

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

ETM ANDRÉ LUIZ CORRÊA DE SÁ

AVALIAÇÃO DA CAPACIDADE DE CONSTRUÇÃO NAVAL NO PAÍS PARA
IMPLEMENTAÇÃO DO PROGRAMA DE REAPARELHAMENTO DA MARINHA:
Participação do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro no PRM: perspectivas e óbices

Rio de Janeiro

2012

ETM ANDRÉ LUIZ CORRÊA DE SÁ

AVALIAÇÃO DA CAPACIDADE DE CONSTRUÇÃO NAVAL NO PAÍS PARA
IMPLEMENTAÇÃO DO PROGRAMA DE REAPARELHAMENTO DA MARINHA:
Participação do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro no PRM: perspectivas e óbices

Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial da conclusão do Curso de Política e Estratégia Marítimas – 2012.

Orientador: CMG (IM - RM1) Artur Luiz Santana Moreira.

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2012

Dedicatória

Dedico este trabalho à memória de meus pais,
Nilton e Mágda, à minha esposa Elizabeth e
aos meus filhos Daniel e Marcelo.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à Marinha do Brasil pela oportunidade de realizar este curso composto por uma gama variada de importantes assuntos, transmitidos por pessoas de notável saber, que me possibilitou alcançar uma visão política, consciente, das importantes questões nos cenários nacionais e internacionais, que no dia a dia da vida geralmente não são objetos de nossa reflexão.

Aos meus colegas de turma do C-PEM 2012, pela oportunidade que tive de construir novas amizades e pela troca diária de experiências e conhecimentos, que tiveram uma contribuição fundamental para desenvolvimento deste trabalho.

Ao meu Orientador, o CMG (IM - RM1) Artur Luiz, pelas orientações sempre diretas e objetivas durante a elaboração deste trabalho.

Ao CAIte(EN) Neves, que me possibilitou participar da disputa por uma vaga nesse concorrido curso.

RESUMO

O principal objetivo desta monografia foi o de determinar as perspectivas e óbices da participação do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro no Plano de Reparcelhamento da Marinha do Brasil. Para alcançar esse objetivo, primeiramente, foi realizado um estudo da evolução da indústria naval brasileira até os dias atuais, com o intuito de entender esse setor industrial, altamente complexo e poder determinar suas perspectivas atuais e futuras. Em sequência, foi feito um estudo do Plano de Articulação e Equipamentos da Marinha do Brasil e os planos decorrentes deste; assim como, dos dispositivos legais com influência na construção naval militar. Finalmente, o trabalho é concluído, com a apresentação de propostas de participação do Arsenal de Marinha no plano de reparcelhamento da Marinha do Brasil.

Palavras-chave: Marinha do Brasil; reparcelhamento; meios navais; indústria de construção naval.

ABSTRACT

The main objective of this work was to determine the perspective and difficulties related to the participation of the Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro on the Plan of Articulation and Equipment of the Brazilian Navy. To achieve this objective, first a study of the evolution of the Brazilian naval industry was performed, aiming to understand this highly complex industrial sector and to determine its current situation and future perspective. Subsequently, a study of the Plan of Articulation and Equipment of the Brazilian Navy and related plans is presented; including legal mechanisms with influence on military naval construction. Finally, the work presents proposals for participation of the Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro on the Brazilian Navy equipment update program.

Key words: Brazilian Navy, equipment update program; ships, naval construction industry.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

GRÁFICO 1	Evolução do orçamento da Marinha	33
GRÁFICO 2	Projeção da matriz de carga do Brasil	42
GRÁFICO 3	Comprimentos máximos suportados pelos estaleiros nacionais	50

LISTA DE TABELAS

1 -	Empregos diretos do setor naval brasileiro	23
2 -	Navios que compõe os programas EBN 1 e EBN 2	31
3 -	Prioridades dadas pelo CDFMM para investimentos	40
4 -	Evolução dos investimentos em hidrovias	42
5 -	Gastos com afretamento por tipo de navegação	43
6 -	Frota registrada na navegação de cabotagem e de longo curso por tipo de embarcação	44
7 -	Carteira de encomenda total dos estaleiros	46
8 -	Tonelagem em construção por região	47
9 -	Empregos diretos gerados em estaleiros por região	47
10 -	Empregos diretos do setor naval brasileiro	48
11 -	Situação dos novos estaleiros financiados pelo FMM	49
12 -	Capacidade produtiva dos estaleiros brasileiros	51
13 -	PAEMB – Previsão de meios navais	54
14 -	Custo total dos meios previstos no PAEMB (em US\$ milhões)	55
15 -	Ações internas envolvidas e respectivo cronograma físico-financeiro.....	57

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AC	Acordo de Compensação
AFRMM	Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante
AMRJ	Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro
ANP	Agência Nacional do Petróleo Gás Natural e Biocombustíveis
ANTAQ	Agência Nacional dos Transportes Aquaviários
AvHoFlu	Avisos-Hidroceanográficos Fluviais
BID	Base Industrial de Defesa
BNDE	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CCMB	Conselho de Compensação da MB
CCN	Companhia Comércio e Navegação
CDFMM	Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante
CLT	Consolidação das Leis Trabalhistas
CM	Comandante da Marinha
CMM	Comissão da Marinha Mercante
CNPE	Conselho Nacional de Política Energética
COFINS	Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social
COMDEFESA	Departamento da Indústria de Defesa da FIESP
CPN	Centro de Projeto de Navios
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
DAbM	Diretoria de Abastecimento da Marinha
DGMM	Diretoria Geral de Material da Marinha
Docenave	Companhia Vale do Rio Doce
EBN	Empresa Brasileira de Navegação
EED	Empresas Estratégicas de Defesa
EGN	Escola de Guerra Naval
EMA	Estado Maior da Armada
EMGEPRON	Empresa Gerencial de Projetos Navais
END	Estratégia Nacional de Defesa

FA	Forças Armadas
FEMAR	Fundação de Estudos do Mar
FGCN	Fundo de Garantia para a Construção Naval
FIESP	Federação das Indústrias do Estado de São Paulo
FIRJAN	Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro
FMM	Fundo da Marinha Mercante
FRONAPE	Frota Nacional de Petroleiros
GEICON	Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
ICT	Instituições Científicas e Tecnológicas
MB	Marinha do Brasil
MCP	Motor de Combustão Principal
MD	Ministério da Defesa
MME	Ministério das Minas e Energia
NAeL	Navio Aeródromo Ligeiro
NAPLog	Navio de Apoio Logístico
NaPOc	Navio Patrulha Oceânico
NAPp	Navios de Apoio à Plataforma
NAsH	Navio de Assistência Hospitalar
NEsc	Navio Escolta
NHoFlu	Navio-Hidroceanográfico Fluvial
NPa	Navio Patrulha
NPaOc	Navio Patrulha Oceânico
ODS	Órgão de Direção Setorial
ODG	Órgão de Direção Geral
OM	Organizações de Marinha
OMPS	Organizações Militares Prestadora de Serviços
ORCOM	Orientações do Comandante da Marinha
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PAED	Programa de Articulação e Equipamentos da Defesa
PAEMB	Programa de Articulação e Equipamentos da Marinha do Brasil
PASEP	Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público
PED	Produto Estratégico de Defesa

PCMD	Plano de Carreiras único do Ministério da Defesa
PCN	Plano de Construção Naval
PIS	Programa de Integração Social
PND	Programa Nacional de Defesa
PNLP	Plano Nacional de Logística Portuária
PPCN	Plano Permanente de Construção Naval
PPP	Parceria Público-Privado
PRM	Programa de Reaparelhamento da Marinha
PRODE	Produto de Defesa
PROGEM	Programa Geral de Manutenção
PROMEFE	Programa de Modernização e Expansão da Frota
PROMINP	Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural
PRONAE	Programa de Obtenção de Navio Aeródromo
PRONAF	Programa de Obtenção de Navio Anfíbio
PROSUB	Programa de Desenvolvimento de Submarinos
PROSUPER	Programa de Obtenção de Meios de Superfície
REB	Registro Especial Brasileiro
RJU	Regime Jurídico Único
RM2	Reservista Militar de 2ª categoria
RPA	Recebimento de Pessoal Autônomo
SecCTM	Secretário de Ciência e Tecnologia da Marinha
SD	Sistema de Defesa
SGM	Secretário Geral da Marinha
SINAVAL	Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore
SPE	Sociedade de Propósito Específica
SSTA	Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário
SUNAMAM	Superintendência Nacional de Marinha Mercante
tpb (dwt)	Toneladas de porte bruto (dedweight tonnage)
TRMM	Taxa de Renovação da Marinha Mercante

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	12
2	EVOLUÇÃO DA CONSTRUÇÃO NAVAL NO BRASIL	16
2.1	Construção Naval do período colonial ate o ano de 1997	16
2.1.1	Construção Naval Civil	19
2.1.2	Construção naval militar	24
2.2	Construção Naval no período 1997 a 2012	26
2.2.1	Construção Naval Civil	26
2.2.2	Construção Naval Militar	32
3	PERSPECTIVA FUTURA E CAPACIDADE ATUAL DA INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL CIVIL NO BRASIL	34
3.1	Leis e decretos relevantes para a indústria de construção naval civil	34
3.2	Fatos portadores de futuro para a indústria naval	39
3.3	Capacidade atual da indústria de construção naval civil no Brasil	45
4	PROGRAMA DE REAPARELHAMENTO DA MARINHA – PRM	52
4.1	PAEMB - Parte I – Equipamentos	53
4.2	PAEMB - Parte II – Articulação – Capítulo 3 – Apoio Logístico	56
4.3	Programas Decorrentes do PAEMB	59
4.3.1	PROSUPER – Programa de Obtenção de Navios de Superfície	59
4.3.2	PRONAE - Programa de Obtenção de Navio Aeródromo (NAe)	61
4.3.3	Outras Obtenções	62
4.4	Dispositivos legais com influência na construção naval militar	64
4.4.1	Orientações do Comandante da Marinha – ORCOM 2012	64
4.4.1.1	Administração	65
4.4.1.2	Material	67
4.4.1.3	Pessoal	71
4.4.2	Lei nº 12.598	71
5	ANÁLISE FINAL E SUGESTÕES.....	74
6	CONCLUSÃO	82
	REFERÊNCIAS	86

1 INTRODUÇÃO

Dois grandes marcos para as Forças Armadas (FA) brasileiras foram as aprovações da Política Nacional de Defesa (PND)¹ (BRASIL, 2005) em 2005 e depois de continuados esforços, da Estratégia Nacional de Defesa (END)² (BRASIL, 2008a), em 2008, que propõem a modernização da estrutura nacional de defesa e adéqua as FA ao novo papel que terão que representar no cenário internacional.

Com base nas diretrizes oriundas da Estratégia Nacional de Defesa, as FA elaboraram e entregaram ao Ministério da Defesa (MD) os seus programas de articulação e equipamentos, no caso da Marinha do Brasil (MB), denominado de Plano de Articulação de Equipamentos da Marinha Brasileira (PAEMB) (BRASIL, 2009a). O MD agrupou os programas em um plano único, formando o Plano de Articulação e Equipamentos da Defesa (PAED). Este está incluso no Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN) (BRASIL, 2012a).

O Livro Branco de Defesa Nacional foi entregue pelo Ministro da Defesa Celso Amorim, a pedido da Presidenta Dilma Rousseff, para apreciação do Congresso Nacional em julho de 2012. O LBDN em conjunto com a Política Nacional de Defesa (PND) e a Estratégia Nacional de Defesa (END) são os principais documentos delineadores do presente e do futuro da Defesa brasileira. A entrega desses documentos, e sua posterior divulgação, irá representar uma oportunidade sem igual do envolvimento da sociedade na discussão das questões relacionadas à Defesa Nacional.

O PAED está incluso no LBDN em seu capítulo 5 e detalhado em seu Anexo II. Todavia, o PAEMB apresenta uma estrutura mais detalhada do que a do PAED, sendo por este motivo utilizado como referência no desenvolvimento deste trabalho. O PAEMB em sua Parte I, cap. I contém a relação dos equipamentos que a Marinha necessita para atender às

¹ Aprovada pelo Decreto 5484 de 30/06/2005 (BRASIL, 2005)

² Aprovada pelo Decreto 6.703 de 18/12/2008 (BRASIL, 2008a)

diretrizes da END. Entretanto, no caso deste trabalho serão objeto de estudo apenas os meios navais. Estes serão adquiridos dentro do Plano de Reaparelhamento da Marinha (PRM) (BRASIL, 2009b), que corresponde ao conteúdo principal do PAEMB em sua parte I. O PRM contempla a obtenção, por construção, de um significativo número de novos meios navais de diferentes complexidades tecnológicas, tornando imprescindível para a sua realização o envolvimento dos estaleiros privados nacionais.

A MB com vistas a obter os meios navais previstos no PRM, criou três programas específicos que são eles, o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB); o Programa de Obtenção de Meios de Superfície (PROSUPER); e o Programa de Obtenção do Navio Aeródromo (PRONAE). O PROSUB não fará parte do escopo deste trabalho, pois já está definido e em execução. Outras obtenções estão em andamento, sendo também motivos de estudo.

O PRONAE ainda está em fase embrionária, o PROSUPER, porém já deu início ao processo de estudo e obtenção, com tratativas sendo realizadas com sete países (Alemanha, Coreia do Sul, Espanha, França, Itália, Reino Unido e Holanda). Neste primeiro momento, ele é composto por 11 navios - 5 navios Patrulha Oceânicos de 1800t, 5 navios Escolta de 6000t e um de apoio logístico - que foram considerados de maior prioridade para a Marinha.

Este trabalho tem como objetivo levantar quais são as perspectivas e óbices da participação do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) no PRM. O AMRJ hoje é o maior centro de construção e reparo de navios de superfície e submarinos da MB. Acredita-se que a MB, de uma forma estratégica, deva mantê-lo operando em sua plena capacidade, com pessoal qualificado para atender a enorme demanda de manutenção dos meios navais previstos no PRM, além do atendimento ao Programa Geral de Manutenção (PROGEM).

O PAEMB prevê no projeto 2.3.5 - revitalização e modernização do AMRJ, recursos financeiros para investimentos em seu parque industrial, na ordem de US\$ 120 milhões. Não há definição de prazos e datas para sua execução. Ainda no PAEMB, outras bases são contempladas com previsão de recursos financeiros que deverão ser ampliadas e/ou modernizadas, mas que fogem ao escopo deste trabalho.

Com o intuito de determinar as perspectivas e óbices da participação do AMRJ na construção de navios contidos no PRM, este trabalho será desenvolvido em seis capítulos, sendo, o primeiro, a introdução.

No segundo capítulo, será feita uma avaliação da evolução da história da construção naval no país, com vista aos altos e baixos vividos por esse segmento da indústria e as ações governamentais adotadas para regulá-la e mantê-la, principalmente após o ano de 1997, quando começa a se reerguer de uma crise iniciada em 1979, que praticamente acabou com a construção naval brasileira. Esse estudo contribuirá para o entendimento correto do momento presente e futuro deste segmento industrial complexo e altamente dependente de políticas governamentais e da conjuntura econômica mundial.

O terceiro capítulo tem como propósito avaliar a capacidade de construção naval civil nos país, que, hoje, se encontra com uma carteira de encomendas bastante elevada e, talvez, não seja capaz de atender à demanda da MB no seu programa de reaparelhamento, principalmente devido à grande dificuldade tecnológica que alguns meios apresentam, tais como os navios previstos no PROSUPER. Para tal, será feito um retrospecto e algumas considerações sobre as principais leis e decretos promulgados pelo governo federal que podem ser consideradas responsáveis pela reestruturação deste segmento da indústria, assim como, de sua situação atual e futura. A seguir, serão levantados os fatos portadores de futuro que nos fornecerá uma visão da capacidade da indústria de construção naval civil de atender o PAEMB dentro do prazo de obtenção dos meios previstos neste. Finalizando o capítulo, será

feito uma análise da capacidade atual dos estaleiros nacionais que terá influência direta na determinação das perspectivas e óbices da participação do AMRJ no PRM.

Para se saber a dimensão representada pelo PAEMB para a MB e para o país, no quarto capítulo, será feita uma análise da parte I do PAEMB, relativa a equipamentos, na qual a MB define os meios que planeja obter em uma moldura temporal de 20 anos, sendo considerado neste trabalho apenas os meios navais. A seguir será analisada sua parte II, relativa à articulação - particularmente, o capítulo 2.3.5 que trata da revitalização e modernização do AMRJ. Também neste capítulo será realizado um estudo dos programas decorrentes do PAEMB, que são: o PROSUPER, o PRONAE e as outras obtenções em andamento. Por fim, será feita uma análise dos dispositivos legais com influência na construção naval militar que possam fornecer subsídios para determinar as perspectivas e óbices da participação do AMRJ no PRM, objetivo deste trabalho.

No quinto capítulo será feita uma análise final dos fatos levantados no decorrer deste trabalho, de forma a definir as perspectivas e óbices de participação do AMRJ no PRM e formuladas algumas sugestões possíveis de serem implantadas.

Por fim, no sexto e último capítulo, será apresentada a conclusão, que constará de algumas considerações sobre os fatos estudados que nos direcionaram para a obtenção de respostas à proposta deste trabalho. As perspectivas e óbices de participação do AMRJ foram definidos no capítulo 5 e neste serão sumarizadas. Como desdobramento, serão tecidos alguns comentários pertinentes ao assunto em questão.

2 EVOLUÇÃO DA CONSTRUÇÃO NAVAL NO BRASIL

Neste capítulo, será realizado um estudo da evolução da construção naval no Brasil, com o foco na instabilidade desse segmento da indústria, extremamente dependente de políticas de governo e de Estado. Serão apresentadas as ações governamentais adotadas para manter a capacidade dessa indústria estratégica para o país, por ser grande geradora de divisas e possuir como característica básica a geração intensiva de emprego e renda.

O estudo dessa evolução dará maior ênfase à fase que se inicia em 1997, quando a indústria de construção naval brasileira, começa a se reerguer após um longo período de decadência, iniciada em 1979, que praticamente acabou com a capacidade produtiva da construção naval, causando falências e mudanças de perfil, voltando-se para o reparo naval ou construções offshore³.

Entretanto, é motivo de nota alguns fatos que se antecederam a 1997 e que trarão conhecimentos necessários ao correto entendimento deste setor industrial. Desta forma, este capítulo será dividido em duas partes, uma anterior a 1997 e a outra desta data até os dias atuais.

2.1 Construção Naval do período colonial até o ano de 1997

A construção naval no Brasil teve início logo após o descobrimento do Brasil por intermédio de iniciativas individuais e amadoras, ocorrendo nas principais cidades do litoral, entretanto, trazem pouco interesse histórico para a indústria de construção naval brasileira.

³ Estruturas utilizadas para exploração petrolífera ao largo da costa.

A construção naval começa a despontar, após a metade do século XVIII, com a fundação de cinco arsenais de marinha nas cidades de Belém (1761), Rio de Janeiro (1763), Salvador (1770), Recife (1789) e Cuiabá (1827). Este último como uma pequena estação fluvial, transferida em 1873 para Corumbá, dando origem à atual Base Fluvial de Ladário (DEIANA, 2001).

O AMRJ, hoje com 249 anos de existência, é uma das instituições mais antigas do Brasil e a sua primeira construção foi a nau São Sebastião com 1.400t de deslocamento, considerada de grande porte para a época (1764 a 1767). Após a construção dessa nau, sua atividade foi voltada para manutenção e reparo de navios da MB e de embarcações que atracavam no Porto do Rio de Janeiro, permanecendo nessa condição até o ano de 1824.

O poder naval durante o Império foi muito importante para a política externa do Brasil, principalmente, na guerra contra Oribe e Rosas (1851-1852) e na longa luta em coalizão com Argentina e Uruguai contra o Paraguai de Solano López (1864-1870). Em decorrência, houve um grande aumento da atividade de construção naval do AMRJ, quando foram construídos 14 navios de guerra, incluindo o Encouraçado “Tamandaré”, o primeiro encouraçado construído no Brasil, sendo este o de maior porte fabricado no Brasil desde então.

O AMRJ continuou até 1890 construindo navios de guerra, chegando a um total de 46 navios. Nesse período, considerado seu primeiro apogeu, alcançou alto grau de tecnologia, comparado ao estado da arte da época, com domínio de procedimentos, métodos de fabricação e, conseqüentemente, com profissionais bem treinados e qualificados. (GOULARTI FILHO, 2010)

A Proclamação da República foi apoiada pelo Exército Brasileiro, a partir de uma conjugação de interesses e segmentos contrários às políticas do Império em decadência. A MB tinha, à época, uma visão política monarquista, o que lhe custou, no início da República,

anos de estagnação com consequência direta para o AMRJ, que entrou em um período de decadência, posteriormente agravado, com a Revolta da Armada em 1893 (TELLES, 2001).

Somente em 14 de dezembro de 1904, foi aprovado o Decreto nº 1.296 (BRASIL, 1904), que previa o plano de reaparelhamento naval, a criação de um moderno arsenal e um porto militar que, juntamente com os navios, formariam um tripé de sustentação da MB. Este conhecido como Plano Naval teve início em 1906, com a adição de três novos encouraçados do tipo dreadnought de cerca de 20 mil toneladas, com o cancelamento do projeto de um novo arsenal e modernização das instalações da Ilha das Cobras.

Os dez navios, que compunham esse plano, tiveram que ser encomendados à estaleiros ingleses devido ao não interesse dos estaleiros nacionais, à época, em assumir essas construções em um prazo de sete anos, e ao fato de estarem, assim como o AMRJ, estagnados desde a Proclamação da República. Somado a esses problemas, não havia siderúrgica e indústrias de apoio para dar sustentação à construção, além não haver formação de mão de obra especializada para o setor.

O Brasil perde, dessa forma, a oportunidade de fomentar a indústria de construção naval nacional e de atualizar-se nas tecnologias da época que, naquele momento, passavam por grandes transformações, tais como: desenvolvimento de eletricidade a bordo dos navios; da construção em aço; desenvolvimento da metalurgia e da passagem do acionamento das máquinas do vapor para eletricidade (GOULARTI FILHO, 2011).

No período entre 1930 e 1946, o AMRJ, agora já modernizado e localizado totalmente na Ilha das Cobras, retoma a construção. Lançou ao mar em 1937 o monitor Parnaíba, e até 1946 construiu 22 embarcações. Esse período é considerado o seu segundo apogeu e, mais uma vez, serviu como força motriz para a construção naval brasileira (DELGADO, 2011).

Com a grande oferta de navios de guerra a preços baixos pelos EUA, a partir de 1948, após a 2ª Guerra, não houve incentivo para a construção de navios militares e, em consequência disso, o AMRJ entra em nova crise. Mas, apesar dessa crise, construiu mais 7 navios até 1958 (DEIANA, 2001). Deve ser ressaltado que, em todos esses períodos de apogeu e de crise, o AMRJ sempre procurou manter sua capacidade de reparo e manutenção dos meios navais da MB.

Nos anos anteriores a 1956, a evolução da construção naval civil e militar foi praticamente única. No Rio de Janeiro, a militar, representada pelo AMRJ, fomentou a construção naval civil e possibilitou a instalação de um aglomerado de indústrias em seu entorno (DELGADO, 2011). A partir desta data, seguem rumos distintos, exceto por algumas encomendas realizadas pela MB a estaleiros civis, mas em escala não representativa de mudanças que influenciassem o setor naval. Portanto, desse ponto em diante serão estudadas separadamente.

2.1.1 Construção Naval Civil

A construção naval civil começa a despontar a partir deste ano de 1956, por meio dos Planos de Metas do governo do Presidente Juscelino Kubitscheck de Oliveira. A Meta nº 11 era referente à Marinha Mercante e a Meta nº 28, referente à Construção Naval. Elas foram consideradas complementares, não era mais possível pensar a renovação da frota mercante sem o desenvolvimento de uma indústria naval nacional forte e integrada.

A Meta nº 28 pode ser considerada como o grande marco da instalação da indústria da construção naval no Brasil. Ela criou condições e disponibilizou recursos

financeiros, possibilitando a vinda para o Brasil dos estaleiros multinacionais Ishibras, de origem japonesa e do Verolme, de origem holandesa, assim como modernização dos estaleiros Só, Caneco, Mauá e EMAQ. Essas obras significaram um investimento inicial da ordem de US\$ 40 milhões e resultaram na ampliação da capacidade da indústria naval, passando a ser possível a construção no Brasil de até 160 mil tpb⁴ por ano (TELLES, 2001).

As primeiras encomendas realizadas no plano de meta no biênio 1959–1960 foram 17 navios de portes variados, totalizando cerca de 79.000 tpb. O primeiro desses navios, um cargueiro de 1.550 tpb foi entregue em 1961 (DEIANA, 2001). Todavia, entre os anos de 1961 e 1967 a construção naval civil manteve uma atuação modesta, porém estável.

O governo Costa e Silva com a necessidade de promover o crescimento econômico do país lança em 1967, o Plano de Emergência, que irá vigorar de 1968 a 1970. Esse Plano criava uma nova política de Marinha Mercante, visando ao aumento da participação da bandeira brasileira no comércio de longo curso. O resultado seria a expansão da frota e conseqüentemente da indústria de construção naval nacional.

Para alcançar esse objetivo, o governo estabelece, em 1969, uma medida protecionista por intermédio da chamada Conferência de Fretes que dividia o transporte de cargas bilaterais de longo curso entre as empresas de bandeira brasileira (40% do volume do frete), as da bandeira estrangeira (40%) e o mercado livre (20%) e transforma a Comissão da Marinha Mercante (CMM)⁵ na Superintendência Nacional de Marinha Mercante (SUNAMAM)⁶. Entretanto, para obter acesso aos financiamentos e subsídios criados, os Armadores tinham como condição a aceitação das especificações orientadas pela SUNAMAM. (PASIN, 2002)

Após esse plano de emergência, todas as políticas traçadas para a construção naval e para o transporte marítimo foram fortemente integradas, podendo-se considerá-las, a rigor,

⁴ tpb - Tonelagem de porte bruto

⁵ Criada pelo Decreto nº 3.100, de 07 de março de 1941 (BRASIL, 1941)

⁶ Alterada pelo Decreto nº 64.125 de 19 de fevereiro de 1969 (BRASIL, 1969)

como uma política única para ambos os setores. O governo, por intermédio da SUNAMAM, passa a controlar os recursos financeiros do Fundo de Marinha Mercante (FMM)⁷ e o desempenho físico e financeiro das companhias de navegação. Executa também, em nível estratégico, o planejamento, o dimensionamento da frota mercante brasileira, a elaboração dos planos de construção naval e a distribuição da frota entre os armadores (BOTELHO, 2007).

Dentro deste princípio, foi lançado pelo Governo Federal, em 1970, o Primeiro Plano de Construção Naval (I PCN), que se estenderia até 1974. Tinha previsão de encomenda e construção por estaleiros nacionais de 116 embarcações marítimas e fluviais, totalizando 1,7 milhões de tpb, sendo revisto em 1973, com o acréscimo de 84 embarcações, correspondente a 367.000 tpb (DEIANA, 2001).

Existia à época, além da certeza de que haveria continuidade nas encomendas de embarcações, tornando o ambiente propício para investimentos e expansão dos estaleiros, das indústrias subsidiárias e de navipeças, uma forte política protecionista que blindava os estaleiros da concorrência internacional, pelo chamado “Prêmio”, em que a diferença de custo entre o navio nacional e o seu similar na Europa Ocidental era coberto, a fundo perdido, pelo FMM.

Nesse cenário de euforia, protecionismo e com a obtenção de bons resultados alcançados no I PCN, foi lançado o Segundo Plano de Construção Naval (II PCN), que passaria a vigorar no período entre 1974 e 1979, bem mais arrojado que o I PCN e provavelmente, superdimensionado, cujo objetivo era alavancar a construção para 5.300.000 tpb, também em cinco anos (DEIANA, 2001).

Esse plano fez o Brasil alcançar, em 1979, a posição de segundo maior construtor naval mundial, a despeito da crise gerada pelo primeiro choque do petróleo em 1973, do aumento da inflação e da elevação dos juros internacionais. Entretanto, para contornar essas

⁷ Criado pelo Lei nº 3.381 de 24 de abril de 1958 (BRASIL, 1958)

dificuldades e não influenciaram em demasia o II PCN, o governo não poupou subsídios, com dinheiro obtido por intermédio de empréstimos externos para garantir os financiamentos previstos (TELLES, 2001).

O novo choque do petróleo, ocorrido no ano de 1979, marca o início de uma crise econômica mundial, afetando diretamente o Brasil. Somado a essa crise do petróleo, o II PCN foi marcado por falhas de planejamento, por problemas de gestão técnica e financeira, por excessivos atrasos nas entregas dos navios, por greves e manifestações de empregados, devido a atrasos no pagamento de salário, pela demora na entrega de componentes, por metas excessivamente elevadas de nacionalização e por falta de capacidade tecnológica e gerencial de alguns estaleiros entre outros problemas (DEIANA, 2001).

Diante dessa crise mundial, o Brasil, que estava em momento de elevada inflação advinda de planos econômicos mal sucedidos, não conseguiu conter o esvaziamento da indústria de construção naval. A gestão financeira dos contratos de financiamento deixa de ser feita pela SUNAMAN e passa para o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). As operações financeiras são, então, avaliadas pelo Conselho Diretor do FMM e a aprovação dos financiamentos fica sob a responsabilidade do Ministério dos Transportes, sendo a SUNAMAM extinta em 1987, após graves crises e escândalos (OLIVEIRA, 2004).

Em continuação à política do governo de realizar planos quinquenais, é apresentado o III PCN que abrangeria o período entre 1980 e 1985. Esse plano, entretanto, serviu mais como uma carta de intenções do que um plano com metas e objetivos consubstanciado em valores, sendo substituído em 1981 pelo Plano Permanente de Construção Naval (PPCN). Ao contrário dos outros planos, neste as metas eram de curto prazo e revistas anualmente (GOULARTI FILHO, 2010).

Entretanto, com as mudanças das regras de financiamento e a extinção da política de concessão de “Prêmios”, os estaleiros saíram da situação confortável em que se encontravam, tendo que alterar significativamente seu modo de trabalho, visando atingir maior produtividade e se tornarem competitivos.

Todavia, a grande maioria dos estaleiros não estava preparada para atingir níveis maiores de produtividade. Aliado a uma diminuição significativa da demanda por navios, a indústria de construção naval, no Brasil, e todo o setor decorrente dela entrou em prolongado declínio, causando falências e mudanças de perfil, voltando-se, então, para o reparo naval ou construção Offshore. Essa situação perdurou até o início dos anos 2000.

A indústria de construção naval que em 1979 possuía 39.000 empregados diretos terminou o ano de 1998 com menos de 1.900 empregados (TAB. 1).

TABELA 1

Empregos diretos do setor naval brasileiro

Ano	Nº de empregados diretos	Ano	Nº de empregados diretos
1960	1.430	1981	34.472
1961	5.850	1982	33.469
1962	7.350	1983	26.180
1963	7.630	1984	21.000
1964	10.900	1985	21.463
1965	11.600	1986	18.796
1966	12.500	1987	20.493
1967	13.500	1988	19.277
1968	15.000	1989	17.965
1969	16.500	1990	13.097
1970	18.000	1991	13.330
1971	18.500	1992	12.885
1972	19.200	1993	14.225
1973	20.000	1994	12.700
1974	21.500	1995	9.206
1975	23.000	1996	5.562
1976	25.000	1997	2.641
1977	28.700	1998	1.880
1978	31.000	1999	-----
1979	39.155	2000	1.910
1980	33.792	2001	3.976

Fonte: SINAVAL

2.1.2 Construção naval militar

A construção de navios para a MB no AMRJ após a segunda guerra estagnou, conforme já dito, não sendo construído nenhum navio de vulto. Apenas em 1960 se inicia a construção de navios Hidrográficos e Patrulhas Costeiros. Entretanto, esses navios não agregavam tecnologia de ponta existente à época nos navios de guerra modernos. Dessa forma, ao chegar aos anos 70, o AMRJ encontrava-se bastante defasado em relação às novas tecnologias utilizadas nos navios de guerra das marinhas de países desenvolvidos.

Esta situação de defasagem tecnológica do AMRJ pôde ser revertida nos anos 70, com o advento da construção das Fragatas Independência e União e o grande esforço de modernização do NAeL Minas Gerais, além de outras construções menos importantes e da continuidade do reparo naval (BRASIL, AMRJ).

Com a crise do petróleo vigente nos anos 80, o Brasil empreendeu grandes esforços para aumentar sua capacidade de produção de petróleo, ocorrendo uma grande guinada da indústria para a construção de plataformas offshore. O AMRJ também participou deste esforço, construindo Módulos, Flares e diversas estruturas para plataformas offshore, períodos estes vivenciados pelo autor e aqui descritos.

As obras Offshore eram de grande monta e com metas bastante difíceis de serem atingidas, exigindo que o AMRJ buscasse alcançar níveis de produtividade compatíveis com o mercado. Para o atendimento dessas metas, os trabalhos eram realizados diuturnamente e com uma grande rotatividade de pessoal que à época era regido pelo regime jurídico da CLT, sendo as contratações e demissões uma rotina. Essa flexibilidade de contratação e demissão é um fato importante e permitiu ao AMRJ se equiparar ao nível de produtividade do mercado.

Essas obras Offshore podem se consideradas um marco na filosofia de trabalho do AMRJ, que teve que se adequar à nova situação em que o cliente não era a MB. Havia um cliente externo que exercia uma rigorosa fiscalização técnica e gerencial. A PETROBRAS estava naquele momento iniciando a elaboração de suas próprias normas técnicas e os requisitos de qualidade na construção eram bastante rígidos.

O AMRJ passa, então, a elaborar procedimentos escritos para cada etapa da produção e realiza intenso treinamento e qualificação de pessoal, principalmente, de soldadores e de inspetores de qualidade.

Pode ser considerado que esse treinamento e a qualificação de pessoal, aliado à prática de elaboração de procedimentos técnicos de construção, foram fundamentais para o AMRJ em 1985 estar preparado e com pessoal em quantidade, para absorver, por intermédio de treinamento na Alemanha, a tecnologia alemã de construção dos submarinos da classe Tupi e de poder disseminá-la aqui no Brasil, a despeito da grande perda de pessoal ocorrida durante a greve por reivindicações de salário em 1985.

Nos anos 80, o AMRJ ainda construiu outros navios - os principais foram o navio Escola Brasil, as corvetas Inhaúma e Jaceguai e os NAsH Oswaldo Cruz e Carlos Chagas.

Nos anos 90, o AMRJ dá seguimento à construção dos submarinos da classe Tupi (Tamoio, Timbira e Tapajó) e ao reparo e manutenção dos meios navais da MB e extra-Marinha, mantendo seu parque industrial ocupado. Diferentemente da indústria naval privada que estava passando pelo auge da crise, com baixíssimo nível de emprego, conforme visto na tabela 1.

2.2 Construção Naval no período 1997 a 2012

Seguindo a mesma linha do item anterior, serão abordadas separadamente a construção naval civil e a militar, tendo em vista que evoluíam em caminhos distintos.

2.2.1 Construção Naval Civil

A indústria de construção naval civil começa em 1997, a dar um passo em direção ao seu renascimento, com a promulgação da Lei do Petróleo⁸, que promoveu a abertura do mercado de exploração e do refino do hidrocarboneto a outras empresas, terminando com o monopólio da PETROBRAS. Essa Lei também institui o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) que tem como atribuição propor ao Presidente da República políticas nacionais e medidas específicas para o setor e cria a Agência Nacional do Petróleo Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), com responsabilidade de promover a regulação a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, do gás natural e dos biocombustíveis.

Nesse período também ocorria um aquecimento da economia mundial, sendo gerada uma grande demanda por navios aos estaleiros no exterior, que ficaram com sua carteira de obras lotadas e vislumbraram uma boa perspectiva de investimento no Brasil, através de associação com estaleiros nacionais, que após a crise estavam desestruturados.

⁸ Criada pela Lei 9.478/97 de 06 de agosto de 1997 (BRASIL, 1997a).

As duas principais associações com grupos estrangeiros foram, em março de 2000, parte do antigo estaleiro Verolme foi arrendada por 30 anos pela parceria firmada pelo Grupo “Keppel Fels”, de Cingapura, e a empresa paulista Settal Engenharia Construções e Perfurações, formando o estaleiro “Brasfels”, com atuação na área de offshore; e o arrendamento por 30 anos do estaleiro Mauá, em julho de 2000, pela empresa “Jurong Sembawang” de Cingapura, passando a se chamar “Mauá Jurong” (DEIANA, 2001).

Em novembro de 2000, o Presidente Fernando Henrique Cardoso lança o programa “Navega Brasil”, que proporcionava melhorias nas condições do sistema de crédito para os armadores e estaleiros brasileiros. As principais mudanças introduzidas envolvem o aumento da participação limite do FMM nas operações da indústria naval de 85% para 90% do montante total a ser aplicado nas obras e o dilatamento do prazo máximo do empréstimo, de 15 para 20 anos.

Esse programa contemplava a compra de três novos navios para a PETROBRAS, na ordem de 160 milhões de reais, distribuídos para três estaleiros cariocas. Porém, foi uma tentativa quase inócua de reerguer o setor, haja vista que a PETROBRAS continuava a fazer novas encomendas de plataformas no exterior, a despeito de a indústria nacional estar com elevada capacidade ociosa (GOULARTI FILHO, 2010).

Em 2001, o governo Fernando Henrique Cardoso cria a Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (ANTAQ)⁹, com a função de regular o setor marítimo. Objetivando as reformas neoliberais, o mercado promoveria os ajustamentos e forneceria o estímulo necessário a Marinha Mercante brasileira a seguir uma trajetória de crescimento virtuoso. Entretanto, o mercado sozinho não conseguiu fazer os ajustamentos esperados, ocorrendo um desmonte parcial do setor nacional de navegação com o fechamento do Lloyd Brasileiro,

⁹ Criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 (BRASIL, 2001).

privatização da Docenave e a desnacionalização e quebra de armadores nacionais. (GOULARTI FILHO, 2010).

Somente em 2003, quando o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva determina prioridade para os estaleiros nacionais na construção de navios e equipamentos de exploração e produção de petróleo pela PETROBRAS e cria o Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural (PROMINP)¹⁰ é que a indústria naval nacional realmente começou a se reerguer com consistência (PROMINP).

O PROMINP sob a coordenação do Ministério das Minas e Energia (MME) foi criado com a finalidade de maximizar a participação da indústria nacional de bens e serviços, em bases competitivas e sustentáveis, em projetos de óleo e gás natural no Brasil e no exterior, incentivando oportunidades de crescimento para a indústria nacional de bens e serviços, criando empregos, gerando riquezas e divisas para o Brasil. De acordo com os dados obtidos em seu próprio site.

O seu lançamento foi em dezembro de 2003 no estaleiro BrasFELS em Angra dos Reis (RJ). No evento, a PETROBRAS e o estaleiro assinaram contrato para a construção da plataforma semissubmersível PETROBRAS 52 (P-52), destinada ao Campo de Roncador na Bacia de Campos. Sua previsão de investimentos nos setores de petróleo e gás era de US\$ 41 bilhões no período entre 2003 e 2007.

Dentro da política do PROMINP, é lançado em 2005, o Programa de Modernização e Expansão da Frota (PROMEF) da TRANSPETRO, subsidiária da PETROBRAS. Ele prevê a construção de 49 navios petroleiros, representando um grande marco para a indústria de construção naval nacional. Os estaleiros que estavam em fase de reativação, ingressam em fase de consolidação e expansão de suas instalações e grandes grupos empresariais brasileiros investem na construção de novos estaleiros.

¹⁰ *Instituído pelo Governo Federal, pelo Decreto nº 4.925 de 19 de dezembro de 2003*(BRASIL, 2003).

O PROMEF faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal e foi dividido em duas fases: PROMEF I e PROMEF II.

A primeira fase, PROMEF I, prevê a construção de 23 navios no Brasil e com a garantia de um índice de nacionalização de 65%. A segunda fase, PROMEF II, prevê a construção de 23 navios, com índice de nacionalização de 70%. (TRANSPETRO, 2012)

A construção dos 23 navios do PROMEF I já foi iniciada e a distribuição da construção pelos estaleiros vencedores dos processos licitatórios, conforme relatório de sustentabilidade de 2011 da PETROBRAS (TRANSPETRO, 2012) foi:

- Estaleiro Atlântico Sul (PE): 10 Suezmax¹¹
- Estaleiro Atlântico Sul (PE): 5 Aframax¹²
- Estaleiro Ilha S.A. (Eisa) (RJ): 4 Panamax¹³
- Estaleiro Mauá (RJ): 4 de Produtos¹⁴

O processo licitatório do PROMEF II já foi realizado e a construção dos 26 navios pelas empresas vencedoras deste serão:

- Estaleiro Atlântico Sul (PE): 4 Suezmax DP (Aliviadores de Posicionamento Dinâmico)
- Estaleiro Atlântico Sul (PE): 3 Aframax DP
- Estaleiro Promar (PE): 8 navios Gaseiros¹⁵
- Estaleiro Superpesa (RJ): 3 navios de Bunker¹⁶
- Estaleiro Ilha S.A. (Eisa) (RJ): 8 de Produtos

¹¹ SUEMAX: Navio petroleiro para o transporte de óleo cru. A capacidade de carregamento está na faixa entre 140 e 175 mil toneladas de porte bruto (TPB).

¹² AFRAMAX: Navio petroleiro para transporte de óleo cru. A capacidade de carregamento está na faixa entre 80 e 120 mil toneladas de porte bruto (TPB).

¹³ PANAMAX: Navio petroleiro para transporte de óleo cru e produtos escuros. A capacidade de carregamento está na faixa entre 65 e 80 mil toneladas de porte bruto (TPB).

¹⁴ PRODUTO: Navio petroleiro para o transporte de produtos derivados de petróleo, como diesel, nafta, gasolina, óleo combustível e querosene de aviação. Destinado prioritariamente à navegação de cabotagem. Com o Promef, foram encomendados navios de produtos com capacidade de 48.000 toneladas de porte bruto (TPB) e com 30.000 TPB.

¹⁵ Gaseiros: Tipo de embarcação construída para o transporte de gás liquefeito de petróleo. Destinado prioritariamente à navegação de cabotagem. A capacidade varia entre 4.000 m³ e 12.000 m³.

¹⁶ Bunker: Navio para o abastecimento de combustível para outros navios.

A PETROBRAS buscando incentivar ainda mais a indústria naval nacional e diminuir seus gastos com afretamento de navios estrangeiros cria o programa Empresa Brasileira de Navegação (EBN), no qual define sua necessidade (por classe e tipo de navio) de afretamento com garantia de duração de 15 anos, e é realizada concorrência entre empresas brasileiras interessadas. A vencedora é a responsável pela contratação de um estaleiro estabelecido no Brasil para construção dos navios. O programa também exige que o registro da embarcação ocorra sob-bandeira brasileira durante toda a duração do contrato (PETROBRAS).

Por intermédio dessa estratégia, a PETROBRAS incentiva a indústria de construção naval, traz alternativas nacionais para atendimento à demanda de transporte na cabotagem, atividade estratégica e responsável por 80% do transporte marítimo da Companhia, assim como reduz sua exposição à volatilidade do mercado internacional de fretes.

Esse programa teve duas fases, EBN 1, com previsão de entrega entre 2011 e 2014 e EBN 2, com previsão de entrega entre 2013 e 2017, conforme TAB. 2.

Tabela 2

Navios que compõem os programas EBN 1 e EBN 2

EBN 1			
Grupo	Classe de Navios	Nº de Navios	Empresas
A	Escuros 40-45.000 dwt	3	Kingfish
B	Claros 40-45.000 dwt	3	Global
C	Escuros 30.000 dwt	2	Pancoast
D	Claros 30.000 dwt	2	Pancoast
E	Navios de bunker - AB < 2.000	3	Delima
F	Navios de bunker - AB > 2.000	3	São Miguel
G	Gaseiros Pressurizados 7.000 m3	3	Elcano
TOTAL		19	
EBN 2			
A	Claros 60-80.000 dwt (5)	6	Navios South
	Escuros 60-80.000 dwt (1)		American
B	Claros 40-45.000 dwt	4	Kingfish
C	Escuros 40.000-45.000 dwt	4	Kingfish
D	Escuros 18.000 dwt	2	Delima
E	Gaseiros 12.000 m3	2	Brazgax
F	Gaseiros 8.000 m3	2	Brazgax
TOTAL		20	

Fonte: PETROBRAS-EBN

O Governo Federal vem criando políticas públicas para fortalecimento do sistema de financiamento, por intermédio do Fundo de Marinha Mercante (FMM), gerido pelo BNDES e vem, também, desenvolvendo ações no planejamento do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para gerar empregos, renda e desenvolver a indústria local de construção naval e de navipeças.

2.2.2 Construção Naval Militar

A construção naval militar, representada pelo AMRJ, no início do ano 2000 se encontrava com alto grau de capacitação técnica, iniciando a construção do submarino Tikuna e assumindo o reparo de Meia Vida¹⁷ do submarino Argentino ARA Santa Cruz. Esse reparo representou um grande desafio, por se tratar de um submarino com características bem diferentes do submarino classe IKL que o AMRJ estava acostumado a construir e reparar. Esse reparo foi um sucesso, credenciando o AMRJ para reparar submarinos na América do Sul.

O AMRJ estava neste período construindo além do submarino Tikuna, a corveta Barroso e dando continuidade ao reparo e manutenção dos meios navais da MB, mantendo um nível alto de ocupação. Entretanto, com o advento da entrega em 2005 do submarino Tikuna e em 2008 da corveta Barroso, o nível de atividade foi bastante reduzido.

No período entre 2000 e 2008, a MB estava passando por uma restrição orçamentária muito grande, conforme gráfico da Gráfico 1, e conseqüentemente, os investimentos em infraestrutura no AMRJ foram bastante restritos.

¹⁷ Reparo de Meia Vida – É o reparo realizado, geralmente, aos 10 anos de operação do submarino. Ele é cortado na região final da praça de máquinas e realizada uma substituição ou manutenção dos motores, geradores, equipamentos, válvulas, redes e etc..

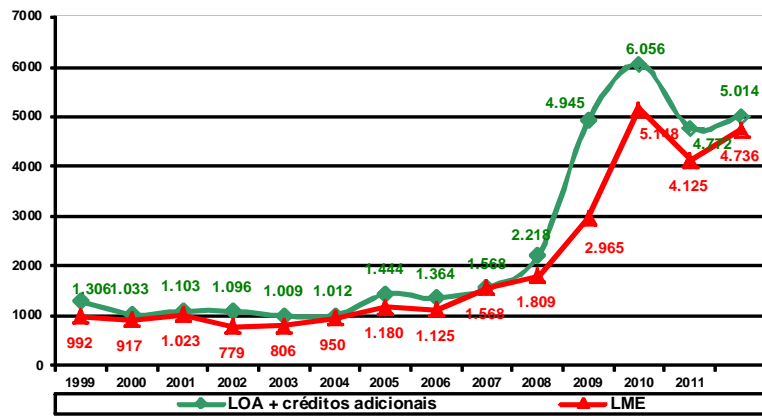


GRÁFICO 1: Evolução do orçamento da Marinha

Fonte: Palestra do SGM para a EGN em 2012.

Além da restrição orçamentária, houve também uma grande perda de sua força de trabalho por meio de aposentadorias e, nessas condições, ao final dos anos 2000, o AMRJ tinha perdido sua capacidade técnica de construção. Exemplo disso, vivenciado pelo autor, foi a construção de uma chata de óleo de 200t com casco duplo, na qual teve que ser utilizada mão de obra de diversas situações jurídicas: RJU, EMGEPRON, FEMAR, RPA e RM2, além de firma terceirizada de pintura e montagem de andaimes, tornando difícil o gerenciamento da construção e alcançando baixos índices de produtividade.

3 PERSPECTIVA FUTURA E CAPACIDADE ATUAL DA INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL CIVIL NO BRASIL

Com as recentes descobertas de petróleo na camada do pré-sal, as indústrias de construção naval e offshore veem sendo fortemente impulsionadas, vivendo um momento de boa expectativa de demanda de navios, plataformas, sondas e embarcações de apoio. O governo, a reboque dessa demanda, tem procurado estabelecer, até o presente momento, políticas consistentes de financiamento, incentivos fiscais e de regulação do setor.

No capítulo anterior, foi realizado um estudo da evolução da construção naval no país ao longo de nossa história, assim como, os programas de incentivos realizados pelo governo para a manutenção, estabilidade e desenvolvimento do setor marítimo brasileiro até os dias atuais. Neste capítulo, primeiramente, será feito um retrospecto e algumas considerações das leis e decretos promulgados pelo governo federal, que se considera como sendo as mais relevantes para a indústria de construção naval civil.

Serão analisados também os principais fatos atuais, portadores de futuro para a indústria naval, sendo em seguida, realizado um estudo da capacidade atual da indústria de construção naval no Brasil.

3.1 Leis e decretos relevantes para a indústria de construção naval civil

Em países nos quais a via marítima é o principal meio de comércio, políticas de incentivo à indústria de construção naval e Marinha Mercante são aplicadas, de forma a

resguardar esse setor estratégico para o seu desenvolvimento comercial. No Brasil, onde 95 % do volume do seu comércio exterior é realizado por via marítima, não poderia ser diferente.

Apresenta-se a seguir, um retrospecto e algumas considerações das leis e decretos promulgados pelo governo federal, que se considera como sendo as mais relevantes para o desenvolvimento do setor marítimo brasileiro, sendo restrito aos séculos XX e XXI.

A primeira lei relevante para o desenvolvimento da Marinha Mercante no Brasil foi o Decreto-Lei nº 1.951, de dezembro de 1939 (BRASIL, 1939), que garantia à União o direito de explorar, conceder e autorizar os serviços de navegação marítima, fluvial e lacustre.

Essa Lei colocava todo o comércio marítimo sob a administração do governo e no seu art 4º previa a criação de um órgão destinado a coordenar e orientar as questões referentes à navegação marítima, fluvial e lacustre. Esse órgão viria a ser criado, em 1941, por intermédio do Decreto nº 3.100 (BRASIL, 1941), de 07 de março, com o nome de Comissão de Marinha Mercante (CMM).

O governo de Juscelino Kubitschek vislumbrou que as Metas nº 11 (Marinha Mercante) e nº 28 (construção naval) do seu Plano de Metas, para se tornarem eficazes, era necessário associar a Marinha Mercante à indústria de construção naval e viabilizar formas de financiamento para ambas. Para este fim, cria por intermédio da Lei 3.381 de abril de 1958 (BRASIL, 1958) a Taxa de Renovação da Marinha Mercante (TRMM) e o Fundo da Marinha Mercante (FMM).

Com a criação da TRMM e FMM, a Comissão da Marinha Mercante deixava de ser apenas um órgão de coordenação e controle da navegação nacional, para se tornar num instrumento de política de incentivos para o setor de navegação e para a indústria da construção naval, gerando expectativas positivas no setor.

A indústria de construção naval inicia, em 1997, uma progressiva retomada das atividades, principalmente com a promulgação da Lei nº 9.478 (BRASIL, 1997a), chamada

Lei do Petróleo, que promoveu a abertura do mercado de exploração e do refino do hidrocarboneto a outras empresas, terminando com o monopólio da Petrobras. Também de grande efeito foi a Lei nº 9.432, de janeiro de 1997 (BRASIL, 1997b), que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e cria o Registro Especial Brasileiro (REB), regularizado pelo decreto nº 2.256, de junho de 1997 (BRASIL, 1997c).

A Lei 9.432 abre a navegação de longo curso a países estrangeiros, flexibiliza os contratos de trabalho, estabelece incentivos aos armadores com redução de carga tributária e acesso a financiamentos para construção, reparação e modernização de embarcações em estaleiros nacionais.

Ressalto desta Lei o parágrafo 9º do artigo 11, conforme se segue:

§ 9º A construção, a conservação, a modernização e o reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB serão, para todos os efeitos legais e fiscais, equiparadas à operação de exportação.

Neste parágrafo é atribuída à construção naval uma ficção jurídica de exportação para todos os efeitos, transmutando o setor em atividade exportadora e, com isso, atraindo para ele todos os comandos constitucionais e legais que sejam benéficos às exportações.

A TRMM sofreu, com o tempo, várias alterações em sua estrutura de arrecadação por intermédio de medidas provisórias e leis. Atualmente passou a se chamar Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e, assim como o FMM, são regidos agora pela Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004 (BRASIL, 2004a). Essa Lei cria também o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), regulamentado pelo Decreto nº 5.269 de 10 de novembro de 2004 (BRASIL, 2004b).

O CDFMM é um órgão colegiado de caráter deliberativo, integrante da estrutura básica do Ministério dos Transportes. Tem a finalidade de administrar o FMM, assim como, acompanhar e avaliar a sua aplicação. Ele é composto por 13 membros de diversos setores do

próprio governo, sindicatos e confederações representativas da Marinha Mercante e construção naval.

O mercado naval ainda carecia de um instrumento financeiro de proteção ao crédito e havia a necessidade de que outras instituições financeiras pudessem participar na intermediação dos recursos do FMM. Foi, então, autorizada pela Lei 11.786 de 25 de setembro de 2008 (BRASIL, 2008b) a participação da União no Fundo de Garantia para a Construção Naval (FGCN) até um limite global de até R\$ 5 bilhões.

O FGCN é um fundo de natureza privada e patrimônio próprio, administrado pela Caixa Econômica Federal através da resolução nº 83 de 26 de agosto de 2010, do CDFMM. Tem como finalidade garantir o risco de crédito das operações de financiamento à construção naval, realizadas pelos agentes financeiros credenciados a operar com recursos do FMM e restrito ao período de construção da embarcação. Trata-se de um mecanismo criado para aumentar os créditos disponibilizados pelos agentes financeiros do FMM, com redução das taxas de juros aplicáveis.

A Lei 11.786, em seu parágrafo 2º, define a que operações o FGCN pode prover recursos para garantir os riscos neles especificados, destaca-se o item IV:

IV - à construção ou à produção, e à modernização, em estaleiro brasileiro, de embarcação destinada ao controle, à proteção ou à segurança da navegação.

Para demonstrar definitivamente que a indústria de construção naval era a grande prioridade do governo, é emitido o Decreto nº 6.704, de 19 de dezembro de 2008 (BRASIL, 2008b), que:

Institui a suspensão do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI na aquisição, realizada por estaleiros navais brasileiros, de materiais e equipamentos, incluindo partes, peças e componentes, destinados ao emprego na construção, conservação, modernização, conversão ou reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no Registro Especial Brasileiro – REB.

Também a Lei nº 11.774, de 17/9/2008 (BRASIL, 2008c) que trata da redução a zero das alíquotas de PIS/PASEP e COFINS sobre equipamentos destinados à construção naval.

As medidas tomadas nestes últimos anos em relação à indústria de construção naval nacional estruturaram os setores e tentam evitar a ocorrência de erros passados, tais como a excessiva integração entre a Marinha Mercante e a construção naval; o não estabelecimento, de maneira sistemática, de programas ou metas de desenvolvimento tecnológico e de melhoria de produtividade; falta de transparência nos critérios políticos em decisões que envolvam quantidades extremamente elevadas de recursos públicos; concessão indiscriminada de subsídios para o mercado interno por longo período, sem exigências de aumento de produtividade; excessiva concentração de poderes sem qualquer tipo de controle externo; e inexistência de políticas objetivas e mecanismos de financiamento eficazes (BOTELHO, 2007).

As medidas adotadas pelo governo para a reestruturação da indústria naval e Marinha Mercante, nestes últimos anos, parecem ter sido acertadas e podem ser consideradas como de Estado e não de governo, portanto devem ser festejadas como uma tentativa perene de promover o desenvolvimento do setor de construção naval e a Marinha Mercante no país, mantendo os níveis atuais de crescimento e do número de encomendas aos estaleiros nacionais sem prejuízo de eventuais parcerias com empresas estrangeiras do setor naval.

3.2 Fatos portadores de futuro para a indústria naval

A descoberta do pré-sal, sem nenhuma dúvida, representou um marco histórico para o setor de óleo e gás. Hoje ele responde por 5% dos 2,02 milhões de barris diários produzidos no país, com previsão de alcançar 30% até 2016. Buscando esse propósito, quase metade dos US\$ 89.9 bilhões dos investimentos previstos no Plano de Negócios da Petrobras, até 2016 para a área de produção, será aplicada no pré-sal. Em contrapartida a produção do pós-sal vai passar dos 95% para cerca de 70% em cinco anos (VIEIRA, 2012).

O setor naval, em decorrência das notícias de exploração na camada do pré-sal, está recebendo grandes investimentos e com previsões futuras bastante otimistas. O documento “Decisão Rio”, elaborado pela Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (FIRJAN), contém uma compilação de dados anuais sobre investimentos no estado nos próximos três anos. Nele estão previstos, para a indústria naval do Rio de Janeiro, investimentos de R\$ 15,4 bilhões no período entre 2012 e 2014, valor maior 17% do que o anunciado no ano anterior, referente a 2011-2013. Segundo o presidente da FIRJAN, Eduardo Eugênio Gouvêa Vieira, a previsão é gerar 27 mil empregos, sendo 11 mil na construção dos novos estaleiros e o restante em postos de trabalho na operação (FIRJAN, 2012).

Essa previsão de investimentos é balizada pelo FMM, que segundo apresentado em palestra do Ministro Leônidas Cristino para a EGN em 2012, possui hoje um saldo de R\$ 16 bilhões, sem contabilizar a arrecadação do AFRMM e do retorno dos financiamentos realizados. A arrecadação do AFRMM gira em torno de R\$ 2,5 bilhões anuais. O CDFMM, em sua 19ª reunião realizada em 29 de março de 2012, no Rio de Janeiro, aprovou o montante de R\$ 2,05 bilhões em projetos. Foram concedidas prioridades a 15 empresas e a 46 projetos, entre embarcações e estaleiros, conforme discriminado na TAB. 3. Esses dados são

importantíssimos para a indústria naval, pois gera a sensação de segurança de que os investimentos no setor serão continuados e de que ainda há espaço para crescimento.

TABELA 3

Prioridades dadas pelo CDFMM para investimentos

Área de Atuação	Nr. Embarcações	Valor Total - Investimento (R\$)
Navegação de Cabotagem	8	1.181.482.906,92
Navegação de Apoio Marítimo	25	675.739.360,56
Navegação de Apoio Portuário	3	44.652.942,53
Navegação Interior	7	23.262.369,66
Estaleiro	3	120.402.243,66
Total	46	2.045.539.823,33

Fonte:Ministério do Transportes (MT/SFAT) (CRISTINO, 2012).

A presidenta da República, Dilma Rousseff, em discursos voltados para a área de petróleo e gás, sempre enfatiza que a indústria do petróleo é um dos grandes alavancadores do desenvolvimento nacional e, em especial, para o Rio de Janeiro, porque significa a oportunidade de criação de uma cadeia de fornecedores, que vai desde o estaleiro e a construção de navios até equipamentos necessários à produção de petróleo e gás.

O governo do Estado do Rio de Janeiro, em abril de 2012, com a mesma visão política do governo federal dá um grande passo para fomentar o setor de Navipeças, por intermédio do anúncio da construção de um polo específico para o setor, no município de Duque de Caxias, com saída para a baía de Guanabara. Essa saída possibilita suprir os dezenove estaleiros localizados ao redor dela, sem dependência de rodovias. O projeto será

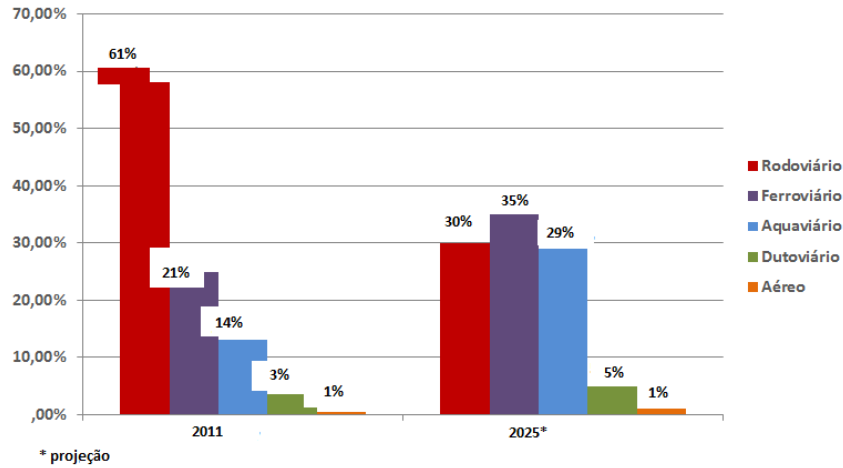
implementado em uma área de quatro milhões de metros quadrados e prevê investimentos em torno de R\$ 250 milhões.

A expectativa é de que esse polo atraia investimentos da ordem de R\$ 1,5 bilhão e gere cerca de cinco mil empregos diretos com previsão de implantação entre 2013 e 2015. Esse polo representará, para a indústria de construção naval, um grande marco para sua logística, com consequente aumento de sua sustentabilidade e competitividade, representará também sensível redução dos problemas rodoviários para a cidade do Rio de Janeiro (BUENO, 2012).

Essa boa expectativa se deve, também, aos grandes investimentos que estão sendo realizados pelo governo em infraestrutura portuária e hidrovias. Devido à importância do setor portuário marítimo para o desenvolvimento do comércio do país, o governo federal, por intermédio da Lei nº. 11.518, de setembro de 2007 (BRASIL, 2007), cria a Secretaria Especial de Portos, com status de ministério, tendo como principal atribuição assessorar diretamente o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor.

O objetivo do governo, com essa estratégia, é de incentivar e criar condições de expansão do comércio marítimo, com respectiva ampliação da frota de navios mercantes e, em decorrência disso, espera que ocorra um aumento da demanda por navios aos estaleiros nacionais.

Esse aumento pela demanda de embarcações torna-se claro na projeção da matriz de carga do Brasil para o ano de 2025, feita pelo Ministério dos Transportes (Gráfico 2), prevendo-se uma forte reação do transporte marítimo em relação ao rodoviário.



* projeção

GRÁFICO 2: Projeção da matriz de carga do Brasil

Fonte: PNLT – Ministério dos Transportes (CRISTINO, 2012).

A navegação interior também está incluída nesse pacote de investimentos dos portos. Os investimentos em dragagem e infraestrutura começaram a ser expressivos a partir do período 2007-2010, conforme indica a TAB. 4, que apresenta a evolução dos investimentos realizados nas hidrovias desde 1995.

TABELA 4

Evolução dos investimentos em hidrovias

PERÍODO	INVESTIMENTOS (milhões de R\$)
1995 - 1998	104
1999 - 2002	273
2003 - 2006	206
2007 - 2010	1.236
2011 - 2014	2.077

Fonte: Ministério do Transportes (MT/SFAT) (SIGELMANN, 2012).

A Presidenta da República Dilma Rousseff, lançou em setembro de 2011 o PROMEF hidrovia, vertente do Programa de Modernização e Expansão da Frota da TRANSPETRO, voltado para o transporte fluvial. É um projeto transformador e que irá alavancar o transporte fluvial na Hidrovia Tietê-Paraná. Prevê também a construção de 80 barcaças para transporte de etanol e 20 empurradores que comporão 20 comboios fluviais. Conforme os preceitos do PROMEF marítimo, as construções serão realizadas no Brasil com conteúdo nacional de 70% e deve alcançar competitividade mundial, após a aplicação da curva de aprendizado (TRANSPETRO, 2012).

Os gastos com afretamento no Brasil têm crescido a uma taxa média de 24,59% entre 2004 e 2011, conforme TAB. 5 (ANTAQ, 2011), que mostra os gastos com afretamento por tipo de navegação. Verifica-se que os setores que alcançaram níveis mais elevados de crescimento das despesas nos últimos anos com afretamento foram os setores de apoio marítimo e portuário. Além de os gastos com afretamento estarem crescentes, a composição atual da frota mercantil do Brasil está com idade média alta elevada, sendo a maioria acima de 20 anos, conforme TAB. 6 (ANTAQ, 2011).

TABELA 5

Gastos com afretamento por tipo de navegação

TIPO NAVEGAÇÃO	2010	2011	% Var
CABOTAGEM	133.780.000,00	126.549.000,00	-5,41
LONGO CURSO	2.276.851.000,00	2.341.463.000,00	2,84
APOIO MARÍTIMO	1.610.153.000,00	2.520.365.000,00	56,53
APOIO PORTUÁRIO	21.774.000,00	48.148.000,00	121,29
TOTAL	4.042.558.000,00	5.036.525.000,00	24,59

Fonte ANTAQ, 2011 Anuário Estatístico Aquaviário, adaptado pelo autor.

TABELA 6

Frota registrada na navegação de cabotagem e de longo curso por tipo de embarcação

Tipo da Embarcação	Quantidade Embarcações	%	TPB	%	Idade Média
BALSA	6	3,85	18.018,22	0,60	16,17
BARCAÇA	25	16,03	131.859,10	4,41	8,60
BOTE	1	0,64	156,00	0,01	38,00
CARGUEIRO	15	9,62	168.809,99	5,64	21,07
FLUTUANTE	1	0,64	2.721,00	0,09	37,00
GASES LIQUEFEITOS	9	5,77	74.601,50	2,49	21,78
GRANELEIRO	13	8,33	545.598,70	18,23	23,23
LANCHA	1	0,64	10,10	0,00	26,00
MULTI-PROPÓSITO	2	1,28	30.200,00	1,01	14,50
NAVIO CISTERNA	1	0,64	28.801,00	0,96	36,00
OUTRAS EMBARCAÇÕES	3	1,92	46.449,80	1,55	27,67
PETROLEIRO	39	25,00	1.359.771,16	45,43	22,77
PORTA CONTEINER	15	9,62	421.824,90	14,09	11,47
REBOCADOR/EMPURRADOR	19	12,18	5.210,26	0,17	8,74
ROLL-ON/ROLL-OFF	5	3,21	107.567,60	3,59	24,00
TANQUE QUÍMICO	1	0,64	51.188,00	1,71	1,00
T O T A L	156	100,00	2.992.787,33	100,00	17,45

Fonte: ANTAQ, 2011 - Anuário Estatístico Aquaviário/ANTAQ, pag. 11.

Os grandes investimentos estão sendo concentrados na área do petróleo, gás e embarcações de apoio, onde está sendo iniciado um processo de construção de novas embarcações. Para os outros tipos de embarcações, apesar de haver espaço para investimentos, ainda não existe um projeto de vulto para substituição e modernização da frota.

Devido aos fatos portadores de futuro aqui expostos, pode-se concluir que a indústria de construção naval civil se encontra em expansão e com tendência consistente de crescimento, o que irá manter seu parque industrial, mesmo com os novos investimentos de expansão dos estaleiros em andamento, a plena capacidade. Esse fato cria uma dificuldade

ainda maior para a participação dos estaleiros nas construções dos navios militares previstos no PAEMB.

Outro fato bastante importante e preocupante é que todos os navios da TRANSPETRO estão realizando as manutenções de docagem no exterior, principalmente, em países asiáticos e em alguns países aqui da América do Sul. Isso se deve ao fato de que os custos no Brasil estão elevados e, também, por não termos disponibilidade de estaleiros para esse tipo de serviço. Esse fato foi observado em várias reportagens especializadas no assunto e confirmado por entrevista com o Capitão-de-Longo-Curso Rui Luis Schmidt Felipe, da TRANSPETRO. Se a PETROBRAS, que é a maior responsável por alavancar a indústria de construção naval no País, não está pressionando o mercado para reparar seus navios, com certeza a reparação naval é hoje e será, no futuro, um gargalo significativo para todos os armadores, inclusive a MB.

3.3 Capacidade atual da indústria de construção naval civil no Brasil

A indústria de construção naval nacional, a despeito de no passado se concentrar principalmente no Rio de Janeiro, está agora distribuída por vários polos nos estados do Brasil (Amazonas, Pará, Ceará, Pernambuco, Sergipe, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul). Os núcleos tecnológicos ainda estão concentrados no Rio de Janeiro e em São Paulo, porém, outros polos estão sendo implementados nos estados de Pernambuco e Rio Grande do Sul, caracterizando uma descentralização do setor e solidificando a indústria de construção naval no país.

De acordo com o relatório do 1º trimestre de 2012 do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (SINAVAL, 2012), o cenário da construção naval brasileira prossegue em expansão com 386 obras em andamento, 6,9 milhões de tpb em construção e 58 mil trabalhadores diretos.

A carteira de encomendas total dos estaleiros brasileiros por tipo de navio pode ser vista na TAB. 7.

TABELA 7

Carteira de encomenda total dos estaleiros

Carteira de encomendas – Geral			
Tipo	Quantidade	Tipo	Quantidade
Plataforma de produção	19	Petroleiros	24
Navios sonda	35	Navios bunker	10
Navios Porta contêineres	7	Navios gaseiros	15
Navios graneleiros	4	Barcaças fluviais	103
Navio de apoio offshore	101	Empurradores fluviais	26
Navios de produtos	34	Rebocadores portuários	8
Total		386	

Fonte: SINAVAL (2012)

Na TAB. 8, pode ser vista a tonelagem de porte bruto (tpb) construída por regiões e, na TAB. 9, o emprego direto gerado pela indústria naval, também por região. Pernambuco aparece em 1º lugar em tpb de produção, entretanto, em empregos diretos aparece em 3º lugar. Isto se deve ao estaleiro Atlântico Sul estar construindo navios de porte mais elevado.

TABELA 8

Tonelagem em construção por região

Posição	Estado	TPB	Obras em andamento	TPB Part. (%)
1º	Pernambuco	2.912.000	37	42,17
2º	Rio de Janeiro	2.261.500	125	32,75
3º	Rio Grande do Sul	1.120.000	16	16,22
4º	São Paulo	332000	106	4,81
5º	Santa Catarina	146.785	48	2,13
	Outros	133.000	54	1,93
Total geral		6.905.285	386	100

Fonte: SINAVAL (2012)

TABELA 9

Empregos diretos gerados em estaleiros por região

Posição	Estado	Empregos	Part. (%)
1º	Rio de Janeiro	27.754	47,71
2º	Amazonas	12.027	20,68
3º	Pernambuco	6.318	10,86
4º	Rio Grande do Sul	5.500	9,46
5º	Santa Catarina	1.871	3,22
6º	Bahia	2.125	3,65
	Outros	2.572	4,42
Total geral		58.167	100

Fonte: SINAVAL (2012)

Houve no 1º trimestre deste ano uma diminuição dos empregos diretos no setor naval brasileiro, somando 58 mil empregos, em comparação com os 59 mil empregos ao final de 2011, conforme TAB. 10. Entretanto, para o presidente do SINAVAL, Ariovaldo Rocha,

essa redução é apenas um reajuste normal nos estaleiros, com a conclusão, ao final de 2011 do casco da plataforma semissubmersível P-55 e a entrega do navio de produtos “Celso Furtado”, pelo Estaleiro Mauá (RJ). Ele acredita que, até o final do ano, o nível de emprego deve voltar a crescer com o início das construções dos novos navios, para os quais foram concedidas prioridades de financiamento pelo FMM (ROCHA, 2008).

TABELA 10

Empregos diretos do setor naval brasileiro

ANOS	Nº de EMPREGOS	ANOS	Nº de EMPREGOS
2000	1.910	2007	39.000
2001	3.976	2008	40.277
2002	6.493	2009	46.500
2003	7.465	2010	56.112
2004	12.651	2011	59.167
2005	14.442	2012	58.000
2006	19.600		

Fonte: SINAVAL (2010 e 2012)

O parque industrial de construção naval nacional instalado encontra-se ocupado e com uma carteira de obra elevada. Não estariam, portanto, com disponibilidade de atender à construção dos novos navios, para os quais foram concedidas prioridades de financiamento pelo FMM (tabela 3), tais como: conversão de cascos para a construção de plataformas de produção tipo FPSO¹⁸ no Estaleiro Inhaúma (RJ); 35 sondas de perfuração em construção ou com contratos anunciados com a Ocean Rig e Sete Brasil; e construção de plataformas de produção de petróleo (das 19 plataformas encomendas, 14 estão em construção no país) (SINAVAL 2012).

¹⁸ Floating Production, Storage and Offloading

Com a visão da necessidade do aumento da capacidade produtiva naval no Brasil, o FMM avaliou financiamento para construção e ampliação de estaleiros, sendo que: dois estão em início de operação, quatro estão em fase de implantação das obras, dois com licenças de instalação concedidas, e nove com prioridades de financiamento aprovadas, conforme discriminado na TAB. 11.

TABELA 11

Situação dos novos estaleiros financiados pelo FMM

Situação dos Novos Estaleiros	
Novos Estaleiros em Operação	Aliança Offshore – São Gonçalo (RJ)
	Estaleiro Inhaúma – Rio de Janeiro (RJ)
Estaleiros com obras de implantação iniciadas	Estaleiro Rio Tietê – Araçatuba (SP)
	Estaleiro Jurong Aracruz (ES)
	Estaleiro OSX- São João da Barra (RJ)
	Estaleiro Enseada do Paraguaçu (BA)
Estaleiros com licenças de Instalação concedidas	Promar – Suape (PE)
	EBR – Estaleiros do Brasil – São José do Norte (RS)
	Construcap – Suape (PE)
	Estaleiro Promar – Suape (PE)
	Eisa Alagoas – Coruripe (AL)
	Estaleiro Corema – Simões Filho (BA)
Prioridades de financiamento aprovadas pelo FMM	P2 Estaleiro – Itajaí (SC)
	Estaleiros do Brasil – EBR – São José do Norte (RS)
	Estaleiros Amazônia EASA – Belém (PA) – ampliação
	Estaleiro Aliança – Niterói (RJ) – ampliação
	CQG Construções Offshore – RS – ampliação

Fonte: Sinaval (2012)

A capacidade produtiva atual dos estaleiros nacionais por região pode ser vista no Gráfico 3, que apresenta uma comparação entre os comprimentos dos principais navios encomendados pela PETROBRAS e as dimensões das carreiras ou diques de alguns estaleiros. Por sua vez, a TAB. 12 mostra a capacidade produtiva dos estaleiros por região do Brasil. Verifica-se que o parque industrial de construção naval, apesar de continuar com a sua maior capacidade instalada na região sudeste, encontra-se mais distribuída pelo Brasil, apenas a região norte ainda apresenta uma pequena capacidade de construção.

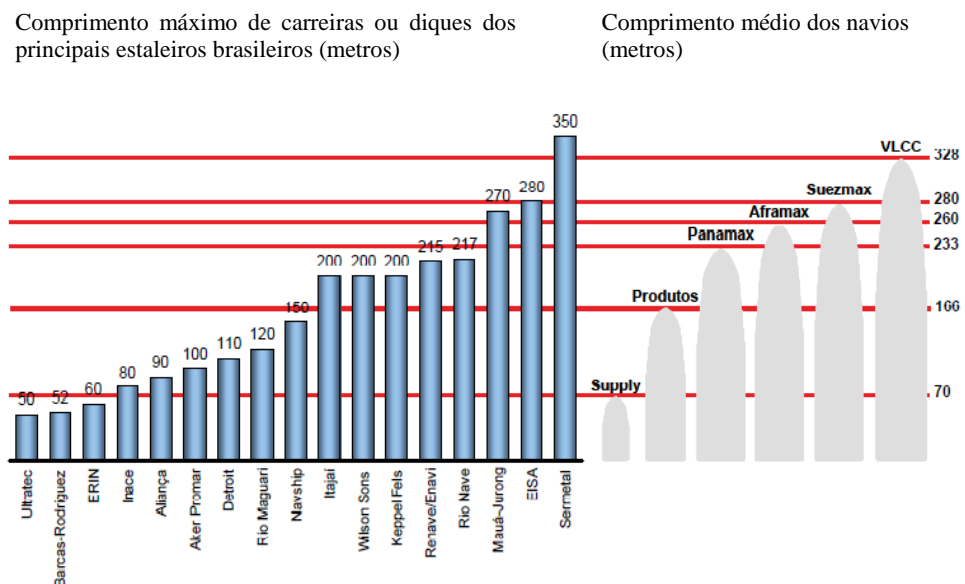


GRÁFICO 3: Comprimentos máximos suportados pelos estaleiros nacionais
Fonte: PINTO (2006, p. 40).

Segundo Franco Papini Vice-Presidente Executivo do SINAVAL (PAPINI, 2012), para atender a demanda da PETROBRAS hoje, o parque industrial naval brasileiro precisaria processar cerca de 1,2 milhão de toneladas de aço/ano, entretanto processa apenas 560 mil toneladas/ano. Essa diferença, de acordo com ele, será sanada com a instalação dos estaleiros, cujos projetos já foram aprovados pelo FMM (tabela 11). Este fato também reforça a grande

dificuldade que a MB terá de captar a indústria naval civil para atender o PAEMB, pelo menos nas instalações já existentes e nas previstas pelo financiamento do FMM.

TABELA 12

Capacidade produtiva dos estaleiros brasileiros

Estaleiro	UF	Proc. Aço (mil tons/ ano)	Área (mil m ²)	Dique Seco	Carreira	Cais
Região Norte						
Rio Maguari	PA	6	120	2	0	0
Erin	AM	ND	60	0	1	0
TOTAL		6	180	2	1	0
Região Nordeste						
Atlântico Sul	PE	160	1.500	1	2	2
Inace	CE	15	180	1	0	2
TOTAL		175	1.680	2	2	4
Região Sudeste						
Eisa	RJ	52	150	0	2	3
BrasFels	RJ	50	410	1	3	2
Rio Nave	RJ	48	150	0	2	4
Enavi-Renave	RJ	40	200	4	0	1
Mauá	RJ	36	334	1	1	4
STX Brasil	RJ	15	120	1	1	1
Aliança	RJ	10	61	0	1	2
Superpesa	RJ	10	96	0	1	1
SRD	RJ	10	85	1	1	2
Cassinú	RJ	6	30	2	0	1
São Miguel	RJ	5	21	0	1	2
UTC	RJ	--	112	0	0	2
Settal	RJ	--	--	0	0	1
CBD	RJ	--	--	1	0	1
Sermetal	RJ	--	--	1	0	1
MacLaren Oil	RJ	6	30	0	0	1
Wilson Sons	SP	10	22	1	1	1
TOTAL		298	1.821	13	14	30
Região Sul						
Navship	SC	15	175	0	1	2
Detroit	SC	10	90	0	1	1
TWB	SC	10	78	0	1	1
Itajaí	SC	12	177	1	1	1
Rio Grande	RS	30	100	1	1	1
QUIP	RS	--	70	0	0	1
TOTAL		77	690	2	5	7
TOTAL GERAL	27	556	4371	19	22	41

Fonte: Portal Marítimo – Estaleiros do Brasil

4 PROGRAMA DE REAPARELHAMENTO DA MARINHA - PRM

Com base nas diretrizes oriundas da END, as FA elaboraram e entregaram ao MD os seus programas de articulação e equipamentos, no caso da MB o PAEMB. O MD agrupou esses programas em um plano único, formando o Plano de Articulação e Equipamentos da Defesa (PAED), que foi incluído no Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN) e entregue ao Congresso Nacional para apreciação em julho de 2012.

O prazo previsto para obtenção dos meios previstos no PAEMB é até 2030, subdividido em ações de curto prazo (2010-2014), de médio prazo (2015-2022) e de longo prazo (2023-2030). Tendo em vista a complexidade e grandeza do empreendimento, a obtenção de alguns meios só poderá ser concluída após 2030.

Na vertente social, serão criados 30.000 novos empregos diretos e cerca de 100.000 indiretos, além de aumento do efetivo da MB de civis e militares em 70.000 novos cargos. (BRASIL, PAEMB).

Este trabalho será baseado no Plano de Articulação de Equipamentos da Marinha Brasileira (PAEMB) (BRASIL, 2009a), elaborado em 2009, de acordo com as diretrizes da END no espírito da visão da MB, transcrita abaixo.

*"A Marinha do Brasil será uma **Força moderna, equilibrada e balanceada**, e deverá dispor de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais compatíveis com a inserção político-estratégica do nosso País no cenário internacional e, em sintonia com os anseios da sociedade brasileira, estará permanentemente pronta para atuar no mar e em águas interiores, de forma singular ou conjunta, de modo a atender aos propósitos estatuídos na sua missão". **Visão da MB***

Inicialmente, será feito, neste capítulo, um estudo dos seguintes tópicos do PAEMB:

- Parte I – Equipamentos – capítulo 1 – Meios navais

- Parte II – Articulação – capítulo 3 – Apoio Logístico

Será realizado, a seguir, um estudo dos programas decorrentes do PAEMB, que são: PROSUPER, PRONAE e outras obtenções. O PROSUB, conforme já citado, não fará parte deste estudo, pois se trata de um programa consolidado e em pleno andamento.

Ainda neste capítulo, será feita uma análise dos principais dispositivos legais com influência na construção naval militar que inferem algum valor significativo para avaliar as perspectivas e óbices da participação do AMRJ no PRM, que estão diretamente relacionados com a disponibilidade de participação da indústria naval civil.

4.1 PAEMB - Parte I – Equipamentos

O PAEMB, em sua Parte I direcionada a equipamentos, relaciona em cinco capítulos os meios navais, aeronavais, de fuzileiros navais, munições e embarcações para o SSTA e de apoio, que compõem o plano de reaparelhamento da MB. O propósito neste item é relacionar os meios navais, descritos no capítulo 1 deste plano, e a moldura temporal em que está sendo planejada sua aquisição.

A TAB. 13 (PESCE, 2010, pag.86) apresenta a previsão de meios navais contidos no PAEMB com as tarefas principais por tipo de meio e a moldura temporal planejada para sua obtenção. Entretanto, no PAED entregue ao Congresso Nacional em julho de 2012, para sua análise, há um replanejamento dos períodos de obtenção, conforme indicada na coluna correspondente ao PAED.

TABELA 13
PAEMB – Previsão de Meios Navais

TAREFA	MEIO	QTE	MOLDURA TEMPORAL	
			PAEMB	PAED
Negação do Uso do Mar	Submarino Convencional (SBR)	15	2010-2037	2010-2031
	Submarino de Propulsão Nuclear (SNBR)	06	2010-2047	2016-2047
Controle de Área Marítima (36)	Navio-Aeródromo (NAe)	02	2010-2032	2013-2033
	Navio de Propósitos Múltiplos (NPM)	04	2012-2028	2013-2031
	Navios de Escolta (NEsc)	30	2010-2034	2013-2043
Navios de Apoio Logístico Móvel (26)	Navio de Apoio Logístico (NApLog)	05	2010-2027	2013-2029
	Navio de Socorro Submarino (NSS)	02	2010-2020	2013-2023
	Rebocador de Alto-Mar (RbAM)	13	2010-2029	2013-2031
	Dique Flutuante (DFL)	05	2011-2024	2013-2027
	Navio-Hospital (NH)	01	2024-2029	2026-2031
Operações de Minagem e Contra-medidas de Minagem (16)	Navio-Varredor (NV)	08	2010-2020	2013-2023
Meios de Apoio (60)	Embarcação de Desembarque de Carga Geral (EDCG)	16	2010-2028	2013-2031
	Viaturas Motorizadas (EDVM)	32	2010-2020	2013-2023
	Navio-Transporte de Apoio (NTrA)	04	2012-2026	2013-2028
	Veículo de Desembarque de Colchão de Ar (VDCA)	08	2011-2028	-
Ambiente Fluvial (34)	Navio-Patrolha Fluvial (NPaFlu)	14	2010-2024	2013-2026
	Navio-Transporte Fluvial (NTrFlu)	08	2010-2023	2013-2025
	Navio de Apoio Logístico Fluvial (NApLogFlu)	03	2011-2022	2016-2022
	Rebocador Fluvial (RbFlu)	03	2013-2026	2013-2018
	Navio de Assistência Hospitalar (NasH)	06	2010-2017	2013-2029
Navios-Patrolha (62)	Navio-Patrolha de 1.800 toneladas (NPa1800)	12	2010-2024	2012-2030
	Navio-Patrolha de 500 toneladas (NPa500)	46	2010-2029	2009-2029
	Navio-Patrolha de 200 toneladas (NPa200)	04	2011-2016	2012-2023
Hidrografia, Sinalização Náutica, Meteorologia e Oceanografia (17)	Navio-Hidroceanográfico (NHo)	04	2010-2022	2013-2023
	Navio-Hidroceanográfico Faroleiro (NHoF)	01	2012-2021	2017-2021
	Navio-Hidroceanográfico Balizador (NHoB)	05	2010-2023	2016-2023
	Navio-Hidroceanográfico Fluvial (NHoFlu)	01	2010-2020	2013-2023
	Aviso-Hidroceanográfico Fluvial (AvHoFlu)	06	2010-2016	2013-2023
Pesquisa na Antártica (02)	Navio de Apoio Oceanográfico (NApOc)	01	2013-2026	2024-2032
	Navio Polar (NPo)	01	2020-2025	2024-25032
Formação de Pessoal (08)	Aviso de Instrução (AvIn)	06	2011-2026	2018-2026
	Navio-Escola (NE)	01	2020-2025	2018-2026
	Navio-Veleiro (NVe)	01	2021-2026	2018-2026

Fonte: Pesce (2010, pg. 86) e PAED Anexo II

Verifica-se, na coluna correspondente ao planejado no PAED, que os projetos que ainda não foram iniciados foram postergados para 2013, possibilitando uma maior flexibilidade no planejamento de suas obtenções e provendo tempo necessário para aguardar a sua apreciação pelo Congresso Nacional.

Observa-se, na TAB. 13 que alguns meios, devido a sua complexidade e quantidade, estão com planejamento final previsto para após 2030 e com algumas datas diferentes entre PAEMB e PAED, como é o caso do navio aeródromo – 2032 (PAED – 2033) e do navio escolta – 2034 (PAED – 2043). Para os submarinos com propulsão nuclear é mantida a mesma data final em ambos planos – 2047. Entretanto para os submarinos convencionais a data final foi antecipada para 2031.

A verba prevista para obtenção dos equipamentos previstos no capítulo 1 do PAEMB está discriminada na TAB. 14 abaixo (PESCE, 2010, pag.86).

TABELA 14

Custo total dos meios previstos no PAEMB (em US\$ milhões)

Plano de Equipamentos					
Meios	Distribuição				
	2010 - 2014	2015 – 2022	2023 – 2030	Após 2030	Total
Navais	6.549,94	22.556,06	22.516,96	12.992,33	64.615,29
Aeronavais	1.011,10	3.039,00	4.230,60	1.340,20	9.620,90
CFN	446,86	867,37	177,60	-	1.491,83
Munição	806,09	2.861,41	3.578,01	1.293,18	8.538,68
Apoio e SSTA	134,47	37,59	-	-	172,06
Total	8.948,46	29.361,43	30.503,17	15.625,71	84.438,76

Custo na Moldura Temporal 2010 – 2030: US\$ 68.813,05

Fonte: Pesce (2010, pg. 86).

Os valores previstos na TAB. 14 são altos e não será possível obtê-los com recursos atuais de custeio e investimentos; deve-se, pois, encontrar outra forma de provimento. O Dr. Jairo Cândido, Diretor do Departamento da Indústria de Defesa da FIESP (COMDEFESA), considera que os equipamentos previstos no PAEMB, principalmente, os meios navais, têm que ser obtidos por intermédio de verba direta do Tesouro e esta deve ser dividida pelos governos futuros, conforme afirmou em palestra proferida na FIESP, em São Paulo, para o C-PEM 2012 em julho de 2012. Ele acredita que não há motivos para o governo não tomar essa decisão, pois é uma decisão puramente política. Os juros atuais estão em um patamar aceitável e o governo dispõe de recursos em caixa suficientes para bancar esses investimentos.

4.2 PAEMB - Parte II – Articulação – Capítulo 3 – Apoio Logístico

O PAEMB em sua Parte II – Articulação, em seu capítulo 3, referente a apoio logístico, prevê investimento em criação, modernização, ampliação e revitalização de estaleiros, centros e bases de apoio em todo o Brasil. Entretanto, este trabalho terá como foco somente o capítulo 2.3.5, que trata da revitalização e modernização do AMRJ.

O AMRJ, hoje, está passando por uma situação bastante crítica, com o envelhecimento e obsolescência do seu parque industrial em decorrência das restrições orçamentárias. Entretanto, ele ainda é hoje o maior centro de construção e reparo de navios de superfície e submarinos da MB e é estratégico para atender a enorme demanda de manutenção dos meios navais previstos no PAEMB, além do atendimento ao Programa Geral de Manutenção (PROGEM). Ele pode também participar da construção de alguns meios

previstos no PAEMB que, talvez, não sejam atendidos pela indústria de construção naval civil nacional, devido à elevada demanda atual.

Com a visão da importância do AMRJ para a MB, no capítulo 2.3.5 do PAEMB, ele é contemplado com previsão de investimentos em seu parque industrial, conforme apresentado de forma resumida na tabela 15

TABELA 15

Ações internas envolvidas e respectivo cronograma físico-financeiro

AÇÕES INTERNAS	RECURSOS (milhões de US\$)		
	CURTO PRAZO	MÉDIO PRAZO	LONGO PRAZO
Elaboração de projetos	5,95	-	-
Capacitação para Manobras de Carga	16,34	-	-
Revitalização da Rede de Energia Elétrica	19,01	-	-
Reativação das Carreiras	2,94	-	-
Recuperação de Diques	5,24	-	-
Facilidades de Atracação	0,72	-	-
Recuperação de Máquinas e Equipamentos	7,72	-	-
Facilidades Industriais	6,84	-	-
Preservação do Meio Ambiente	3,55	-	-
Recuperação da Infraestrutura Predial	6,50	-	-
Modernização da Carreira I	21,55	-	-
Modernização do Edifício 19	5,46	-	-
Modernização da Carreira II	13,38	-	-
Modernização do Dique Santa Cruz	1,35	-	-
Construção do novo Edifício 71	0,77	-	-
Aquisição de equipamentos para manobra de pesos	6,92	-	-
Duplicação da bancada de testes para motores diesel	0,65	-	-
Custo total estimado (em milhões de US\$)	124,89	-	-

Fonte: PAEMB (Cap.2.3.5, p. 7)

Na previsão dos custos apresentados na tabela 15, verificamos que não foi feita uma previsão temporal desses gastos, alocando todos no curto prazo, totalizando US\$ 124,89 milhões. Esses custos foram previstos de forma a tornar o AMRJ um estaleiro moderno e eficiente, capaz de construir os navios escolta e os navios patrulha previstos no PAEMB e ainda realizar a manutenção de 2º e 3º escalões dos navios da MB.

Esses valores devem ser reavaliados numa visão mais objetiva de qual será a real participação do AMRJ na construção dos meios previstos no PAEMB e de que forma isso ocorrerá. Após o fechamento dessas definições, um novo cronograma físico-financeiro, ajustado à real necessidade, deverá ser feito. Na recente publicação do PAED incluso no Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN), prevê a moldura temporal de 2012 – 2017 para a revitalização do AMRJ.

Caso a MB, por exemplo, decida construir no AMRJ apenas as Embarcações de Desembarque de Veículos Motorizados (EDVM), Embarcações de Desembarque de Carga Geral (EDCG) e NPa 200t, elas poderiam ser construídas dentro da oficina de construção de submarinos (ed. 17), utilizando a divisão de oficinas estruturais (ed. 19), como auxílio para fabricação de painéis e através de “load out” fazer a transferência para o dique flutuante e, por fim, lançá-las à água. O investimento financeiro necessário seria apenas para infraestrutura dos dois prédios e compra de alguns equipamentos e ferramentas que, certamente, poderiam ser cobertos pelo orçamento da MB.

Existem algumas opções de participação do AMRJ no PRM, tais como: Parceria Pública Privada (PPP), AMRJ Sociedade Anônima e parceria estratégica com alguma empresa entre outras opções, de forma, a se obter meios para revitalizá-lo. As leis, decretos e diretrizes que podem contribuir para essa tomada de decisão serão vistas ainda neste capítulo, item 4.4.

4.3 Programas Decorrentes do PAEMB

A Marinha, com vistas a obter os meios navais previstos no PRM criou alguns programas específicos que são: Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB); Programa de Obtenção de Meios de Superfície (PROSUPER); Programa de Obtenção do Navio Aeródromo (PRONAE); obtenção dos NPa 500t e outras obtenções, que serão vistas neste capítulo. O PROSUB não fará parte do escopo deste trabalho, uma vez que já está definido e em andamento.

4.3.1 PROSUPER – Programa de Obtenção de Navios de Superfície

De acordo com informações obtida em entrevista realizada em abril de 2012 com o CMG(RM1) Wanderley, Coordenador do PROSUPER e PRONAE pela DEN e em palestra do DGMM para a EGN em 2012, o PROSUPER é composto por onze (11) navios: 5 Navios Patrulha Oceânico - NaPOc1800 (1.800t), 5 Navios Escolta - NEsc (6.000t), 1 Navio de Apoio Logístico - NApLog (12.000t de capacidade de carga), a um custo de cerca de €50 bilhões. No momento, existem cerca de sessenta pessoas e treze OMs trabalhando para o programa, que teve início em 2010.

Ainda com base nas mesmas fontes, sete países entregaram proposta: Alemanha (ThyssenKrupp), Coreia do Sul (DSME), Espanha (Navantia), França (DCNS), Itália (Fincantieri), Reino Unido (BAE Systems) e Holanda (Damen). As propostas possuem cláusulas específicas de offset, transferência de tecnologia e nacionalização, de forma a fomentar as indústrias nacionais de defesa, gerar emprego e tecnologia, que são os grandes

apelos políticos para sua aceitação. Todas as propostas, obrigatoriamente, possuem um acordo de intenções com uma empresa do ramo da defesa associada a um estaleiro nacional que, pelo contrato de offset, contemplaria a ampliação e modernização desse estaleiro.

As propostas foram entregues à Presidência da República em dezembro de 2011 para decisão de qual será o país parceiro do Brasil nesta empreitada. A decisão será meramente política e não a de menor preço. Após a tomada de decisão, será feito o contrato principal (guarda-chuva) que gerará cinco contratos específicos que são: um por cada classe de navio (três), um relativo ao offset e outro para transferência de tecnologia (ToT). Esses contratos levarão cerca de um ano para serem concluídos. Devido a, até o momento, ainda não ter sido tomada a decisão final, não haverá neste ano desembolso financeiro. O parceiro escolhido será o responsável por construí-los no Brasil; escolher e contratar o parceiro brasileiro; e ser o responsável pela qualidade final do produto.

O contrato principal e os específicos envolverão todos os 11 navios previstos no programa. A construção de todos demandará 20 anos, com a seguinte prioridade dada pela MB: 1º - NaPoc1800; 2º - NapLog e 3º - NEsc.

De acordo com informação proferida em palestra do DGMM para a EGN em abril de 2012, o primeiro navio escolta pela sua complexidade, considera-se que possa ser construído no exterior, enquanto se prepara o estaleiro no Brasil. Essa construção levaria em torno de quatro anos, enquanto no Brasil, para a construção do primeiro, espera-se um prazo de seis anos, com diminuição dos prazos para os seguintes. A preparação física do estaleiro para a construção deverá demandar cerca de 2 anos. Em paralelo e nesse mesmo prazo, será desenvolvido o projeto de detalhamento.

A contratação dos navios do PROSUPER será entre governos e deverá ser efetivada através de financiamento internacional, não fazendo parte do orçamento anual da

MB. Existe a obrigação de que o país, para participar, tenha pelo menos um acordo de Cooperação de Defesa no 1º nível – Político, ou seja, entre os Presidentes.

Os outros níveis de cooperação são: 2º nível – Estratégico - entre Ministros da Defesa e 3º nível – Técnico - entre Comandantes das Forças. A Itália e a França já possuem acordo com o Brasil nos três níveis, a Espanha e Alemanha possuem acordo até o segundo nível, sendo que a Espanha está prestes a fechar o terceiro nível, a Holanda só possui acordo no primeiro nível, e Reino Unido e Coreia do Sul ainda não possuem acordos com o Brasil.

4.3.2 PRONAE - Programa de Obtenção de Navio Aeródromo (NAe)

De acordo com o CMG(RM1) Wanderley, no PAEMB está prevista a construção de dois NAe, entretanto, o PRONAE é composto por apenas um NAe e, até o momento, foram feitos pedidos de cotação, somente, para desenvolvimento do projeto junto à MB. Os pedidos de cotação foram feitos diretamente a seis grandes estaleiros estrangeiros, que são: DCNS (francês), Bay System (GB), FINCANTIERE (italiano), ROSOBONEXPORT (russo), NAVANTIA (espanhol) e GIBS&COX (americano). No momento, as propostas foram entregues e a MB as está analisando, após isso emitirá uma proposta final aos estaleiros. Ressalta-se que essa proposta é apenas para projeto; a construção ainda não está sendo considerada, podendo ocorrer até com outro parceiro que não seja o escolhido para realizar o projeto.

A previsão é formar um grupo de quarenta engenheiros para participar do projeto que, no início, receberiam aulas aqui no Brasil para obterem um conhecimento inicial e destes, vinte participariam, posteriormente, no projeto junto à empresa vencedora.

4.3.3 Outras obtensões

As informações sobre as obtensões que aqui serão descritas, quando não discriminadas, foram obtidas na palestra do DGMM a EGN em abril de 2012.

No PAEMB está prevista a construção de 46 navios-patrolha de 500t. O processo de construção já foi iniciado, sendo o primeiro (Macaé), incorporado em dezembro de 2009 e o segundo (Macau), incorporado em novembro de 2010. O segundo lote consta de 5 unidades contratadas ao estaleiro Ilha S.A. (EISA) com entrega prevista para 2013 e 2014.

O terceiro lote de 20 unidades está aguardando recursos extra MB para dar início ao processo licitatório. Está sendo tentado um novo modelo de financiamento junto ao BNDES, no qual uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), vencedora da licitação, recebe o financiamento para a construção em estaleiro nacional por encomenda e supervisão desta. Ao final da construção, as embarcações seriam arrendadas para a MB por um prazo de 12 anos. O processo de licitação está previsto para ocorrer em agosto deste ano, conforme informação do Sr. Fernando Puga, Superintendente da Área de Pesquisa e Acompanhamento Econômico do BNDES, em palestra a EGN em julho de 2012.

Os NPa 500t, para efeito de possibilitar o financiamento descrito acima, estão sendo chamados de Navios de Apoio à Plataforma (NAP), com a função de proteger por 24 horas as plataformas de prospecção de petróleo no pré-sal. Desta maneira a construção dessas embarcações se enquadra na Lei 11.786, em seu parágrafo 2º, conforme mostrado no item 3.1 deste trabalho.

A construção de 4 Avisos-Hidroceanográficos Fluviais (AvHoFlu), de um total de 6 previstos no PAEMB, está sendo realizada no estaleiro INACE, com previsão de entrega a partir de maio de 2012. Foi realizada licitação para a construção de um Navio-

Hidroceanográfico Fluvial (NHoFlu), também vencida pelo estaleiro INACE, mas o contrato para construção não foi celebrado em face da indisponibilidade de recursos financeiros para o corrente PA.

Em construção no AMRJ, estão 5 EDVM e 3 EDCG, e até o momento foi entregue uma EDVM em março de 2012, com previsão de entrega das outras 4 ainda em 2012 e as 3 EDCG até 2014.

Outro programa que está em sua fase embrionária é o Programa de Obtenção de Navio Anfíbio (PRONAF), que ainda está em fase inicial de consulta de preços do projeto a 5 grandes estaleiros, que são: DCNS, NAVANTIA, FINCANTIERE, DAMEN, BAY SYSTEM, realizada em fevereiro de 2012.

A construção de Navios-Patrolha de 200t está planejada para o período de 2010 a 2014. Os 4 NPa 200t serão da classe “Piratini”, com projeto realizado pelo Centro de Projeto de Navios (CPN) e serão construídos pelo AMRJ na moldura temporal de 2012 -2016, conforme informado em palestra do Diretor Geral do Material da Marinha (DGMM) a EGN em 2012.

Vale ressaltar a compra, por oportunidade, de 3 NPaOc 1800t, obtidos na BAE Systems (Reino Unido) que haviam sido construídos para a Guarda Costeira de Trinidad e Tobago e que não foram entregues em face do cancelamento do contrato. As entregas estão previstas para: junho de 2012; dezembro de 2012 e abril de 2013 e, conforme informação CAIte(EN) Deiana, essa compra não afetará as quantidades de NPaOc 1800t previstas no PROSUPER, assim como também não definirá a sua classe.

4.4 Dispositivos legais de influência na construção naval militar

Nesta seção, serão apresentados os dois dispositivos legais e seus desdobramentos, que inferem valor significativo para a construção naval militar, na visão deste autor, permitindo obter subsídios para avaliar as perspectivas e óbices da participação do AMRJ no PRM. O primeiro dispositivo legal que se enquadra na proposta deste trabalho é o documento que apresenta as orientações do Comandante da Marinha (CM) para o ano de 2012 (BRASIL, 2012c), e o segundo é a Lei nº 12.598/2012 (BRASIL, 2012b) que estabelece normas especiais para as compras, as contratações, entre outras.

4.4.1 Orientações do Comandante da Marinha – ORCOM 2012

A ORCOM 2012 tem o propósito de transmitir à MB as orientações do CM para o ano corrente e expressam o pensamento e a vontade política deste. Ele permite à Alta Administração Naval formular e promover pequenos ajustes ou orientações pontuais ao planejamento de alto nível, de modo a aprimorar procedimentos e iniciativas que contribuam, objetivamente, para o aprestamento da Força.

A ORCOM 2012 é constituída das orientações gerais e as específicas do CM. Neste trabalho serão ressaltados alguns tópicos das orientações específicas, relativos à: administração, material e pessoal.

4.4.1.1 Administração

Nas orientações específicas da parte administrativa destacam-se:

a) A-1. Ampliação de Autonomia das Organizações Militares Prestadoras de Serviços (OMPS)

O documento orienta a dar prosseguimento à implementação das possibilidades concedidas pela Lei nº 9.724/1998 (BRASIL, 1998) que dispõe sobre a autonomia de gestão das OMPS, tomando por base as Organizações de Marinha (OM) qualificadas pelo Decreto nº 3.011/1999 (BRASIL, 1999). Esse decreto qualifica o AMRJ como OMPS com autonomia de gestão que, entre outros requisitos, deve gerar receita, em caráter complementar, pela prestação de serviços a órgãos e entidades governamentais ou extragovernamentais, nacionais ou estrangeiras, e custear suas próprias despesas.

Na Lei nº 9.724/1998, chamada de Lei das OMPS, ressaltam-se os artigos:

- Artigo 4º define que os créditos correspondentes às receitas auferidas pela prestação de serviços serão integralmente disponibilizados para movimentação e empenho.

- Artigo 6º permite as OMPs a contratação de pessoal pelo regime jurídico da CLT; vincula as metas de desempenho, em atendimento à missão da OMPS; define níveis salariais das contratações e prevê orçamento de custeio correspondente.

- Artigo 7º autoriza, no âmbito da Marinha, a contratação de até dez mil empregados, de nível superior e médio, conforme programação a ser aprovada em ato conjunto dos Ministros de Estado da Marinha e da Administração Federal e Reforma do Estado.

O CM determina que seja operacionalizado o artigo 4º e que sejam realizadas gestões junto ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão a fim de regulamentar os artigos 6º e 7º.

b) A-7. Obtenção de Recursos

Determina que sejam identificadas fontes alternativas de recursos, governamentais ou privadas, por meio de parcerias, a fim de inserir na destinação desses recursos, programas ou projetos de interesse da MB. Para realizar a obtenção de recursos privados, determina que os setores devam buscar parcerias, adotando, sempre que possível, o instrumento da Parceria Público-Privada (PPP).

A PPP foi instituída pela Lei nº 11.079 de 30 de dezembro de 2004 (BRASIL, 2004c). Ela é definida como o Contrato Administrativo de Concessão, que pode ser na modalidade patrocinada ou administrativa. A patrocinada envolve, adicionalmente, à tarifa cobrada dos usuários, contraprestação pecuniária do parceiro público. Já na concessão administrativa a remuneração envolve tão somente a contraprestação pública, pois se aplica aos casos em que não houver possibilidade de cobrança de tarifa dos usuários, foco deste trabalho.

A celebração de contratos sob a modalidade de PPP só pode ser realizada quando envolva valores superiores a R\$20 milhões com período de execução superior a cinco anos e inferior a 35 anos, já incluídas eventuais prorrogações. Outro ponto importante é o definido no artigo 9º da Lei 11.079 que obriga a criação de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), incumbida de implantar e gerir o objeto da parceria. A Lei também permite que a Administração Pública possa ter participação acionária nesta SPE, entretanto não pode ser majoritária.

O trabalho “A revitalização do AMRJ, por meio de parceria público-privada” de autoria do então CMG (IM) Agostinho (COUTO, 2007), apresenta todos os aspectos legais envolvidos neste tipo de contrato e constata que é possível utilizá-lo na revitalização do AMRJ. Destaca-se que em seu trabalho, ele considera possível a aplicação da PPP para a realização de serviço de reparo de navios da MB e da iniciativa privada, utilizando as

instalações do AMRJ, com contrapartida de investimento na revitalização deste. Caracterizando conforme suas palavras “uma situação de ganha-ganha, em que ambos os parceiros, atuando sinergicamente, pela justaposição de interesses comuns, sejam capazes de promover o desenvolvimento da construção e do reparo naval, civil e militar, no Brasil” (COUTO, 2007, p. 55).

c) A-19. Utilização do modal marítimo para fornecimento de itens de suprimento às OM localizadas nas margens da Baía de Guanabara.

O CM determina que se prossiga com as ações necessárias à implantação de uma infraestrutura de apoio ao uso do modal marítimo no fornecimento de itens de suprimento para as OM localizadas nas margens da Baía de Guanabara.

Em relação a esse item, verificamos que a implementação pelo governo estadual de um polo de indústrias do setor de Navipeças situado em Duque de Caxias, RJ, conforme descrito no item 3.2 deste trabalho, com acesso por mar a todos os estaleiros no entorno da Baía de Guanabara, vai ao encontro dos interesses da MB e a Diretoria de Abastecimento da Marinha (DAbM) poderá usufruir desta facilidade.

4.4.1.2 Material

Nas orientações específicas da parte de material ressalta-se:

a) M-6. Implementação das Diretrizes de Compensação Comercial, Industrial e Tecnológica (Diretrizes de “OFFSET”) na MB.

O CM, por intermédio da cobrança aos Órgãos de Direção Setorial (ODS) e Secretário de Ciência e Tecnologia da Marinha (SecCTM) dos resultados alcançados com o cumprimento das deliberações do Secretário Executivo do Conselho de Compensação da MB (CCMB), mostra sua determinação na utilização de offset na MB.

O Conselho de Compensação foi criado por Portaria do Estado Maior da Armada - EMA nº 180/10 (BRASIL, 2010) e tem como principais atribuições às descritas a seguir:

- Apreciar os resultados da implementação das Diretrizes de Compensação Comercial, Industrial e Tecnológica da MB e apresentar a SGM relatório contendo parecer prévio;
- Opinar sobre a utilização dos créditos excedentes dos Acordos de Compensação (AC);
- Propor ao EMA, via SGM, alterações dessas Diretrizes de Compensação; e
- Manter-se atualizado, quanto às intenções da MB e das demais Forças Armadas, quando da abertura de negociações de contratos comerciais que envolvam AC.

O CCMB se reúne semestralmente, ou quando necessário, e é composto por:

- Secretário Executivo - Secretário de Ciência, Tecnologia e Inovação da Marinha (SecCTM);
- Membros Permanentes - Um Almirante representante do Órgão de Direção Geral (ODG) e de cada Órgão de Direção Setorial (ODS);
- Membros Convidados - Poderão ser convidadas pessoas de notório conhecimento sobre os assuntos tratados, para aprimoramento da assessoria ao Chefe do Estado-Maior da Armada; e
- Assessoria Técnica - Poderão ser convidados os titulares ou representantes das Instituições Científicas e Tecnológicas (ICT) da MB, bem como de outras OM, para assessoramento técnico.

A Política de Compensação Comercial, Industrial e Tecnológica do MD foi criada pela Portaria MD nº 764/02 (BRASIL, 2002). Dentre as estratégias definidas no seu artigo 3º, que indicam como atingir os objetivos da política de offset, destacam-se as seguintes:

- I – utilizar o poder de compra e poder concedente das Forças Armadas para a negociação de práticas compensatórias, baseadas nas significativas importações do setor de produtos de defesa;
- II – interagir com outras organizações governamentais, buscando apoio para o fomento à Indústria de Defesa Brasileira; e
- III – estabelecer os setores prioritários para os benefícios decorrentes das práticas compensatórias.

Vale ainda ressaltar que em seu artigo 8º é definido que, em qualquer contrato de aquisição com valor líquido – F.O.B.¹⁹ superior a US\$ 5 milhões, feita em uma única compra ou cumulativamente com o mesmo fornecedor num período de doze meses, é obrigatória a geração de um acordo de compensação. Para valores abaixo de US\$ 5 milhões, pode ser gerado um acordo de compensação, desde que sejam do interesse da Força Armada contratante.

Os benefícios decorrentes dos Acordos de Compensação, conforme seu artigo 18º deve observar, prioritariamente, as seguintes áreas de interesse da Força Armada contratante; tecnologia, fabricação de materiais ou equipamentos, nacionalização da manutenção, treinamento de pessoal, exportação e incentivos financeiros à Indústria de Defesa Brasileira.

Existem alguns trabalhos que apresentam, de forma bastante clara, as diretrizes legais que norteiam a aplicação da política de offset. Pode-se citar, no âmbito da MB, o trabalho realizado pelo então CMG (EN) Neves (NEVES, 2009), que define os conceitos e os fundamentos legais relacionados com esta prática. Ressalte-se uma afirmativa que faz em seu trabalho, bastante pertinente e acertada:

¹⁹ “Free On Board” que significa “Posto a Bordo”. Nas operações mercantis de compra e venda, a Cláusula FOB atribui ao vendedor o encargo de entregar a mercadoria a bordo, pelo preço estabelecido, ficando as despesas decorrentes do transporte (frete e seguro) por conta do comprador, bem como os riscos, até o porto de destino.

“A prática de offset demonstrou ser um instrumento eficaz de política de desenvolvimento industrial e tecnológico das indústrias do setor naval, nelas incluídas as OMPS, em tempos de restrição orçamentária da Marinha, gerando oportunidades de benefícios para as áreas de tecnologia, nacionalização da manutenção e treinamento de pessoal, de forma a atender a certas demandas institucionais que dificilmente ocorreriam sem a utilização de verbas orçamentárias suplementares”. (NEVES, 2009, pág.59)

A MB possui alguns contratos de offset em andamento, do qual destaco o do PROSUB que é o de maior vulto e envolve transferência de tecnologia de construção e projeto dos submarinos convencionais e nucleares. Esse contrato pode servir de base para a confecção dos contratos de offset que serão gerados na obtenção dos meios previstos no PROSUPER.

b) M-16. Revitalização/modernização da infraestrutura industrial e adequação da estrutura organizacional do AMRJ.

Determina que se dê prosseguimento à atividade de revitalização do AMRJ, já aprovada, e a revisão da proposta de modernização, considerando as tarefas de construção e manutenção naval previstas para o AMRJ, em decorrência do PRM e do PROGEM. Ou seja, demonstra sua intenção de que o AMRJ seja revitalizado para que atenda ao reparo dos meios navais da MB e participe da construção dos meios previstos no PRM.

É importante que os investimentos na revitalização do AMRJ devam ser adequados à real participação deste no PAEMB e de qual forma ela irá ocorrer, para então definir um cronograma físico-financeiro definitivo.

4.4.1.3 Pessoal

Nas orientações específicas da parte de pessoal ressalta-se:

a) P-2. Carreira dos Servidores Civis da Marinha.

Demonstra preocupação com a manutenção e aumento do efetivo dos funcionários civis, quando determina que a MB participe e acompanhe todos os estudos e tratativas para criação de um Plano de Carreiras único do Ministério da Defesa (PCMD). Assim como, prosseguir com as gestões junto ao Ministério da Defesa e ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, visando à criação de cargos e à obtenção de autorização para realizar concursos públicos para o provimento de cargos vagos, e para atender o preconizado no PAEMB. Além de determinar que seja buscada a reposição salarial dos servidores civis dos diferentes Planos de Cargos e Carreiras.

4.4.2 Lei nº 12.598

A Lei nº 12.598, de 21 de março de 2012 (BRASIL, 2012b) estabelece normas especiais para as compras, as contratações e o desenvolvimento de produtos e de sistemas de defesa; e dispõe sobre regras de incentivo à área estratégica de defesa.

A principal finalidade dessa Lei é atender às diretrizes emanadas pela END, criando incentivos fiscais para a Base Industrial de Defesa (BID). Abaixo destaca-se parte da diretriz nº 22 da END que bem caracteriza as razões das disposições contidas na Lei nº 12.598.

22. Capacitar a indústria nacional de material de defesa para que conquiste autonomia em tecnologias indispensáveis à defesa.

Regime jurídico, regulatório e tributário especial protegerá as empresas privadas nacionais de material de defesa contra os riscos do imediatismo mercantil e assegurará continuidade nas compras públicas. A contrapartida a tal regime especial será, porém, o poder estratégico que o Estado exercerá sobre tais empresas, a ser assegurado por um conjunto de instrumentos de direito privado ou de direito público.

A Lei nº 12.598 pode ser considerada hoje uma das mais importantes para o setor de defesa. Ela busca posicionar as empresas brasileiras no mesmo patamar das empresas estrangeiras para a venda de produtos de defesa para as Forças Armadas e também para a área de segurança.

Esta Lei além de definir o que caracteriza um Produto de Defesa – PRODE²⁰; um Produto Estratégico de Defesa – PED²¹; e um Sistema de Defesa – SD²². Define, mediante o atendimento cumulativo de diversas condições específicas a pessoa jurídica credenciada pelo Ministério da Defesa como uma Empresa Estratégica de Defesa – EED.

Cria também o Regime Especial Tributário para a Indústria de Defesa – RETID, que proporciona as EED acesso a regimes especiais tributários e financiamentos para programas, projetos e ações relativas, respectivamente, aos bens e serviços de defesa nacional e desonera dos impostos IPI, PIS/PASEP e da COFINS as EED e toda a cadeia produtiva e fornecedora de PRODE, PED e SD.

Entretanto, durante a tramitação da Lei nº 12.598 para aprovação, o Ministério da Fazenda introduziu algumas alterações que acabou por não desonerar dos impostos PIS/PASEP e da COFINS, o último elo da cadeia produtiva, conforme citado nas palestras à

²⁰ Produto de Defesa – PRODE - todo bem, serviço, obra ou informação, inclusive armamentos, munições, meios de transporte e de comunicações, fardamentos e materiais de uso individual e coletivo utilizados nas atividades finalísticas de defesa, com exceção daqueles de uso administrativo

²¹ Produto Estratégico de Defesa - PED - todo PRODE que, pelo conteúdo tecnológico, pela dificuldade de obtenção ou pela imprescindibilidade, seja de interesse estratégico para a defesa nacional.

²² Sistema de Defesa - SD - conjunto inter-relacionado ou interativo de PRODE que atenda a uma finalidade específica.

EGN em julho de 2012 do Almirante Carlos Afonso Pierantoni Gambôa, vice-presidente da Associação Brasileira das Indústrias de Materiais de Defesa e Segurança (ABINDE) e na do Dr. Jairo Cândido, Diretor do Departamento da Indústria de Defesa da FIESP (COMDEFESA), assim como análise apresentada pela COMDEFESA em entrevista em abril de 2012 a DefesaNet (DEFESANET).

Ainda segundo o Almirante Carlos Afonso Pierantoni Gambôa e o Dr. Jairo Cândido em palestra à EGN em 2012, as empresas não querem abono fiscal, só querem isonomia tributária com o mercado mundial de defesa. Desta forma, estão sendo empreendidos esforços junto ao Congresso Nacional e ao Ministério da Fazenda para reverter essa oneração do elo final da cadeia produtiva. Existe a possibilidade de ela ocorrer ainda esse ano, ou no início de 2013, conforme suas informações.

Apesar dessa oneração do elo final da cadeia produtiva, essa Lei é considerada um grande avanço para as Empresas Estratégicas de Defesa (EED). Ela flexibiliza a Lei nº 8.666 (BRASIL, 1993), dá acesso a financiamentos às EED e permite que as contratações de PRODE ou SD, e do seu desenvolvimento, possam ser realizadas sob a forma de concessão administrativa a que se refere à Lei nº 1.079, das PPP.

5 ANÁLISE FINAL E SUGESTÕES

O conhecimento da evolução histórica da construção naval no Brasil contribui para o correto entendimento do momento presente e futuro deste segmento industrial complexo, altamente dependente de políticas de governo e de Estado. Esse conhecimento permitiu avaliar a real possibilidade da indústria naval instalada no Brasil de participar da construção dos meios navais previstos no PAEMB. O resultado desta avaliação terá uma influência direta no estudo em questão, que busca determinar as perspectivas e óbices da participação do AMRJ no PRM.

Através do estudo da evolução da construção naval no País, tanto a militar como a civil, verifica-se que houve períodos de grandes apogeus e decadências em alternância com períodos de estagnação e declínio, sempre ocasionados pela conjuntura econômica mundial e pelas políticas governamentais à época. Até o ano de 1956 a construção naval militar e a civil estiverem altamente relacionadas e fomentadas pela construção de navios militares. A partir desta data elas tomam caminhos diferentes e as políticas governamentais se tornam bastante distintas, mas não evitam a alternância entre períodos de apogeus e decadências, porém, em molduras temporais específicas para cada uma.

Hoje vemos uma indústria de construção naval civil em plena pujança e a militar, com exceção da construção dos submarinos, bastante debilitada e com grande dificuldade para que seja revertida sua situação. O AMRJ, após período de reduzidos investimentos e perda de pessoal por motivo de aposentadoria e migração para outros projetos, está necessitando de altos investimentos em sua infraestrutura industrial e na obtenção e manutenção de recursos humanos, militares e civis. Sendo esses considerados como os principais óbices para o AMRJ participar do PRM, contudo, ainda é o principal estaleiro reparador e construtor da MB.

O AMRJ está, hoje, em uma situação parecida com a do ano de 1904, quando não se encontrava em condições de realizar a construção de 10 navios em um prazo de 7 anos, sendo necessário encomendá-los à Inglaterra. A grande diferença é que hoje, existe o compromisso de o governo federal fomentar a Base Industrial de Defesa (BID), e de procurar tornar o Brasil autossuficiente em tecnologia militar.

Esse compromisso do governo federal de fomentar a BID é materializado com a promulgação da Lei 12.598/2012, que cria o Regime Especial Tributário para a Indústria de Defesa (RETID). O RETID desonera do IPI, PIS/PASEP e da COFINS as EED e toda a cadeia produtiva e fornecedora de PRODE, PED e SD. Entretanto, no trâmite de sua aprovação o último elo da cadeia produtiva, não foi desonerado, conforme citado no capítulo anterior, apesar disso, ela ainda é considerada como a Lei mais importante para a formação da BID, pois flexibiliza a Lei 8.666/1993, dá acesso a financiamentos às EED e permite que as contratações de PRODE ou SD e do seu desenvolvimento, possam ser realizadas sob a forma de concessão administrativa a que se refere à Lei nº 1.079 das PPP.

A desoneração do IPI, PIS/PASEP e da COFINS que a Lei nº 12.598 promove, é de extrema importância para as EED, entretanto, na forma em que se encontra agora, apenas equipara as EED à indústria naval civil. Isso ocorre devido ao Decreto nº 6.704/2008 que institui a suspensão de IPI nas aquisições realizadas pelos estaleiros nas compras de materiais e equipamentos para a construção de navios que possuem pré-registro ou já estejam registradas no REB e a Lei nº 11.774/2008, que reduz a zero as alíquotas de PIS/PASEP e COFINS sobre equipamentos destinados à construção naval. Desta forma, a construção militar irá concorrer nas mesmas bases fiscais da construção naval civil, apesar de todas as dificuldades técnicas existentes neste tipo de construção e de ser estratégica para o país.

As medidas adotadas pelos diversos governos vigentes desde 1997, para a reestruturação e incentivo a indústria naval civil, aliadas atualmente aos planos de

modernização da frota de navios da PETROBRAS tais como PROMEF I e II, PROMEF Hidrovia, criação das EBN, e demais encomendas, fizeram com que esse segmento da indústria, hoje, esteja atuando no limite de sua capacidade instalada e em consequência o FMM está financiando vários empreendimentos voltados para expansão, modernização e construção de novos estaleiros, com vista a atender a demanda atual de encomendas.

Apesar desse grande momento por que passa a indústria naval civil nacional, alguns problemas estão ocorrendo, principalmente, com o estaleiro Atlântico Sul (EAS), que divulgou um prejuízo de R\$ 1,4 bilhão no ano de 2011. A entrega do primeiro navio construído pelo estaleiro, que encerrou provas de mar em abril deste ano, sofreu um atraso de um ano e meio. Atualmente, está buscando parceiro estrangeiro com experiência no setor para cobrir suas deficiências operacionais e gerenciais, de forma a cumprir seus contratos com a PETROBRAS (GUARDA, 2012).

A construção de navios militares difere bastante da construção de navios mercantes em consequência da maior complexidade tecnológica envolvida, exigindo tolerâncias mais restritivas de fabricação; além de requisitos especiais de ruídos e vibrações (discrição) do navio, integração de sistemas de combate e governo e sensores, entre outras dificuldades tecnológicas. Todavia, essa maior complexidade na construção dos navios militares não exige áreas separadas nos estaleiros para serem atendidas, as necessidades são tecnológicas e podem ser resolvidas através de treinamento e transferência de tecnologia passada pelo garantidor tecnológico. Entretanto, para a construção estrutural do casco é necessária uma área extra e a construção dos navios mercantes e militares devem ser realizadas de maneira independente.

A necessidade de separação das construções dos navios mercantes e militares se deve ao fato de os navios mercantes possuírem, normalmente, casco com um corpo paralelo de 95% do seu comprimento, constituídos de painéis planos e de chapeamento com chapas de

aço com maiores espessuras que a dos navios militares, facilitando o uso de processos e linhas de produção automatizadas. Nos navios militares esse sistema de produção normalmente não se torna viável, o corpo paralelo é muito pequeno e os painéis não são planos. Cada caverna possui uma curvatura própria e o chapeamento envolve chapas de aço com menores espessuras, que necessitam maior controle de deformação, para que sejam alcançados os requisitos estruturais e de forma, responsáveis pelo desempenho estrutural e hidrodinâmico final do navio.

Difícilmente será possível a participação de estaleiros civis na construção dos meio previstos no PRM utilizando suas instalações atuais. Eles estão trabalhando no limite de suas capacidades e provavelmente não possuem área disponível para criar uma nova linha de produção, necessária para a construção de navios militares de maior complexidade, que em curto prazo incluem os navios previstos no PROSUPER. Desta maneira, haveria a necessidade de ser realizado investimento na construção de novas instalações que possibilitassem a criação de linhas de produção independentes para construção dos navios mercantes e militares.

Exceção são os navios militares mais simples do tipo patrulha, avisos, dique flutuante e demais que, além de não possuírem sistemas sofisticados de combate e governo, a construção do casco também não possui requisitos muito diferentes dos navios mercantes de mesmo porte.

A indústria naval civil para participar do PROSUPER, deverá constituir uma Sociedade de Propósito Específico (SPE). Esta SPE seria composta pelo estaleiro do país escolhido como parceiro, atuando como sócio garantidor tecnológico e uma empresa do ramo da defesa associada a um estaleiro nacional, conforme premissa adotada pela MB neste programa.

Em vista da criação desta SPE e da necessidade de construção de uma área específica para atender à construção de navios militares é que surge uma das perspectivas de participação do AMRJ no PRM, neste caso em particular do PROSUPER. Essa participação seria através da utilização parcial das instalações do AMRJ por essa SPE para construção total ou parcial dos navios do PROSUPER, formando com o AMRJ uma Parceria Público-Privada (PPP). A SPE em acordo com a MB definiria o nível da utilização das instalações do AMRJ necessárias à construção total ou parcial dos navios objetos do contrato e realizaria os investimentos para revitalizá-la.

O regime jurídico dessa parceria seria do tipo Contrato Administrativo de Concessão na modalidade administrativa, conforme artigo 2º, parágrafo 2º da Lei das PPP (nº 11.079). Esse tipo de contrato pode valer-se da flexibilização que a Lei nº 12.598 auferiu à Lei nº 8.666, e que também permite que as contratações de PRODE ou SD, e do seu desenvolvimento, possam ser realizadas sob a forma de concessão administrativa com contraprestação pecuniária.

A princípio, as Leis nº 11.079 e 12.598, não excluem a possibilidade de que seja realizada contraprestação pecuniária do parceiro público, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens, entretanto, deverá ser realizado um estudo jurídico mais detalhado. Para aferir o valor a ser pago a SPE em contraprestação pecuniária, seria feito um balanço entre os valores de todos os investimentos patrocinados pela SPE, do custo de utilização das instalações do AMRJ e do valor total de contrato de construção.

O AMRJ neste modelo atuaria na fiscalização e gerenciamento do contrato e da construção dos navios. Participaria também, com um número reduzido de pessoas, com conhecimento reconhecido em suas áreas de atuação, nos cursos de treinamento com o país garantidor tecnológico através de transferência de tecnologia que estará prevista no contrato de offset, conforme premissa do PROSUPER.

Ressalto que os contratos celebrados sob a modalidade de PPP, só podem ser realizados quando houver valores superiores a R\$20 milhões com período de execução superior a cinco anos e inferior a 35 anos, já incluídas eventuais prorrogações. A Lei nº 11.079 também permite que a Administração Pública possa ter participação acionária nesta SPE, entretanto não pode ser majoritária.

Outra perspectiva de participação do AMRJ no PRM, mas na construção de navios não previstos no PROSUPER, seria também através de um modelo de PPP, com o mesmo regime jurídico da proposta anterior na modalidade administrativa. Neste caso, também é obrigatório que seja formada uma SPE, conforme determina a Lei das PPP. Essa SPE utilizaria parte das instalações do AMRJ para a construção e revitalizaria a área que necessitasse ocupar.

A contraprestação se daria através de cessão de algumas áreas do AMRJ, que também seriam revitalizadas por esse parceiro, possibilitando-o auferir ganhos com a realização de reparo e construção, ou pelo menos parte desta, de navios mercantes e de navios da MB. Caso essa contraprestação não seja suficiente para cobrir os gastos envolvidos, a MB poderia utilizar verbas dos royalties do petróleo que lhe são devidas ou obter financiamento junto ao FMM para fazer complementação através de uma contraprestação pecuniária (COUTO, 2007).

Uma parceria do tipo “joint venture” do AMRJ diretamente com o país garantidor tecnológico seria outro modelo possível de ser utilizado. As obras de revitalização do seu parque industrial seriam realizadas através de excedentes provenientes do acordo de compensação do PROSUPER ou desta nova parceria. Entretanto, este modelo iria esbarrar na dificuldade de contratação de pessoal e essa irá persistir, enquanto não for operacionalizado o artigo 4º e regulamentado os artigos 6º e 7º da Lei das OMPs (Lei nº 9.724/1998). A

participação da EMGEPRON neste tipo de modelo poderia diminuir a dificuldade de obtenção de pessoal.

Contudo, a MB deve prosseguir com o propósito de utilizar as possibilidades que essa Lei propicia o que tornaria o AMRJ mais competitivo e com uma estrutura mais flexível, se adequando às oscilações de demanda, conforme já fez em um passado recente nos anos 80, com a fabricação das obras offshore.

Para o atendimento do PROSUPER não haveria tempo hábil para ser colocado em prática esse modelo. Ele deve ser avaliado para a participação do AMRJ em construções não previstas no PROSUPER e que serão realizadas numa data mais futura.

Mais uma possibilidade de participação do AMRJ no PRM em construções não previstas no PROSUPER e que poderia ocorrer paralelo a essas, seria a utilização de um modelo amplo de terceirização, envolvendo diversas firmas com conhecimentos específicos para cada área de construção. Desta forma, a MB não ficaria dependente de uma ou outra firma, podendo substituí-las quando não apresentarem resultados de prazo e qualidade satisfatórios sem muita interferência no processo produtivo.

O AMRJ atuaria também no gerenciamento e fiscalização da construção e os investimentos necessários para revitalização de seu parque industrial, necessários a estas construções, poderiam ser obtidos através de excedentes dos acordos de compensação do PROSUPER de royalties ou através de financiamento concedido pelo FMM, que de acordo com a Lei 10.893 em seu artigo 26º item h permite financiar até 90% do valor previsto para expansão e modernização de bases e estaleiros navais.

Sendo adotado o modelo acima para o AMRJ, deve-se modificar o artigo 2º do cap.II da Portaria no 291/DGMM/2011 (BRASIL, 2011) que define sua missão como: “Construir meios de superfície, manter, reparar e prover facilidades portuárias aos meios

navais da Marinha do Brasil, assim como...”, por outra que seja mais adequada a este modelo. Desta forma, evita ser contestado judicialmente por terceirizar sua atividade-fim.

O DGMM em palestra na EGN em maio de 2012, mencionou que havia um Grupo de Trabalho (GT) estudando a possibilidade de transformar o AMRJ em uma Sociedade Anônima (SA). Esse modelo de Sociedade Anônima para o AMRJ, talvez não seja aplicável no momento. Tudo indica que seja viável juridicamente, pois temos o exemplo da EMBRAER, mas essa dentro de outro contexto. Uma sociedade anônima visa o lucro e deve satisfação aos seus acionistas. A MB devido às suas características operativas, exige grandes modificações de planejamento, somado a falta de eficácia em seu processo de aquisição de materiais devido às restrições legais da Lei nº 8.866 e às restrições orçamentárias da MB. Existe ainda a grande dependência de recursos financeiros para manutenção e reparo dos meios navais.

Devido a todos esses motivos aqui citados, provavelmente não haveria condições de esse modelo gerar lucros e premiar os acionistas. Por outro lado, a necessidade de elevados investimentos para revitalização do AMRJ ainda persistiria.

6 CONCLUSÃO

Esta monografia teve como propósito verificar as perspectivas e óbices da participação do AMRJ no PRM. Essas perspectivas e óbices estão diretamente relacionados com a capacidade de participação da indústria naval civil na construção dos meios previstos no PRM, dos incentivos governamentais e das legislações vigentes, tanto para a área civil como para a área militar. Estes tópicos foram estudados ao longo dos quatro capítulos anteriores, que permitiu entender o momento presente e futuro deste segmento industrial complexo, altamente dependente de políticas de governo e de Estado e assim alcançar o propósito principal deste trabalho.

Os principais óbices da participação do AMRJ no PRM, conforme vistos no decorrer deste trabalho são: a falta de pessoal por motivo de aposentadoria e migração para outros projetos; a necessidade de altos investimentos em sua infraestrutura industrial; a obtenção e manutenção de recursos humanos de militares e civis; a falta de eficácia em seu processo de aquisição de materiais devido às restrições legais e às restrições orçamentárias da MB. Entretanto, existem boas perspectivas da participação do AMRJ no PRM.

A indústria naval brasileira, hoje, se encontrar com uma carteira de encomendas bastante elevada, estando seu parque industrial utilizado a plena capacidade e novos investimentos estão em andamento para expansão e criação de novos estaleiros. Desta forma, com as instalações físicas atuais a plena ocupação e com a necessidade de serem criadas linhas de montagem específicas para construção do casco dos navios militares de maior complexidade, conforme explanado no capítulo anterior, é esperado que os estaleiros com suas instalações atuais não tenham capacidade de atender a demanda da MB, incluindo em curto prazo os navios do PROSUPER.

A maneira pela qual os estaleiros nacionais podem contornar essa falta de capacidade física das instalações para atender à construção dos navios do PROSUPER, deverá ser a de constituir uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), composta, conforme premissa adotada pela MB para esse programa, e investir na construção de uma área com instalações independentes entre a construção dos navios mercantes e militares.

No capítulo anterior foram propostas quatro perspectivas possíveis de participação do AMRJ no PRM, não considerando a opção de transformação do AMRJ em uma Sociedade Anônima, aqui condensadas, com alguns comentários.

1 – Utilização de partes das instalações do AMRJ pela SPE em um modelo de PPP, para construção total ou parcial dos navios do PROSUPER. A SPE faria os investimentos necessários de revitalização das instalações a serem utilizadas. O regime jurídico dessa parceria seria do tipo Contrato Administrativo de Concessão na modalidade administrativa com contraprestação pecuniária, calculada conforme premissas apresentadas no capítulo 5.

2 – Construção de navios não previstos no PROSUPER através de um modelo de PPP, utilizando o mesmo regime jurídico da proposta anterior com constituição de uma SPE conforme determina a Lei das PPP. A parte das instalações do AMRJ a serem utilizadas, seria revitalizada pelo parceiro privado, com contraprestação através de cessão de algumas áreas do AMRJ, possibilitando a essa SPE obter ganhos com a realização de reparo ou construção, ou pelo menos partes desta, de navios mercantes e de reparo de navios da MB. Caso essa contraprestação não seja suficiente para cobrir os gastos envolvidos, a MB poderia utilizar verbas dos royalties do petróleo que lhe são devidas ou obter financiamento junto ao FMM.

A contraprestação obtida totalmente através de reparo e manutenção dos navios da MB, esse autor considera que não é a indicada, pois seria difícil concatenar os interesses financeiros da SPE com a falta de eficácia da MB em seu processo de aquisição de materiais e

equipamentos devido às restrições legais impostas pela Lei nº 8.866, além das prioridades da esquadra.

3 – Fazer uma parceria direta do AMRJ com um país garantidor tecnológico, sendo as obras de revitalização do seu parque industrial realizadas através de excedentes provenientes do acordo de compensação do PROSUPER ou desta nova parceria. Essa parceria não seria utilizada para o PROSUPER, pois não há tempo hábil para sua implantação, mas sim para construções que serão realizadas numa data mais futura. Entretanto, esse modelo esbarra na dificuldade de contratação de pessoal e essa irá persistir enquanto não for regulamentada a Lei das OMPs.

Pode-se considerar um contrassenso o governo estar com previsão de altos investimentos na indústria de defesa e não regularizar a Lei no 9.724/1998, tornando as OMPs produtivas, com uma estrutura mais flexível, capaz de se adequar as oscilações de demanda de reparo e construção. Conforme determinado pelo CM na ORCOM 2012 deve ser dada continuidade à sua regularização.

4 - Utilizar um modelo amplo de terceirização, envolvendo diversas firmas com conhecimentos específicos para cada área de construção, que poderiam ser substituídas quando não apresentarem resultados de prazo e qualidade satisfatórios sem causar muita interferência no processo produtivo. Os recursos necessários para revitalização das instalações do AMRJ poderiam vir através de: excedentes dos acordos de compensação do PROSUPER; royalties, ou financiamento concedido pelo FMM. Essa perspectiva poderia ser utilizada em construções não previstas no PROSUPER, por este envolver uma SPE com objetivos definidos.

O AMRJ adotando o modelo acima deve modificar o caráter de sua missão, conforme comentado no capítulo anterior, por outra que seja mais adequada a este modelo, evitando contestação judicial de terceirização de sua atividade fim.

Entretanto, essa possibilidade não deve ficar restrita unicamente à construção de EDVM, EDCG, NPa 200t e outras embarcações de pequeno porte, que apesar de necessitarem de investimentos de pouca monta para sua implantação, conforme já comentado, é uma solução tímida e que não traria ganhos tecnológicos, ou seja, deveria ser aplicada em conjunto com os outros modelos aqui citados, para que seja agregada tecnologia para a MB.

As quatro perspectivas possíveis de participação do AMRJ no PRM, aqui destacadas, não são excludentes, pelo contrário, deve ser buscada a utilização de todas em paralelo, proporcionando maior flexibilidade a administração da MB, de forma a atender melhor suas necessidades e aumentar seu grau de capacitação tecnológica.

Desta forma, é necessário que se tenha uma forte determinação na tentativa de implementação das perspectivas aqui propostas para participação do AMRJ no PRM, que não são de simples aplicação, mas o deixaria com suas instalações revitalizadas e com pessoal qualificado.

O reparo e manutenção estão fora do escopo deste trabalho, todavia, a situação desse mercado no Brasil, deve ser observada. A PETROBRAS, que é a maior responsável por alavancar a indústria de construção naval no país, não está pressionando o mercado para reparar seus navios, levando-os para o exterior em busca de menor preço e disponibilidade dos estaleiros. Essa atitude irá trazer graves consequências para o mercado reparador naval, tornando-o, no futuro, um gargalo significativo para todos os armadores, inclusive a MB.

Portanto, com o AMRJ revitalizado e com pessoal qualificado, estaria preparado para atender a enorme demanda de manutenção e reparo dos navios previstos no PAEMB e do PROGEM. Não pode ser perdido o foco de que a revitalização do AMRJ é extremamente estratégica para a MB em um mercado aquecido e praticamente sem opções para realizar manutenção e reparo dos navios da esquadra.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Estado-Maior da Armada. *PAEMB: Plano de Articulação e Equipamento da Marinha*. Brasília, DF, 2009a.

_____. *PRM: Programa de Reparcelhamento da Marinha*. Brasília, DF, 2009b.

BRASIL. Ministério da Defesa. Mensagem Presidencial nº 323, de 17 de julho de 2012a *Livro Branco de Defesa Nacional*. Disponível em: <<https://www.defesa.gov.br/index.php/noticias-do-md/2455226-24072012-defesa-politica-estrategia-e-livro-branco-de-defesa-nacional-conheca-os-documentos-enviados-pela-presidenta-da-republica-a-apreciacao-do-congresso-nacional.html>>. Acesso em: 30 jul. 2012.

_____. *Decreto n. 1.296, de 14 de dezembro de 1904*. Autoriza o Poder Executivo a encomendar os navios que menciona, a mandar concluir a construção dos monitores de rio Pernambuco e Maranhão, e determina o modo por que deve ser realizada a respectiva despesa. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=62784>>. Acesso em: 27 mar. 2012.

_____. *Decreto-Lei n. 1.951, de 30 de Dezembro de 1939*. Dispõe sobre a marinha mercante. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/declei/1930-1939/decreto-lei-1951-30-dezembro-1939-411893-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 02 abr. 2012.

_____. *Decreto n. 2.256 de 17 de junho de 1997c*. Regulamenta o Registro Especial Brasileiro - REB, para embarcações de que trata a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1997/D2256.htm>. Acesso em: 10 abr. 2012.

_____. *Decreto n. 3.100, de 07 de março de 1941*. Cria a Comissão de Marinha Mercante e da outras providencias. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3100-7-marco-941-413042-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 26 mar. 2012.

_____. *Decreto n. 3.011, de 30 de Março de 1999*. Qualifica como Organizações Militares Prestadoras de Serviços - OMPS, com autonomia de gestão, as Organizações Militares da Marinha que especifica e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/decret/1999/decreto-3011-30-marco-1999-70918-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 04 abr. 2012.

_____. *Decreto n. 4.925, de 19 de dezembro de 2003*. Institui o Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural - PROMINP, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/decret/2003/decreto-4925-19-dezembro-2003-497201-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 30 maio 2012.

_____. *Decreto n. 5.269, de 10 de novembro de 2004b*. Dispõe sobre a competência, composição e funcionamento do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante -CDFMM, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5269.htm>. Acesso em: 04/06/2012.

_____. *Decreto-Lei n. 5.484, de 30 de junho de 2005*. Aprova a Política de Defesa Nacional, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5484.htm>. Acesso em: 20 abr. 2012.

_____. *Decreto-Lei n. 6.703, de 18 de dezembro de 2008a*. Aprova a Estratégia Nacional de defesa. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6703.htm>. Acesso em: 20 abr. 2012.

_____. *Decreto-Lei n. 6.704, de 19 de dezembro de 2008b*. Regulamenta o art. 10 da Lei nº 9.493, de 10 de setembro de 1997, que institui a suspensão do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI na aquisição, realizada por estaleiros navais brasileiros, de materiais e equipamentos, incluindo partes, peças e componentes, destinados ao emprego na construção, conservação, modernização, conversão ou reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no Registro Especial Brasileiro - REB. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/Decretos/2008/dec6704.htm>>. Acesso em: 04 jun 2012.

_____. *Decreto n. 64.125, de 19 de fevereiro de 1969*. Altera o nome da Comissão de Marinha Mercante criada pelo Decreto-lei nº 3.100, de 7 de março de 1941. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-64125-19-fevereiro-1969-405451-republicacao-13415-pe.html>> Acesso em: 04 maio 2012.

_____. *Lei n. 3.381 de 24 de abril de 1958*. Cria o Fundo da Marinha Mercante e a Taxa de Renovação da Marinha Mercante e dá outras providências. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/13381.htm>. Acesso em: 16 maio 2012.

_____. *Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993*. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8666compilado.htm>. Acesso em: 29 maio 2012.

_____. *Lei n. 9.432, de 8 de janeiro de 1997b*. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9432.htm>. Acesso em: 09 jul. 2012.

_____. *Lei n. 9.478, de 06 de agosto de 1997a*. Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9478.htm>. Acesso em: 09 jul. 2012.

_____. *Lei no 9.724, de 1 de dezembro de 1998*. Dispõe sobre a autonomia de gestão das Organizações Militares Prestadoras de Serviços da Marinha e dá outras providências. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19724.htm>. Acesso em: 16 jun. 2012.

_____. *Lei n. 6.404, de 15 de dezembro de 1976*. Dispõe sobre as Sociedades por Ações. Disponível em: <http://www.normaslegais.com.br/legislacao/contabil/lei6404_1976.htm>. Acesso em: 10 jul. 2012.

_____. *Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001*, Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. Disponível em:< <http://www2.camara.gov.br/legin/fed/lei/2001/lei-10233-5-junho-2001-338107-normaatualizada-pl.doc>>. Acesso em: 11 jul. 2012.

_____. *Lei n. 10.893, de 13 de julho de 2004a*. Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato_2004-2006/2004/Lei/L10.893.htm >. Acesso em: 31 jun. 2012.

_____. *Lei n. 11.079, de 30 de dezembro de 2004c*. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/11079.htm>. Acesso em: 13 jul. 2012.

_____. *Lei n. 11.518, de 5 de setembro de 2007*. Acresce e altera dispositivos das Leis n. 10.683, de 28 de maio de 2003, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, 5.917, de 10 de setembro de 1973, 11.457, de 16 de março de 2007, e 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para criar a Secretaria Especial de Portos, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/L11518.htm>. Acesso em: 02 jul. 2012.

_____. *Lei n. 11.774, de 17 de setembro de 2008c*. Altera a legislação tributária federal, modificando as Leis n. 10.865, de 30 de abril de 2004, 11.196, de 21 de novembro de 2005, 11.033, de 21 de dezembro de 2004, 11.484, de 31 de maio de 2007, 8.850, de 28 de janeiro de 1994, 8.383, de 30 de dezembro de 1991, 9.481, de 13 de agosto de 1997, 11.051, de 29 de dezembro de 2004, 9.493, de 10 de setembro de 1997, 10.925, de 23 de julho de 2004; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/L11774.htm>. Acesso em: 02 jul. 2012.

_____. *Lei n.º 11.786, de 25 de setembro de 2008b*. Autoriza a União a participar em Fundo de Garantia para a Construção Naval - FGCN para a formação de seu patrimônio; altera as Leis n. 9.365, de 16 de dezembro de 1996, 5.662, de 21 de junho de 1971, 9.019, de 30 de março de 1995, 11.529, de 22 de outubro de 2007, 6.704, de 26 de outubro de 1979, e 9.818, de 23 de agosto de 1999; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/Lei/L11786.htm>. Acesso em: 09 jul. 2012.

_____. *Lei n. 12.598, de 21 de março de 2012b*. Estabelece normas especiais para as compras, as contratações e o desenvolvimento de produtos e de sistemas de defesa; dispõe sobre regras de incentivo à área estratégica de defesa; altera a Lei n.º 12.249, de 11 de junho de 2010; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12598.htm>. Acesso em: 02 abr. 2012.

BRASIL. Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. *História*. Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/amrj>>. Acesso em: 04 jun. 2012.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil, 1988*. Brasília. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 22 jun. 2012.

BRASIL. Diretoria geral de Material da Marinha. *Portaria n.º 291/DGMM, de 31 de agosto de 2011*. Aprova o Regulamento do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ). Rio de Janeiro, RJ, 2011.

BRASIL. Estado Maior da Armada. *Portaria n.º 180 de 10 de agosto de 2010*. Dispõe sobre a constituição do Conselho de Compensação da MB (CCMB). Brasília, DF, 2010.

BRASIL. Gabinete do Comandante da Marinha. *ORCOM-2012: Orientações do Comandante da Marinha*. Brasília, DF, 2012c.

BRASIL. Marinha do Brasil, *PAEMB, 2010*. Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/paemb/paemb.html>> Acesso em: 10 abr. 2012.

BRASIL. Ministério da Defesa. *Portaria Normativa nº 764, de 27 de dezembro de 2002*. Aprova a Política e as Diretrizes de Compensação Comercial, Industrial e Tecnológica do Ministério da Defesa. Brasília, DF, 27 dez. 2002.

ANTAQ. *Panorama da Navegação Marítima e de Apoio*. Anuário Estatístico Aquaviário/ANTAQ 2011, pag. 11. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/BoletimPortuario/PanoramaNavegacaoMaritimaApoio2011.pdf>. Acesso em: 06 jun. 2012.

BOTELHO, Mario Ferreira. *Indústria de Construção Naval: Uma Necessidade Estratégica de Desenvolvimento*. 2007. 62 fl. Monografia (Curso de Política e Estratégia Marítimas) - Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, 2007.

BUENO, Julio. *Governo do Estado anuncia criação de polo de Navieças em Duque de Caxias* 25/04/2012 - 15:47h - Atualizado em 25/04/2012 - 15:47h. Disponível em: <<http://www.rj.gov.br/web/sedeis/exibeconteudo?article-id=902048>>. Acesso em: 27 jun. 2012.

COUTO, Agostinho Santos. *A revitalização do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro por meio de Parceria Público-Privada*. 2007. 68 fl. Monografia (Curso de Política e Estratégia Marítimas) – Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, 2007.

CRISTINO, Leônidas. *O Sistema Portuário Nacional*. Ministro da Secretaria de Portos da Presidência da República. Rio de Janeiro, 2012. Palestra proferida para o C-PEM na Escola de Guerra Naval em 04 jun. 2012.

DEFESANET, *ANÁLISE COMDEFESA - Lei 12.598 e RETID Disposições e Implicações*. 24 de Abril, 2012 - 18:42, Brasília, DF. Disponível em: <http://www.defesanet.com.br/defesa/noticia/5774/ANALISE-COMDEFESA>. Acesso em 02 maio 2012.

DEIANA, Francisco Roberto Portella. *A Construção Naval no Brasil*. 2001. 45 fl. Monografia (Curso de Política e Estratégia Marítimas) - Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, 2001.

DELGADO, Luiz Carlos. *Avaliação da Capacidade de Construção Naval no País para Implementação do Programa de Reaparelhamento da Marinha*. 2011. 130 fl. Monografia (Curso de Política e Estratégia Marítimas) - Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, 2011.

FIRJAN, *Decisão Rio 2012-2014* Disponível em: < <http://www.firjan.org.br/main.jsp?lumChannelId=402880811F24243A011F243843420638>>. Acesso em: 12 jul. 2012.

GOULARTI FILHO, Alcides. *A trajetória da marinha mercante brasileira: administração, regime jurídico e planejamento*. Pesquisa & Debate, São Paulo, v. 21, n. 2, 38, p. 247-278, 2010. Disponível em : <http://www.pucsp.br/pos/ecopol/downloads/33_08_11.pdf>. Acesso em: 02 abr. 2012.

GOULARTI FILHO, Alcides. *História Econômica da Construção Naval no Brasil: Formação de Aglomerado e Performance Inovativa*. Revista EconomiA, Brasília, DF, v.12, n. 2, p. 309–336, maio/ago. 2011. Disponível em < http://www.anpec.org.br/revista/vol12/vol12n2p309_336.pdf > Acesso em: 8 de jun. 2011.

GUARDA, Adriana. *Atlântico Sul teve prejuízo de R\$ 1,4 bilhão em 2011*. Jornal do Comércio, 26 abr. 2012. Disponível em: < <http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2012/04/26/estaleiro-atlantico-sul-teve-prejuizo-de-r-14-bilhao-em-2011-40343.php>>. Acesso em: 04 jul. 2012.

JESUS, Claudiana Guedes de. GITAHY, Leda Maria Caira. *Transformações na Indústria de Construção Naval Brasileira e seus Impactos no Mercado de Trabalho (1997-2007)*. Trabalho apresentado no 2º Congresso Lusófono de Ciência Regional em conjugação com o 1º Congresso de Ciência Regional de Cabo Verde, com o 15º Congresso da Associação Portuguesa de Desenvolvimento Regional e com o 3º Congresso de Gestão e Conservação da Natureza de 6 a 11 de julho de 2009. Cidade da Praia, Ilha Santiago, em Cabo Verde. 2009.

NEVES, Sydney dos Santos. *Acordos de Offset: Possibilidades de benefícios em tempos de restrição orçamentária vivenciada pela MB*. 2009. 64 fl. Monografia (Curso de Política e Estratégia Marítimas) – Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, 2009.

OLIVEIRA, Acurcio de. *A indústria de construção naval no Brasil*. Rio de Janeiro, 2004. Disponível em: <http://www.maxwell.lambda.ele.puc-rio.br/18183/18183_6.PDF>. Acesso em: 27 abr. 2012.

PAPINI, Franco. Entrevista concedida ao Monitor Mercantil em 16/04/2012 - 22:04. Disponível em: < <http://monitormercantil.com.br/2012/>>. Acesso em: 25 maio 2012.

PASIN, Jorge Antônio Bozoti, *A indústria naval no Brasil: Panorama, Desafios e perspectivas*, Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v.9, n. 18, p. 121-148, Dez. 2002. Disponível em: <<http://www.sinaval.org.br/docs/RevistaBNDES-Ind-Naval-2002.pdf>> Acesso em: 28 maio 2012.

PESCE, Eduardo Italo. *Plano de Equipamento e Articulação da Marinha do Brasil (PAEMB)2010 – 2030: Perspectivas*. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v.130, n. 04/06, abr./jun. 2010.

PETROBRAS, *Apresentação EBN*. março 2011 Disponível em: < <http://fatosedados.blogspetrobras.com.br/wp-content/uploads/2011/03/Apresenta%C3%A7%C3%A3oEBN.pdf>> Acesso em 17 jul. 2012.

PINTO, Marcos et al. CEGN, *Avaliação de nichos de mercado potencialmente atraentes ao Brasil*. Novembro 2006, p.262. Disponível em: < <http://www.gestaonaval.org.br/arquivos/documentos/Ind%20Naval%20-%20Oferta%20e%20demanda/CEGN%20-%20Nichos%20de%20mercado.pdf>>. Acesso em: 04 jun. 2012.

PORTAL MARÍTIMO, *Estaleiros do Brasil – 2012*. Disponível em: <<http://www.portalnaval.com.br/estaleiros-no-brasil>>. Acesso em: 15 maio 2012.

PROGRAMA DE MOBILIZAÇÃO DA INDÚSTRIA NACIONAL DO PETRÓLEO E GÁS NATURAL (BRASIL). Disponível em: <<http://www.prominp.com.br>>. Acesso em: 06 jul. 2012.

ROCHA, Ariovaldo. *Presidente Lula consolida a indústria de construção naval brasileira com encomendas da Petrobras e Transpetro. Maio de 2008*. Disponível em: < <http://www.sinaval.org.br/docs/Sinaval-nota-Consolida-Ind-Naval.pdf>> Acesso em: 10 ago. 2012.

SIGELMANN, Daniel, *A Construção Naval no Brasil*. Secretário de Fomento de Ações para Transportes do Ministério dos Transportes (MT/SFAT) Rio de Janeiro, 2012. Palestra proferida para o C-PEM na Escola de Guerra Naval em 04 jun. 2012.

SINAVAL. *Cenário primeiro trimestre de 2012*. Disponível em: < www.sinaval.org.br/docs/Sinaval-Cenario-2012-1oTrimestre.pdf> Acesso em:06 jun. 2012.

SINAVAL. *A Indústria da Construção Naval e o Desenvolvimento Brasileiro – 2010*. Disponível em: < <http://www.sinaval.org.br/docs/IndNaval-DesBrasil-2011.pdf>>

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da construção naval no Brasil*. Rio de Janeiro: Fundação de Estudos do Mar, 2001. 272p.

TRANSPETRO. *Portal*. Disponível em: <http://www.transpetro.com.br/TranspetroSite/appmanager/transpPortal/transpInternet?_nfpb=true&_windowLabel=barraMenu_3&_nffvid=%2FTranspetroSite%2Fportlets%2FbarraMenu%2FbarraMenu.faces&_pageLabel=pagina_b ase&formConteudo:codigo=106>. Acesso em: 04 jun. 2012.

VIEIRA, Isabela. *Petrobras revisa US\$ 28 bilhões em projetos previstos até 2016; Graça Foster nega corte*. EBC, Agência Brasil, 25/06/2012 - 18h46. Disponível em : < <http://agenciabrasil.ebc.com.br/noticia/2012-06-25/petrobras-revisa-us-28-bilhoes-em-projetos-previstos-ate-2016-graca-foster-nega-corte>> Acesso em: 09 jul. 2012.

ZANELATTO, Liberal Enio. *Avaliação da Capacidade de Construção Naval no País para Implementação do Programa de Reaparelhamento da Marinha*. 2010. 91 fl. Monografia (Curso de Política e Estratégia Marítimas) - Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, 2010.