financiamento à construção de plataformas, porém, na regulamentação vigente não há definição dos encargos para esse tipo de financiamento, o que será corrigido na forma da proposta já elaborada por este Ministério.

5.7.7. Quanto à relevância desse financiamento, entendemos que a construção das plataformas no Brasil está em linha com a política de aplicação dos recursos do FMM, e contribuirá para a ampliação da aplicação desses recursos, com desdobramentos de relevante interesse social, como a geração de diversos empregos diretos e indiretos.

5.7.8. A opinião quanto à importância dessa política é compartilhada com o Departamento de Gás e Petróleo (DEGAP) do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Em reunião realizada em 25 de maio de 2020, os técnicos do BNDES apresentaram o documento "Setor O&G e Apoio Offshore" (SEI 2494964), no qual recomendam o financiamento com recursos do FMM aos investimentos locais para aquisição, construção e integração de módulos de plataformas. Para o BNDES, este mercado apresenta as seguintes oportunidades:

a) Plano Decenal da EPE prevê entrada em operação de 20 plataformas entre 2021 e 2025;

b) Os investimentos domésticos, certificados pela ANP, seriam entre R\$ 17-20 bilhões por ano a partir de 2021;

c) 20 plataformas de produção vão requerer de 20 a 30 embarcações de apoio (sem considerar fase exploratória dos leilões de 2018 e 2019. As embarcações para fase exploratória são demandadas após 2 anos realização dos leilões).

5.7.9. Para o BNDES o estímulo à construção ou integração de plataformas no país promove desenvolvimento tecnológico, redução de dependência do fornecimento e assistência técnica externos e adensamento da malha industrial.

5.7.10. Ressalte-se que a regulamentação desse financiamento poderá demandar recursos de

grande monta do FMM. O valor estimado das plataformas é da ordem de US\$ 1,3 bilhão de dólares. Nessa linha, cumpre frisar que o FMM possui superávit de cerca de R\$ 18,8 bilhões, resultado de acúmulos nos anos recentes, em virtude de volume de projetos menor do que a arrecadação anual. Assim, há grande espaço de expansão da utilização dos recursos do FMM, sobretudo nas linhas já autorizadas por Lei, como o financiamento à construção de plataformas petrolíferas.

5.7.11. Ademais, convém destacar que a legislação do Fundo outorgou ao Conselho Diretor do FMM a competência para definir as prioridades de aplicação, no caso de procura por recursos superior aos orçamentos anuais, de modo que, mesmo tendo o amparo legal aqui defendido e a regulamentação da Resolução CMN que está em curso, o financiamento à construção de plataformas somente será concedido caso haja a priorização do projeto no CDFMM. Na discussão para a priorização do pleito, caberá ao Conselho avaliar qual parte do projeto será fomentada com recursos do FMM, podendo ser definido, por exemplo, que o incentivo será voltado apenas para financiar os custos realizados nos estaleiros nacionais.

5.7.12. Por todo o exposto, este Departamento concorda que a construção de plataformas no Brasil trará os benefícios e oportunidades para a indústria naval brasileira apresentados pelo SINAVAL, e entende que esses projetos possuem amparo legal para serem financiados com recursos do FMM.

6. FONTES & DOCUMENTOS APRESENTADOS

- 6.1. Ofício Nº 6591/2019/GPPR-DGI/GPPR (SEI nº 2154908);
- 6.2. Ofício 337/2019 (SEI nº 2154909);
- 6.3. Ofício Nº 4/2020/GABIN-SNPTA/SNPTA (SEI nº 2178044);
- 6.4. Ofício Nº 5/2020/ASSAD/GM (SEI nº 2169665);
- 6.5. NORMAN 01 / DPC (2005); NORMAM 01/DPC (2005).
- 6.6. Apresentação do BNDES "Setor O&G e Apoio Offshore" (SEI 2494964)
- 6.7. Anexo - Histórico - Plataforma (SEI nº 2495391)

7. CONCLUSÃO

7.1. Esta Nota manifestou-se a respeito de solicitação do SINAVAL sobre a construção de bens destinados às operações para produção de petróleo ser direcionada à indústria naval e *offshore* brasileira, considerando que a Petrobras planeja encomendar nos próximos anos, em estaleiros do exterior, plataformas do tipo FPSO.

7.2. No entendimento deste Departamento, a construção de plataformas tipo FPSO é oportuna, uma vez que deve impactar diretamente a indústria naval brasileira, gerando empregos e negócios para os principais construtores navais. Pelo conhecimento do setor, este Departamento entende que a Indústria Naval brasileira apresenta em seu parque industrial *expertise* necessário para produção das plataformas ou integração dos respectivos módulos.

7.3. Em relação à utilização de recursos do FMM, entendemos que tal possibilidade já se encontra amparada na legislação, especificamente no inciso I da alínea f do art. 26 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004. Entretanto, há a necessidade de o Conselho Monetário Nacional regulamentar os encargos específicos para este financiamento, e já se encontra no Ministério da Economia proposta que contempla este ponto, de iniciativa deste Ministério, tramitada no processo 50700.039152/2014-84.

7.4. Com todo o exposto, este Departamento entende que a construção das plataformas na indústria naval brasileira irá gerar os benefícios para o setor, conforme defendido pelo SINAVAL, e os recursos do FMM poderão ser utilizados para financiamento desses projetos.

7.5. Sugerimos o envio desta Nota Técnica à Secretaria-Executiva para subsidiar a formulação de resposta ao pleito do SINAVAL.

À consideração superior,

(Assinado Eletronicamente)
Maria de Lara Moutta Calado de Oliveira
Analista de Infraestrutura

(Assinado Eletronicamente)
Arthur Alberto Do Carmo Bezerra
Chefe de Divisão

(Assinado Eletronicamente)
Quênio Cerqueira de França
Coordenador-Geral dos Projetos dos Fundos de Infraestrutura

De acordo. Encaminhe-se à Secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias.

(Assinado Eletronicamente)
Rafael Magalhães Furtado
Diretor do Departamento de Fomento e Desenvolvimento da Infraestrutura

De acordo. Encaminhe-se, conforme sugerido.

(Assinado Eletronicamente)
Fábio Rogério Teixeira Dias de Almeida Carvalho
Secretário de Fomento, Planejamento e Parcerias -
Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Maria de Lara Moutta Calado, Analista de Infraestrutura**, em 09/06/2020, às 15:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Arthur Alberto Do Carmo Bezerra, Chefe de Divisão**, em 09/06/2020, às 15:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Quênio Cerqueira de França, Coordenador Geral de Projetos dos Fundos de Infraestrutura**, em 09/06/2020, às 16:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Magalhães Furtado, Diretor do Departamento de Fomento e Desenvolvimento da Infraestrutura**, em 09/06/2020, às 21:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Rogério Teixeira Dias de Almeida Carvalho, Secretário de Fomento, Planejamento e Parcerias - Substituto**, em 12/06/2020, às 10:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
[https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?](https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador
2517367 e o código CRC **2875D1E1**.