Professor Fábio Barboza Passos.

O SR. FÁBIO BARBOZA PASSOS - Obrigado. Boa tarde a todos e todas. Quería saudar o Deputado Waldeck, nosso professor, nosso colega da mesma geração minha na UFF, nosso companheiro, conselheiro do Conselho Universitário, antes de estar aqui como Deputado, mas a pessoa sempre trabalha pela educação no Estado.

Prezada Deputada Célia Jordão, parabéns por esse trabalho. Prezada Almirante Edesio, parabéns pela sua palestra e aos demais presentes aqui. Inclusive a ex-presidente da ANP, Magda, que não deve se lembrar, foi minha colega de mestrado na COPPE, há alguns anos.

Eu gostaria de falar da UFF um pouquinho. Na UFF, escutei falar em papel da universidade com essa questão de desenvolvimento de clusters navais. A universidade sempre foi chamada para participar disso e contribuiu quando pode, quando teve oportunidade, bastante, para esse crescimento. Em especial, na UFF, temos um núcleo do escritório da Marinha, na Escola da Engenharia. É um núcleo do escritório de Ciência e Tecnologia da Marinha, na UFF, e com quem a gente pôde contribuir bastante. Fizemos trabalhos interessantes, no simulador de passadigo e fizemos também uns trabalhos interessantes na área de telemedicina, que é um assunto também interessante para o desenvolvimento das atividades do mar.

Então, queria dizer que a nossa experiência quanto a isso, inclusive o Almirante Ilques foi um dos que nos incentivaram, acho que foi na gestão dele que se montou o escritório da UFF na Marinha, e que essa relação é muito importante e saudável e entendemos que ela deve ser ampliada.

Tivemos também, da época em que havia o Prominp muito forte, nós criamos um mestrado profissional em montagem industrial que tem continuado, tem feito trabalhos muito relevantes também inclusive na área de reparo naval e de descomissionamento(?) do momento, que foi um mestrado que tem feito essa ponte entre o conhecimento acadêmico e as necessidades da indústria de montagem industrial, da indústria de óleo e gás e da indústria naval. Então, nós temos lá pessoas que têm trabalhado muito duro com isso. Antes, eu queria colocá-las à disposição aqui.

Achei todas as ponderações importantes, mas eu queria fazer um comentário que além de todo o desenvolvimento tecnológico nos quais a universidade pode contribuir na lógica que temos trabalho também bastante lá, da hélice tripla, mas quando a gente fala que precisa ter como condições, por exemplo, a condição de Segurança Pública, acho que temos que levantar também, e a Universidade pode contribuir bastante com isso, não só da Segurança Pública especificamente, mas como todo impacto social que esse tipo de empreendimento tem. Então, levantar o impacto social desse empreendimento, levantar as necessidades das populações das regiões afetadas do Estado eu acho que é uma contribuição que as universidades podem fazer e eu queria colocar aqui a Universidade à disposição disso.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Muito obrigada, Professor Fábio Passos, pela sua intervenção. Conforme a proposta apresentada, passo agora a palavra ao Almirante Edesio e a todos os almirantes que compõem a Mesa de apresentação da Engemrom para as respostas com relação às perguntas do Dr. Mauro Osório e da Dra. Magda e também a sugestão do Professor Fábio Passos.

Almirante Edesio.

O SR. EDESIO TEIXEIRA LIMA JÚNIOR - Pois não. Posso começar?

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Pode começar. Se o senhor não anotou alguma pergunta, eu tenho algumas aqui anotadas também.

O SR. EDESIO TEIXEIRA LIMA JÚNIOR - Se eu perdi alguma, peço ajuda da senhora, por favor.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Está certo.

O SR. WALDECK CARNEIRO - Há também a contribuição, Célia, do primeiro orador, Segen Stefan, da Ufrj.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Sim.

O SR. EDESIO TEIXEIRA LIMA JÚNIOR - Primeiramente, muito obrigado pelo interesse, pelas perguntas. Dr. Mário Osório, satisfação de rever a todos. A primeira pergunta do Dr. Mauro Osório é em relação ao porto de Niterói. A Engemrom - nós temos já um relacionamento há bastante tempo, na administração anterior e também agora, com a nova administração, em busca de uma solução para a limpeza e desobstrução daquele canal, uma parte do canal que permite acesso ao porto. E isso já deveria ter sido resolvido.

Por exemplo, eu me lembro, há alguns anos, nós tínhamos ali, em Niterói, um conjunto enorme de indústria de pescado - Gomes da Costa, Sardinhas 88 -, e essa indústria saiu do Rio de Janeiro, o pescado é capturado no Rio de Janeiro, em Cabo Frio, Arraial do Cabo, que é uma zona piscosa das mais importantes do Brasil, onde há o fenômeno da ressurgência, esse pescado é capturado lá e beneficiado, industrializado em Santa Catarina. Por quê? Nós não temos acesso ao Porto. E, se não estou enganado, foi construído um terminal pesqueiro lá nessa região do Porto, justamente para fazer o tratamento, o beneficiamento e desenvolver uma indústria de beneficiamento de pescado em Niterói.

Por que isso não acontece? Acesso ao canal. A Engemrom foi convidada, como eu disse, em administrações anteriores. Nós temos um projeto pronto e essas discussões envolvem a Marinha do Brasil, com a diretoria de Portos e Costas, com a diretoria de hidrografia e navegação, autoridade marítima como um todo; envolve o Ministério Público, porque aos cascos que estão sobocrados nesse canal foi dado o perdimento, e eles pertencem à União. E nós temos uma burocracia enorme porque, certamente, existem litígios judiciais ainda não resolvidos aí por trás, e nós não conseguimos a liberação, a retirada desses cascos. E depois o desmanche desses cascos, em algum estaleiro na baía de Guanabara, que não é o grande problema.

Então, respondendo objetivamente, nós temos um projeto pronto, o licenciamento, e só estamos aguardando a vontade política e a liberação dessa tendência junto ao Ministério Público. Então, estamos prontos para fazer e é o mesmo raciocínio que acontece. A baía de Guanabara, depois da Ponte, ela virou quase um cemitério de navios. Inclusive comprometendo a segurança da nossa população, porque tem de tudo naquele fundo de baía. E é o mesmo problema que acontece com Niterói. Ali nós teremos que fazer também um grande trabalho em conjunto, daí a visão do elo, desses atores todos participando, para que a gente possa ter voz e devidamente comprovado, tecnicamente, ter argumentação e mobilizar esses atores. Eu acredito que é uma vontade muito mais política e institucional para que a gente possa resolver.

Então, Dr. Mauro Osório, nós estamos prontos, temos projeto, a Marinha está pronta para liberar o que for necessário e só estamos aguardando a vontade política para contratar alguém e gerenciar esse projeto, que tem a participação da Engemrom. Estruturar e gerenciar programas, projetos complexos.

O segundo aspecto que o senhor citou diz respeito ao conteúdo local. E eu acho que essa minha pergunta também atende a uma das perguntas da Deputada Magda. Eu vou exemplificar como nós fizemos nas fragatas classe Tamandaré.

Esse é um investimento de 2.3 bilhões de dólares; é um investimento de Estado. A Engemrom foi capitalizada e essa era uma possibilidade que Engemrom tinha por ser uma empresa independente. Foi capitalizada pela União para trabalhar, contribuir para a renovação da esquadra brasileira. Esses navios foram especificados pela Marinha, Diretoria Geral de Material, um conjunto de requisitos, um conjunto de normas e um conjunto de necessidades, de capacidades militares para esses navios cumprirem.

A Marinha selecionou o fornecedor, ganhou um consórcio formado pela Thyssen, que é um fabricante mundial reconhecido de navios de guerra, a Embraer e a Tech(?). A Embraer com parte de sensores e também com o gerenciamento dos sistemas de combate dos navios.

Nos requisitos que foram estabelecidos pela Marinha estava a exigência de um conteúdo local. No mínimo, 30% para o primeiro navio e, no mínimo, 40% a partir do segundo navio. Isso para um navio de guerra é uma meta muito ambiciosa. Quando nós percebemos que grande parte do valor agregado desses navios vem de sensores e armamento e tecnologias que nós não temos aqui.

Então, isso foi estabelecido na escolha que a Marinha fez, foi estabelecido no contrato. A Engemrom passou um ano negociando com contrato e nós colocamos todas as condições para acompanhar esse conteúdo local. Fizemos um acordo com o BNDES. O BNDES atualizou o seu modelo de cálculo do conteúdo local, atualizou o algoritmo e a informação do conteúdo local é dada pelo fabricante: o estaleiro, lá em Santa Catarina, e esse consórcio. E o BNDES nos informa, a partir do conhecimento que foi lançado pelo construtor, qual é o nível de conteúdo local. E na estrutura de gerenciamento que foi implementada na Engemrom, dentro da visão do ciclo de vida, nós criamos uma área específica, um modelo específico, para gerenciamento do valor agregado.

Então, isso nós dizemos de governança do programa. O construtor tem que nos apresentar, em função de uma estrutura analítica do programa previamente estabelecida, ele, com todos os entregáveis, e detalhando os gastos com mão de obra, com materiais, com serviços e apontando para o conteúdo local.

Então, nós aqui banquemos essa análise do valor agregado, que é uma técnica exigida pelo Tribunal de Contas da União, e nós somos um dos primeiros grandes programas no Brasil a utilizarem essa técnica, perfeitamente alinhado com o Tribunal de Contas, e usamos a visão de conteúdo local do algoritmo do BNDES. Nós temos uma parceria com o BNDES.

E mais, e divulgamos no ambiente do cluster, criando uma eficiência de informação, toda essa visão de conteúdo local que nós achamos que a indústria brasileira pode fornecer; criamos discussões em um movimento em pinça. A indústria brasileira conversando, se relacionando e pressionando o construtor e a Engemrom, do outro lado, também pressionando o construtor, o contratado para que nós lancemos os níveis de conteúdo local estabelecidos.

Isso tem dado certo. A Abimaq veio para dentro do cluster e trabalha diretamente pressionando, buscando negócio, buscando os fornecedores, colocar os fornecedores brasileiros no conteúdo local. E é muito simples o instrumento de pressão que nós temos. Simplesmente, ao fazer análise de valor agregado, nós não pagamos se não tiver alcançado essa meta. Porque o modelo da classe Tamandaré, que é o modelo que a Marinha e a Engemrom estão empregando para todas essas aquisições de programas estratégicos, prevê o conteúdo local, nessa forma, prevê transferência de tecnologia, como a que está permitindo ao Brasil ter capacitação na inteligência do software que controla um navio moderno como esse.

Então, essa é a nossa visão para o conteúdo local. Isso passa pelo estabelecimento da estrutura de gerenciamento e uma estrutura montada para que efetivamente essa estrutura de gerenciamento venha a ocorrer. Nós aqui, no programa da Tamandaré, temos quase 100 pessoas trabalhando dedicadas à Tamandaré, e 80% basicamente de engenheiros.

E trabalhamos a qualificação que a Engemrom (não compreendido) foi: finanças corporativas, para entender todo esse mundo de estruturação e a variação econômico-financeira dos programas; gestão do ciclo de vida, que se detalha em engenharia de sistemas e gerenciamento de projeto.

Nós tivemos aqui discussões com o consórcio, porque o consórcio, em certos aspectos, disse que a indústria brasileira era primária para fornecer equipamentos. E nós mostramos para eles, em função de outro programa, que é o de submarinos, que nós aqui fornecemos válvulas de fundo, que são os equipamentos mais críticos de um navio, para o programa do submarino nuclear francês. Mediante essa argumentação, não teve mais o que continuar. Tiveram que ceder e buscar o conteúdo nacional.

Então, o problema do conteúdo é defini-lo, ter um instrumento e ter acompanhamento e atuar, com o máximo de eficiência e de conhecimento, para que a indústria brasileira possa saber o que é demandado e possa pressionar o fabricante. E o ambiente ideal para isso é o Cluster. Foi essa visão que nós demos para o Cluster.

O terceiro aspecto aqui, colocado pelo Dr. Mário Osório, é o descomissionamento. Como eu disse, o descomissionamento tem uma série de aspectos: comerciais, industriais, tecnológicos, legais. E nós estamos procurando... a Engemrom trouxe esse assunto para dentro do Cluster... Primeiro que foi uma conversa com a Alerj. É um projeto em conjunto com o Deputado Luiz Paulo, que já tinha trazido essa demanda para a Engemrom.

Então, a Engemrom tem muita experiência, porque a Engemrom faz a alienação, buscando o descarte dos navios de guerra. Nós estamos, neste momento, com o porta-aviões São Paulo, que foi descomissionado, que é um navio de 35 mil toneladas de deslocamento, que dá para imaginar o que ele tem de materiais sensíveis e de alto valor para serem reciclados. Nós não tínhamos no Brasil um estaleiro qualificado, certificado pelas regras internacionais, que é a Convenção de Hong Kong e as regras da Organização Marítima Internacional, para fazer o descarte de maneira segura do material perigoso que tem nesse navio. Esse navio tem que ser cerca de 60 toneladas de amianto, que cobriam as redes de vapor superaquecido do navio. Nós não temos legislação para isso. Então, esse desmanche não pode ser feito no Brasil. Nós tivemos que, seguindo as regras internacionais, fazer uma licitação internacional, e ganhou um estaleiro da Turquia. E o navio deve, até no máximo do horizonte de dois meses, ser rebocado do Brasil para ser desmontado na Turquia.

O custo disso. Esse navio foi arrematado por cerca 10,5 milhões de reais. E certamente o estaleiro que vai desmontá-lo vai ganhar cinco, seis vezes mais que isso na matéria-prima que tinha no navio. Isso poderia ficar no Brasil, no Rio de Janeiro, se nós tivéssemos os estaleiros plenamente qualificados, fiscalizados. E nós temos 18 estaleiros aqui na Baía de Guanabara.

Nós fizemos outra alienação. Essa foi a primeira experiência para desmanche de um navio de guerra na Baía de Guanabara. Estamos fazendo com a fragata Niterói. E, ligada a quem desmonta, tem toda a indústria siderúrgica. Hoje a maior parte do aço produzido na China, devido à demanda que eles têm, vem da reciclagem do aço, de estruturas do aço. Nós daqui a pouco teremos uma falta de aço no mercado brasileiro.

E temos uma quantidade enorme de plataformas de petróleo ou uma quantidade enorme de meios navais a serem descomissionados, que é um aspecto do problema. O descomissionamento também é muito custoso e precisa de legislação específica. E depois, o desmanche e a reciclagem desse material, movimentando toda a cadeia produtiva. Então, é por isso que nós demos prioridade ao descomissionamento e desmantelamento dessas estruturas navais.

E o último ponto que o Dr. Mário Osório colocou diz respeito a BR do Mar. A BR do Mar, o fórum... A Engemrom é uma empresa, ela não tem uma visão específica. A visão quem tem é a Marinha do Brasil, que trata disso como autoridade marítima. A Engemrom procura, junto com o segmento empresarial, já que ela vive também tipo de negócio, buscar oportunidades de negócio seguindo a legislação brasileira.

E o Cluster, como é uma entidade sem fim lucrativo civil, pode se pautar para discutir qualquer assunto e apresentar sugestões, dentro dessa cadeia de relacionamento institucional e de governança que nós estamos propondo. E espero que isso ocorra, por exemplo, com as discussões para nova política marítima nacional que está sendo conduzida lá no nível mais alto de governança, que é a Comissão Interministerial de Recursos Humanos.

Eu acho que eu abordei os quatro pontos que o Dr. Mário Osório colocou, não sei se omiti alguma coisa.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Abordou sim, abordou assim, Almirante. E agora a Dra. Magda, que também, como está havendo a participação da Engemrom na alavancagem da indústria naval, acho que o senhor também anotou o questionamento da Dra. Magda.

O SR. EDESIO TEIXEIRA LIMA JÚNIOR - Nós fizemos alguns cálculos aqui. Por trás de toda essa análise econômica, nós temos algumas visões, algumas modelagens, que trabalhamos com as universidades. A UFF, por exemplo. Nós temos aqui pessoas que fizeram mestrados na área de economia da UFF e têm trabalho específico para estabelecer a matriz de insumo/produto, por exemplo, dos navios-patrolha que serão construídos aqui no Rio de Janeiro. Um novo programa que está vindo e que a Engemrom, por orientação da Marinha, está estruturando.

Essa matriz de insumo/produto vai nos permitir primeiro identificar quais são os principais setores e os que mais podem contribuir na agregação e no efeito multiplicador, que é a interação, os fluxos de bens e serviços entre os diversos setores que podem trazer. Então, nós estamos fazendo essa matriz insumo/produto da Engemrom, para justamente apresentar, quando formular um programa desse, qual é o número de empregos que serão gerados na economia nacional.

Por exemplo, lá pra Santa Catarina, essas quatro fragatas, que é um programa de cerca de dez anos, que mais vai movimentar totalmente e já está movimentando a economia de Santa Catarina e setores que a gente nem imagina que têm uma ligação diretamente com o programa. Até as pessoas... o estaleiro lá perto de uma comunidade muito carente. E até um novo negócio de fornecimento de quentinhas já está surgindo em torno do estaleiro lá de Santa Catarina.

Então, essa matriz de insumo/produto é fundamental para a gente avaliar e calcular os efeitos multiplicadores. E nós estamos fazendo com uma pessoa que fez o mestrado pela Marinha num programa da UFF. Lá em Santa Catarina, nós vamos gerar 2 mil empregos diretos e cerca de 6 mil empregos indiretos. E, se olharmos a economia nacional, terá um número muito maior. E vamos gerar muito valor agregado na economia brasileira. Então essa é a grande vantagem. Precisamos de abordagens qualificadas, é uma visão econômica importante.

Então a Engemrom tem esse papel: ela aproxima e ela gerencia os programas. Podemos imaginar o que o próximo programa, de que nós devemos discutir o contrato no segundo semestre deste ano. Assinar o contrato e ter um navio pronto nos próximos três anos, três anos e meio a partir de 2022, que é o navio de apoio antártico, para dar suporte ao Programa Antártico Brasileiro, dentro dessa visão de oceanografia e estudos do mar. É um investimento de 800 milhões. Tem três consórcios disputando e um dos consórcios é do Rio de Janeiro. Mas, mesmo que não seja construído no Rio de Janeiro, como é o caso da Tamandaré, a indústria do Rio de Janeiro vai participar ativamente por meio do Cluster, por meio do fomento e por meio da busca dessa eficiência de informação.

Então, eu acho que eu também respondo à Deputada Magda, não é?

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - É assessora. Dra. Magda é a nossa assessora.

O SR. EDESIO TEIXEIRA LIMA JÚNIOR - Assessora Magna. Bom, e o último ponto, que o professor Fábio Barbosa colocou. A UFF já trabalha com a Marinha há muito tempo. Existe esse escritório de ciência e tecnologia dentro da UFF, foi criado na gestão do Almirante Ilques, antes de ser Comandante da Marinha, quando ele era Diretor de Ciência e Tecnologia da Marinha. Hoje Diretoria Geral de Desenvolvimento Tecnológico e Nuclear da Marinha.

A Engemrom tem programas com a UFF, e a UFF já está dentro do Cluster. Ela já trabalha conosco dentro do Cluster, dois segmentos. Eu acho que com isso eu fecho esse primeiro bloco.

E eu recebi aqui uma mensagem do Almirante Ilques, que já está na linha com a gente. E ele talvez seja a pessoa mais qualificada para falar sobre isso. Se o Almirante Ilques me permite passar a bola para ele, que ele foi Diretor Geral da área de ciência e tecnologia, foi o Comandante da Marinha até bem recentemente e é um dos mentores dessa visão do Cluster dentro do plano estratégico da Marinha. Se a senhora me permitir.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Com toda certeza. Bem-vindo Almirante Ilques.

O SR. WALDECK CARNEIRO - Boa tarde, Almirante Ilques. Estamos dando continuidade aquela reunião lá no arsenal, viu? Vamos continuar.

O SR. ILQUES BARBOSA JÚNIOR - Afirmativo.

Boa tarde, Deputada Célia Jordão, Deputado Waldeck Carneiro, querido amigo, professor Segen, professor Fábio. É realmente um privilégio muito grande. Dra. Magda, também companheira dos tempos de Diretoria de polo de costa, lá na ANP.

A minha participação é muito breve. Primeiro, remeter a todos esse desafio que nós temos, no Rio de Janeiro em particular e no Brasil como um todo, na recuperação pós-pandemia. Na verdade, a pandemia agudizou problemas estruturais que permanecerão após essa situação difícil de ser ultrapassada; ao mesmo tempo que a velocidade, a dinâmica dos outros países em recuperação oferece uma capacidade de emprego externa, ou seja, fora do Brasil, muito grande e paulatinamente retira empregos, desenvolvimento social, desenvolvimento nacional, estabilidade e segurança em nosso país.

A melhor imagem que nós temos no Cluster é a imagem que propiciou a criação do nosso país, que é a Escola de Sagres. Nós estamos vendo aqui empresários, professores, políticos, a quem cabe realmente a condução de todas essas atividades, porque a política pública é que deve estabelecer as diretrizes, orientações para que tudo possa ocorrer. E também estamos vendo o professor doutor, melhor dizendo, Dr. Carlos Erane, que, de uma maneira empreendedora, a verdade é essa, de uma maneira empreendedora, faz parte do empresário que acredita no que vai acontecer.

Vejam só a história de vida dele, profissional, e vão entender claramente qual é o motivo por que ele participa do Cluster. Realmente, são inovações dessa natureza... Tem até uma literatura recente aí, que são Cisnes Negros, situações inusitadas que provocam novas orientações para que nós possamos recuperar nosso estado do Rio de Janeiro, se nós quisermos realmente ter algum futuro.

Eu só preciso pedir essa intervenção, porque eu participei ativamente da BR do Mar. Ela para alguns tem uma visão liberal, para outros tem uma visão estatizante. Especialmente, por exemplo, no que se refere à participação dos marítimos. O governo colocou a posição de dois terços, o que favorece muito a situação dos marítimos brasileiros em navios de bandeira, quais sejam, mas obedecendo os critérios internacionais de direito trabalhista.

Isso é muito importante, mas é no Congresso Nacional que essas situações devem ser dirimidas. É no Congresso Nacional que as forças políticas estão atuando de forma a realmente... de forma a trazer, na melhor solução possível para a BR do Mar. Eu acredito muito nela. Tenho torcido bastante para que todos que estejam agora envolvidos diretamente a conduzam na direção importante.

E, finalmente, eu só posso dizer que o conteúdo local, ele é possível de ser alcançado, mas o mais importante, o mais importante mesmo, é a capacitação do nosso pessoal para atuar com empresas poderosas que conhecem bastante o seu assunto. A Dra. Magda sabe muito bem disso que eu estou falando, o professor Segen também, a Deputada Célia e o Deputado Waldeck também sabem, que as pressões econômicas e políticas que surgem nesse momento são muito sérias, e na verdade eles estão defendendo o emprego deles, e nós temos que defender o emprego nosso.

Conteúdo local não é simplesmente, é importante, mas não é suficiente, o porteiro ou uma chapa de qualidade inferior; é realmente buscar o núcleo duro, aquela parte central do sistema. E aí é que está o mérito da Engemrom na atuação que foi e está tendo com relação ao conteúdo local das fragatas Tamandaré. É uma briga seriíssima, diuturna, e a cada passo nós encontramos resistências intelectuais, pessoas sagazes e capazes de atuar conosco. Nesse caso, nós também temos que ter esse mesmo nível de equipe de excelência para atuar.

Outro ponto de que nós precisamos muito da ajuda é dirimir esse emaranhado, essa quantidade de tributos e legislações que nós temos que às vezes dificulta, para não dizer sempre dificulta a nossa condução da área empresarial. Às vezes, até para pagar um tributo é difícil porque não se sabe exatamente onde pagar. Eu tenho até um amigo empresário que diz que se colocássemos todos os lugares de pagamento num prédio só já facilitava bastante. É muita coisa, mas já facilitava. Já permitiria até uma agilidade maior, porque às vezes se paga um imposto e depois, demanda de tempo já cai pela manobra porque demoramos a pagar o outro em outro local. São passos importantes que eu tenho certeza com a participação da Alerj na liderança desse processo...