

Antes de passar a palavra para o sr. Bacci, do Sinaval, para fazer a apresentação do painel, eu gostaria de também informar aos senhores aquilo que eu considero importante a todos vocês que estão participando aqui dessa audiência pública. Essa comissão especial nasceu de um requerimento de minha autoria por eu ser oriunda da cidade de Angra dos Reis que possui um estaleiro com um histórico de produtividade expressiva e larga geração de emprego, mas como os demais, em sua grande maioria, mergulhou em um período de depressão econômica. Para a instalação dessa comissão eu convidei na sua composição os Deputados Waldeck Carneiro e Deputado Felipe Peixoto que são oriundos da cidade de Niterói que é o berço da indústria naval e também os Deputados Rubens Bomtempo e Deputado Rosenverg Reis, e também o Deputado Márcio Gualberto na condição de membro suplente.

Desde a instalação da nossa comissão já realizamos diversas reuniões, a começar com o Sinaval, com a ANP, com a Petrobras, com a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, com a Firjan, com o Conselho Diretor de Marinha Mercante, com o Senador Nelson Trade que é o relator do Projeto de Lei BR do mar, para quem nós encaminhamos sugestões de emendas ao Projeto de Lei, com o Senador Carlos Portinho, com a diretoria da Emgepron, que é uma empresa pública que faz a gestão dos projetos navais da Marinha do Brasil e da Associação do Cluster Tecnológico Naval do Estado do Rio de Janeiro. Fiz uma visita técnica ao estaleiro Brasfels junto com o executivo municipal, representantes da Petrobras, da MO-DEC e do Brasfels, e a presença dos Deputados Federais Edio Lopes que é o presidente da Comissão de Minas e Energia e o Deputado Federal Altineu Cortes membro da Comissão de Minas e Energia e realizamos, também, uma audiência pública conjunta com a Comissão Permanente de Ciência e Tecnologia presidida pelo Deputado Waldeck Carneiro para uma apresentação do Cluster Tecnológico Naval para as universidades estaduais e federais do estado.

Então, com esse resumo dos trabalhos que nos já desencadeamos desde a instalação da nossa comissão especial, eu passo agora a palavra para o sr. Sérgio Bacci, que é o vice-presidente do Sinaval para apresentação do nosso painel, porque é de suma importância essa indústria para nossa economia.

Quando nós estivemos no Arsenal de Marinha, os almirantes, que são os diretores tanto da Emgepron quanto da Associação do Cluster Naval, nos fizeram uma brilhante apresentação sobre o que eles classificam como a economia do mar, aquelas já estabelecidas e as que são emergentes. Como o objetivo da nossa comissão é, justamente, tentar trabalhar na sensibilização daqueles que são fundamentais para o adensamento dessa economia que são os governos estadual e federal, eles também nos apresentaram aquilo que entendem, dentro do trabalho que desenvolveram, como possibilidades mais imediatas de geração de trabalho e renda dentro do nosso estado voltado para a indústria naval. E essas atividades econômicas prioritárias listadas pelo cluster naval são justamente a construção e reparação naval, a exploração e exportação offshore, o descomissionamento e o desmantelamento, os serviços marítimos, a defesa e segurança que é feita pela Marinha do Brasil com as necessidades já imediatas de construção de fragatas - na sua necessidade são 12, sendo que 4 já estão em construção em Santa Catarina -, mais os barcos de apoio, de patrulhamento da Marinha e o turismo costeiro, esporte e lazer náutico.

Então, essas atividades dentro do objetivo da nossa comissão são listadas pelo cluster com possibilidades mais imediatas de geração de emprego no nosso estado. Então, com essa introdução, para não me alongar mais porque há o painel e vocês também vão ter oportunidade de participar com perguntas e sugestões, eu passo a palavra para o Sérgio Bacci. Bacci, já está disponível, Bacci?

OR. SÉRGIO BACCI - Já, Deputada. Estamos aqui já prontos para iniciar.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Muito obrigada mais uma vez pela sua participação.

OR. SÉRGIO BACCI - Eu que quero agradecer pelo convite e quero testemunhar a importância que a Deputada Célia Jordão tem dado para o nosso setor. Acho que se a gente tem conseguido espaço para dialogar com o Senador Nelsinho Trade isso é fruto do trabalho que a Deputada Célia Jordão tem feito na comissão para que a gente possa discutir no Senado Federal a BR do Mar. Eu acho que a Deputada Célia Jordão tem feito um excelente trabalho para voltar a pauta de desenvolvimento Estado do Rio de Janeiro na questão da indústria naval. A indústria naval sempre foi o carro chefe no desenvolvimento industrial no Rio de Janeiro e está lá meio esquecida. Então, Deputada Célia Jordão, eu quero agradecer o trabalho que a senhora tem feito, que tem nos ajudado muito.

Quero cumprimentar todas e todos que estão nos acompanhando hoje. Fiz uma pequena apresentação, vou tentar aqui dividir com todos, mas comecei mal, não é, comecei com "pode piorar". Vamos lá no início.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Tem que colocar "pode melhorar", não é?

OR. SÉRGIO BACCI - Enfim, eu vou fazer uma breve apresentação do que foi a indústria naval nos últimos 20 anos, desde a evolução da indústria naval. A indústria naval nos últimos 20 anos teve uma ascensão muito grande. Começou no finalzinho da década de 90, em 1999, foi implementada a partir de 2003 e a partir de 2015 houve uma queda. Então, vou apresentar alguns números sob o ponto de vista de emprego.

Então, entre 2000 e 2014 nós tivemos um crescimento muito grande na questão do emprego. Nós saímos em dezembro de 2000, tinha no país 1.910 empregos na indústria naval. Em 2003 começou um processo de crescimento e vai até o auge que é 2014 com 82.472 mil empregos diretos. Se a gente multiplicar esses empregos diretos com 4 indiretos nós estamos falando de aproximadamente, entre direto e indireto, 400 mil trabalhadores. Se a gente multiplicar que a família, em média, tem 4 pessoas, nós estamos falando que a indústria naval dava de comer para 1 milhão e 600 mil pessoas em dezembro de 2014.

E a partir de então a gente começa um processo de queda e a gente chega em março de 2021, ou seja, cerca de 3 meses atrás, em 19.566 empregos no país. Aqui eu faço um comparativo, ano a ano, por região e aí a gente pega aqui a região sudeste que teve seu pico de mão de obra em dezembro de 2014 com 33 mil empregados, a grande maioria desses no Estado do Rio de Janeiro, e hoje nós estamos com pouco mais de 11 mil empregados. E nós vamos chegar no Rio de Janeiro, no Estado. A gente tem aqui por município: Angra dos Reis, em dezembro de 2014, tinha cerca de 8.000 empregados num estaleiro de Angra e hoje a gente está com aproximadamente 2.000 empregados, 1969. Itaguaí, onde é feito o submarino, chegou a ter 2.400 e hoje está com 1.800. O Rio de Janeiro, que é um completo desastre. Ele tinha quase 10.000 empregados em dezembro de 2014 e hoje nós estamos com 327 empregados porque praticamente você não tem nenhum estaleiro na cidade do Rio de Janeiro funcionando. Em Niterói também tinham 11.000 empregados e hoje está com 2.450 que, basicamente são os estaleiros que estão fazendo pequenos reparos ou o estaleiro Renave que é o estaleiro focado em reparação naval. Em São Gonçalo a gente tinha 1200 empregados e hoje está com 326.

Então, a gente teve uma perda, saindo de 310.00 para pouco mais de 7.000 empregados. Em suma, se a gente pegar nos últimos 7 anos, a gente perdeu qualquer coisa perto de 80%, 75% da massa trabalhadora no Estado do Rio de Janeiro. Isso mostra exatamente a situação que a gente vive aqui o estado. Como a indústria naval era um dos carros-chefe na geração de empregos e não o estado, na hora que você tem essa queda tão abrupta o que a gente vê são muitos trabalhadores sem condições de sustentar suas famílias, alguns indo para o serviço de transporte alternativo, os Ubers, e muitos deles, inclusive, fazendo só bico em uma situação muito precarizada na mão de obra e que antigamente era uma mão de obra muito especializada.

Então, vamos pegar um pouco o histórico. Em 2003 os estaleiros já estavam começando a construir os barcos de apoio, que foi começado em 1999 mais especificamente através de incentivos do governo do estado, o estado tinha secretaria de energia, indústria naval e petróleo que era gerenciada pelo Wagner Víctor que começou

esse processo nos estaleiros no Rio. E em 2003 o Governo Federal cria o PROIMP e cria também novas regras de conteúdo local, com isso, fez com que os níveis de qualidade e produtividade comessem a ser melhorados. A questão do conteúdo local na época foi de 65% colocados os contratos. Muitos casos a gente sabe que eram inviáveis, mas daí até o que aconteceu depois de reduzir para 25%, é onde efetivamente a gente tem a perda de empregos na indústria naval, não só no Rio de Janeiro, mas como no Brasil.

Por que a gente acha que tem que construir no Brasil? A produção de petróleo aqui no Brasil é um dos componentes da economia que mais pode gerar emprego e se a Petrobras decide construir, senão tudo, parte da sua demanda de sondas, de plataformas e barcos de apoio no Brasil isso vai fazer com que as gente gere emprego nos estaleiros e que também a cadeia de fornecedores volte a fornecer equipamentos e peças para esses equipamentos. O Brasil quando estava com conteúdo local, isso acontecia, e a gente passou a ser o segundo maior produtor de barcos de apoio no mundo porque houve uma política de incentivo, por uma política de demanda em sequência, se tinha demanda para 4, 5 6 anos e isso faz com que os estaleiros se capacitem melhor, consigam ter uma condição de entregar em prazo melhores, com preços melhores. E a gente teve conquistas na área de tecnologia, de inovação: conseguimos o Senai formando mão de obra com qualidade, nós tivemos estaleiros sendo construídos ao longo da costa brasileira e na Amazonia para atender, basicamente, o pessoal do agronegócio no transporte de soja; esse é um segmento que ainda flui muito bem. E esses estaleiros que foram construídos foi para atender a uma demanda que a própria Petrobras colocou na época. Quer dizer, teria uma demanda para que outros estaleiros fossem construídos e que tivessem obras.

Mas o que acontece a partir do governo do presidente do Michel Temer? Houve uma decisão governamental capitaneada pelo ex-diretor geral da ANP de reduzir o conteúdo local para 25%. Eu digo capitaneada pelo ex-diretor geral da ANP porque há sempre uma confusão dizendo que a ANP segue a regra do governo, segue a regra do Ministério de Minas e Energia, mas, na realidade, quem dá as regras é a ANP, e o governo incorpora essas regras. Então, foi a própria ANP que reduziu esse conteúdo local para 25%, uma sugestão que eu tenho certeza de que veio dos operadores, porque com 25% de conteúdo local só a parte subsea eles atendem a essa demanda de 25%. E outra coisa que acabou acontecendo foi a Petrobras adotar uma política de comprar tudo fora do Brasil. A lógica implementada pelo governo Michel Temer e continuada no governo Jair Bolsonaro foi de "vou comprar onde se paga menos", e aí se compra hoje tudo na China. Acho uma decisão errada, já disse isso em vários seminários de que participei, já disse isso ao presidente da Petrobras na época. A Petrobras é uma empresa brasileira de capital nacional onde metade das suas ações são do governo brasileiro. Portanto, entendo que se a gente tem demanda, metade dessa demanda tem que ser feita para atender ao interesse do povo brasileiro. Portanto, se eles fossem construir 10 plataformas, construísem 4, 5 no Brasil para não deixar que a indústria naval morresse. Mas não, a decisão foi única e exclusivamente econômica: "nós vamos construir onde eu pago menos e onde eu posso distribuir mais dividendos aos meus acionistas privados". É essa decisão básica que a Petrobras tomou e isso foi levado também para as subsidiárias como a Transpetro que tinha com tratos em andamento no Brasil e acabou cancelando em função da decisão da diretoria da Petrobras.

E aí se consolida a política de terra arrasada desse governo. Construção de plataforma está entre alguns poucos módulos feitos, às vezes no estaleiro de Angra, às vezes no estaleiro EBR lá em Santa Catarina, mas nada muito simbólico. O que acontece? Os estaleiros estão com dificuldade para pagar o financiamento das suas construções, das suas mobilizações; houve uma paralisação de atividades, alguns tiveram que recorrer à recuperação judicial, nós temos casos emblemáticos, como por exemplo, o Enseada de Salvador que entrou em recuperação judicial e hoje não passa de um estaleiro que está recebendo container, fazendo trabalho com container. E aí a Navepeça foi junto com essa situação toda de se não tem obra, a Navepeça também não tem como se viabilizar. Se não tiver uma decisão da Petrobras de mudar essa política, eu tenho certeza de que essa situação vai se agravar ainda mais. Alguns que dizem que "Ah, mas tem um novo mercado, tem o mercado do desmantelamento, descomissionamento..." Eu tenho ainda muita restrição a esse mercado, porque esse mercado requer alguns investimentos por parte do estaleiro para que possa se capacitar para fazer esse desmantelamento, descomissionamento, e hoje nenhum estaleiro tem condições de investir porque estão todos parados e aqueles que estão conseguindo fazer algum investimento não têm nenhuma garantia de que os descomissionamentos, desmantelamentos que serão licitados serão feitos no Brasil. E se a gente tem dificuldade de construir navio por conta de questões de preço, eu tenho certeza de que para destruir navio o problema é o mesmo, porque a mão de obra é a mesma, porque os custos que você tem no estaleiro são os mesmos. Portanto, é uma falácia, no meu ponto de vista, acreditar nessa questão de que o desmonte, o desmantelamento vão servir para retomada da indústria naval no Brasil.

Aí eu chego no "pode piorar". Por que pode piorar? O problema BR do Mar que está tramitando há mais de um ano, foi aprovado na câmara dos deputados e agora está no Senado Federal, caso ela venha a ser aprovado do jeito que saiu da câmara sem nenhuma alteração... e eu acho que isso não vai acontecer, o diálogo com o Senador Nelsinho Trade tem sido um bom diálogo, ele tem compreensão no que essa proposta vai fazer, gerar mais desemprego no país. Eu acho que a gente vai conseguir salvar, pelo menos, os dedos. Tem uma emenda do Sinaval que a gente tem defendido que é manter a construção de barcos petroleiros e gaseiros no país, pelo menos, para que a gente possa retomar essa construção dos estaleiros que foram, construções bem-sucedidas. Tiveram problemas aqui e ali? Tiveram, mas basicamente foram construções bem-sucedidas. E a gente fica muito preocupado porque o governo disse que depois da BR do Mar vem a BR dos rios e assim vamos, depois vai vir a BR dos rebocadores e vão acabar basicamente com a construção naval no Brasil, com esse tipo de BRs que eles estão construindo.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Só para complementar, a questão da BR do Mar, eu li a matéria que vai haver uma audiência pública sobre o pré-projeto e que o governo já vem, inclusive, aceitando as sugestões de alteração no Projeto de Lei. Então, vamos acompanhar, só não tem a data ainda da realização.

OR. SÉRGIO BACCI - Exato. Inclusive, Deputada Célia Jordão, em função da gestão que a senhora fez junto a senador Nelsinho Trade nós fomos convidados para essa audiência pública, também. Eu quero agradecer mais uma vez que a gestão que a senhora tem feito tem nos ajudado muito a ter um espaço para a gente fazer o diálogo. Eu acho que todos nós da indústria naval queremos o bem do país. E eu não acho que o governo quero o mal do país, não. Há visões e mundos diferentes, e é salutar você ter visão de mundos diferentes, só que a gente precisa somar, e a agente quer mostrar que coisas que estão sendo colocadas na BR do Mar podem ajudar alguns segmentos pontuais, mas prejudicando a indústria naval como um todo. Então, eu acho que essa audiência pública que o Senador propôs vai ser um bom momento para a gente dialogar e colocar as nossas preocupações.

Mas além da BR do mar nós temos alguns Projetos de Lei tramitando no Congresso Nacional que retira dinheiro do fundo da Marinha Mercante para isso, para aquilo. Tem uma PEC que acaba com o fundo da Marinha Mercante. Na verdade, ela acaba só com o fundo, que é uma PEC que quer acabar com todos os fundos existentes no país. Esse processo está tramitando na Câmara, a gente tem que estar atento para poder não deixar que essa PEC vá à frente.

Mas seguindo um pouco essa lógica, eu acho que tem alguns caminhos também que a gente pode construir e que a gente tem conversado que é o caminho da Marinha. A gente tem conversado muito com a Marinha, a fragata que começou a ser construída lá em Santa Catarina. No momento que antecedeu o processo licitatório nós tivemos um diálogo muito franco, muito aberto com a Marinha, que possibilitou ter um processo licitatório com êxito para poder ter essas fragatas sendo construídas em Santa Catarina.

Os navios-patrolha também são uma demanda que a Marinha já nos apresentou. Eles têm uma necessidade urgente não só dos navios-patrolha como os demais fragata, porque a frota brasileira da Marinha de Guerra é uma frota ainda muito antiga. Se alguém tem amigo na Marinha que embarca, sabe que não é descomum a embarcação sair para algum serviço, para algum objetivo, e ficar no meio do caminho por problemas técnicos nas embarcações, tendo em vista o tempo que essas embarcações têm de vida.

Então, a gente aposta muito nessa parceria com a Marinha, tanto é que a gente apresentou uma sugestão para o Governo que foi encaminhada para o Congresso Nacional, mas ficou sentado em cima... o Deputado "sentou" em cima do projeto, que é destinar 10% dos recursos do fundo da Marinha Mercante, para que a Marinha do Brasil possa utilizar desses recursos para construir esses barcos de patrulha. Esse é um projeto que a gente tem acompanhado também. Infelizmente ele não andou, mas a gente acha que é possível a indústria naval ter essa demanda na Marinha que pode ajudar, principalmente os estaleiros de médio porte. Porque os estaleiros de grande porte, se eles não tiverem demandas de navios petroleiros, navios gaseiros, sondas, plataformas... é difícil um estaleiro sobreviver só com reparo, ou pequenas embarcações, o custo desses grandes estaleiros é algo muito caro. Então, eles precisam ter uma demanda grande.

Bom, acho que aí um pouco das nossas sugestões. Evidentemente que essas nossas sugestões estão abertas a inclusões. A gente acha que não tem jeito, a indústria precisa ter uma política de Estado. A gente não pode mais sobreviver da vontade do governante que está de plantão. Vem um governante que acha que a indústria naval é importante e incentiva a indústria naval, vem outro governante que: "Ah não, essa indústria foi apoiada pelo Governo anterior, portanto, não vou apoiar agora". A gente fica à mercê da vontade política do governante de plantão.

Então, a gente acha que precisa ter uma política de Estado com a indústria, e aí, quando eu falo "com a indústria", não estou falando só da indústria naval. Acho que o país precisa discutir quais são as indústrias que ele quer desenvolver para que a gente possa ter políticas específicas para essas indústrias, e a indústria naval é outra dessas indústrias que a gente quer que esteja incluída nessa política de Estado, evidente, mas acho que o país precisa discutir seriamente uma política de Estado para a indústria.

Não tem jeito, eu acho que a gente tem que ter a retomada da (não compreendido) conteúdo local, com índices maiores que os 25%. A gente à época que foi feita essa redução de 40 pontos percentuais que saíram de 65 para 25, nós tínhamos feito uma proposta intermediária de 40%, que a gente achava e acha que é viável você ter 40% de conteúdo local sem ter prejuízo para quem contrata. É possível a gente atender a essa demanda.

É necessário que a Petrobras volte a contratar no Brasil. É necessário que haja outros agentes financeiros, além do BNDES, Caixa Econômica, e Banco do Brasil, e eu explico o porquê. Por exemplo, hoje se você é cliente de um banco privado, você vai tomar um financiamento em um banco privado que você já tem um histórico com esse banco, evidente que o banco vai levar em consideração esse seu histórico. Diferente se você for pegar com um outro banco que você não tem histórico; como você não tem histórico com esse outro banco, as condições, as taxas, serão outras, serão maiores, porque não conhece o seu perfil.

E, nesse caso, hoje os estaleiros têm que tomar normalmente junto ao BNDES, e não são clientes frequentes do BNDES, portanto, é difícil o BNDES dar financiamento a esses estaleiros em condições que bancos privados cujos estaleiros, armadores, enfim, tenham relação, pode ser um índice de juros menores, prazos melhores. Então, por isso que a gente e já defendia isso em 2003. A gente tinha, no Projeto de Lei que a gente encaminhava à Câmara dos Deputados tinha que todos os bancos públicos e privados poderiam ser agente financeiro, mas infelizmente o Senador retirou essa possibilidade. E, por fim, uma redução da taxa de juros do Fundo Marinha Mercante, que hoje está quase a taxa de juros de mercado.

Essas propostas que a gente está fazendo, não é nada diferente do que acontece no mundo. Você tem conteúdo local na Noruega, você tem conteúdo local na Inglaterra, você tem o país em que as operadoras contratam no seu país de origem, você tem no Japão, você tem os bancos financiando quase a taxa zero, você tem na China onde o governo é praticamente parceiro de todos os estaleiros, você tem em Singapura o fundo soberano que financia os estaleiros, você tem nos Estados Unidos a lei que garante que todas as embarcações e cabotagem devem ser construídas e operadas por americanos, deve ser construído estaleiro americano e operados por americano. Enfim, nada do que a gente está propondo é diferente do que acontece no mundo, e onde a indústria naval é forte. Aqui ninguém está inventando nada de novo; a gente só quer condições para ser competitivo, porque todos cobram do (não compreendido) naval competitividade, só que ninguém quer dar as condições necessárias para que a gente possa ser competitivo.

Bom, era basicamente isso, Deputada, que eu tinha a dizer. Não sei se tem mais alguma coisa que eu poderia abordar, ou se a gente deixa para as questões aí levantadas para a gente poder ir dialogando, até para a gente não ficar só em cima de uma pessoa gastando todo o tempo. Era isso, obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Muito obrigada, Bacci. Mais uma vez os seus esclarecimentos foram fundamentais para o trabalho da nossa Comissão. Você é muito atuante, assim como o Sinaval, que vem participando de todos esses movimentos que têm por objetivo priorizar essa indústria. Por que na realidade, o trabalho foi inclusive condensado pelos Almirantes da Emgepron. Aliás, eu quero aproveitar aqui a oportunidade e saudar o representante da Emgepron que também ingressou na nossa sala de audiência, se não me falha a informação, o comandante André. Também saudar a Dra Magda Chambrind, ex-diretora da ANP e que hoje é assessora tributária aqui da Alerj. E por fim, saudar aqui a sra. Ana Cláudia.

Vamos passar às várias perguntas, e as pessoas que quiserem já vão se inscrevendo no chat, até já tenho duas perguntas.

Mas dizer, Bacci, que as suas intervenções são muito pertinentes, porque na realidade em 29 de janeiro - não esqueço a data, porque foi uma data que marcou muito - nós fizemos uma reunião com o Presidente da época, o Castelo Branco, da Petrobras, toda a sua diretoria técnica, em que fizeram uma apresentação das atividades da empresa, a sua evolução. Mas essa questão do conteúdo local que foi abordada de fato é preocupante, porque a visão da empresa não é favorável ao estabelecimento do conteúdo local, mudou a presidência, mas a diretoria continua com essa mesma assertiva de que o conteúdo local afugenta os investidores. Enfim, ela causou para a Petrobras alguns prejuízos por conta de atraso de entrega de obras, e em uma das apresentações da Petrobras, aqui já para a nossa Comissão, eles listaram uma série de plataformas que teriam sofrido atraso, mas não foi identificado no momento da apresentação onde elas foram construídas.

Então, nós fizemos uma solicitação de informações à parte, encaminhamos para empresa, mas ainda não obtivemos essa resposta. Porque muitas vezes eles estão atribuindo um atraso a quem não tem culpa, porque como você afirmou e assim tem sido já há alguns anos, as obras da Petrobras, na sua grande maioria, têm sido encaminhadas a estaleiros coreanos, chineses, e para nós fica uma parcela muito pequena dessa construção e isso gerou esse número imenso de desempregados.

Lógico que a gente tem também a consciência de que só a Petrobras sozinha não mantém o estaleiro de pé, por isso, todo esse grupo de estudos que vem se formando para poder contribuir com o que possa de fato gerar emprego, porque o Rio de Janeiro tem essa costa maravilhosa, nós temos o mar que não é 100% aproveitado na sua potencialidade de geração de emprego.

Então, você realmente pontuou uma coisa muito correta, a questão do conteúdo local é praticada no mundo inteiro, principalmente nas atividades que são consideradas de segurança, segurança do país. Nós temos aí como você falou, a cabotagem, que a BR do Mar fala da cabotagem. A Marinha já pratica os 40% de conteúdo local, conforme nos foi informado na nossa reunião e nós estamos aí novamente tentando construir esse diálogo entre os governos.