

O SR. LUIZ HENRIQUE DE OLIVEIRA BISPO - Eu já mandei a apresentação para o secretário, o Sr. André Merlo.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Ah, sim. É o assessor da Comissão. Eu queria, então, para que nós possamos avançar, passar a palavra para o Rafael Furtado, que já ingressou e está no aguardo já tem uns dez minutos, para que você possa, Rafael, então, fazer a apresentação não apenas para a nossa Comissão, mas para os participantes, como atua o Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante. E falar para nós desse trabalho, da importância do Fundo no estímulo a essa indústria marítima existente no Brasil; como é que vocês atuam; como é essa fiscalização; quais os investimentos que já foram feitos.

Boa tarde, então, Rafael.

O SR. RAFAEL FURTADO - Boa tarde, Deputada. Eu primeiro queria pedir desculpas aqui que eu perdi em alguns momentos a conexão. Tive um problema com o computador. Já está resolvido. Imagino que não vai acontecer novamente, mas eu até agora não consegui fazer a projeção na tela da apresentação. Eu posso falar um pouco sobre o assunto, e, se for o caso, eu passo aqui a apresentação sem projetar, e a gente pode evoluir.

Bom, eu achei interessantíssima a apresentação feita pelo Luiz Bispo, porque ele está muito com a forma com a qual o Ministério da Infraestrutura está trabalhando, especialmente nós, na condição de gestores do Fundo da Marinha Mercante, uma vez que, olhando esses investimentos do setor, já buscamos nos movimentar para alterar as normativas necessárias para que isso fosse possível. Que a gente consiga, mais do que investir, mas capturar o investimento privado, por meio do financiamento do Fundo da Marinha Mercante. Vou falar um pouco sobre o Fundo, sobre o Conselho Diretor para que haja uma compreensão do funcionamento dessa dinâmica.

A gente não faz investimento direto. Não é o Fundo da Marinha Mercante que faz, que cria a demanda, ou que faz o investimento diretamente. Recebemos, do setor privado, a demanda, em forma de projetos, principalmente para a construção de embarcações, e também, para construção de estaleiros. Ela é submetida a uma análise técnica, dentro do Ministérios e, na sequência, por um comitê gestor do Fundo da Marinha Mercante que, na verdade, se chama Conselho da Marinha Mercante, que é composto por integrantes, tanto do governo, empresas que atuam no setor, empresas públicas, como é o caso do BNDES, bancos de financiamento, Caixa Econômica Federal, Banco do Brasil - todos participam do conselho - e também o setor privado, sociedades privadas. Foi colocado aqui, por exemplo, o Sinaval, que tem essa função, também participa do Conselho.

Então, é feita uma análise entre participantes públicos e privados que compõem o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante, o Conselho analisa os projetos e o projeto, sendo aprovado, está sujeito ao financiamento. É importante reforçar a ideia de que ampliamos a demanda, respondemos a essa demanda, e também o financiamento se dá por meio de um agente financeiro. Então, não é o Fundo que financia diretamente. O agente financeiro pode ser a Caixa, o Banco do Brasil, o Basa, o Banco do Nordeste, que utilizam o recurso do Fundo da Marinha Mercante para prover o financiamento, seja para o estaleiro, seja para empresa de navegação que toma esse recurso para realizar o investimento.

Foi percebido por nós uma grande oscilação no mercado, num passado bem recente, houve uma crescente demanda, principalmente, relacionada à construção de embarcações para navegação interior, que tem crescido bastante. Por outro lado, a maior parte de nossa carteira de projetos é composta por apoio marítimo e, como se verifica, como foi colocado, o apoio marítimo caiu muito sua demanda, que também foi reduzida principalmente pela Petrobras.

Então, o Fundo da Marinha Mercante, que tinha em carteira, projetos em andamento, em valores superiores a dois, três bilhões de reais, ano passado, seu desembolso não chegou a 500 milhões, então, houve uma redução significativa de desembolso para contratação de novos projetos que naturalmente nos trazem alguma preocupação. Justamente, para responder a essa queda de demanda, temos algumas iniciativas, e naturalmente contamos com a colaboração da sociedade, dos parlamentares para que essas iniciativas vinguem, consigam se materializar para que a gente consiga materializar para, por exemplo, atender aquilo que foi colocado pelo Luiz Bispo. Temos a demanda de construção de novas embarcações, de plataformas, e isso nos interessa. Faz sentido que o Fundo de Marinha Mercante financie, uma vez que tem interesse direto da Construção Naval desses projetos.

Vou tentar, mais uma vez, fazer a projeção, senão eu sigo. Realmente, não vou conseguir aqui. Vou seguir, então, o conteúdo da apresentação.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Você não recebeu o host?

O SR. RAFAEL FURTADO - Ainda não. Mas, se a senhora estiver de acordo, eu faço a apresentação detalhando as informações e posso compartilhar seu conteúdo sem nenhum problema.

O André está pedindo que eu compartilhe com ele a apresentação.

Já estou compartilhando com o André, a apresentação. Se ele puder passar para a sala, não tem problema nenhum para mim.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Ele não está conseguindo.

O SR. RAFAEL FURTADO - Talvez, ele não esteja como host, não sei. Se vocês estiverem de acordo, posso seguir com as informações.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Podem prosseguir e o André vai tentando.

O SR. RAFAEL FURTADO - Está bem, então, vou seguir aqui, por enquanto.

Vou falar um pouco sobre o polo naval, rapidamente, com foco, obviamente, no Rio de Janeiro, qual a contribuição do Fundo de Marinha Mercante, em relação ao polo, às construções e embarcações na região. Algumas informações sobre resultados a alcançar, alguns indicadores e alguns projetos e ação, em andamento.

O nosso polo é o do Rio de Janeiro e, obviamente, ele faz parte da História do Brasil, do Rio de Janeiro, ele é o berço da indústria naval, no Brasil. Temos registros de até doze estaleiros, na região, só que, alguns deles, infelizmente, estão em uma fase de recuperação judicial. Então, as atividades e operações são bastante restritas, mas entre essas atividades, temos construções de embarcações, reparos, docagens, que são atividades com alguma frequência que a gente vê a possibilidade de ampliar, especialmente, com o incremento da navegação de cabotagem na região e, também, a retomada do apoio marítimo, na Região Sudeste, especialmente, no Rio de Janeiro.

Há, claramente, uma capacidade significativa, instalada no Rio de Janeiro, especialmente, para a construção de embarcações de longo curso, embarcações de cabotagem e offshore. Há a possibilidade e a capacidade de construção de módulos e integração de plataformas, o reparo, a manutenção e docagem de embarcações. Os estaleiros, no Rio de Janeiro são classificados como de segunda e terceira geração, sendo que os de terceira geração são os que possuem mais tecnologia embarcada, com grande capacidade de produção. Então, não há por que se considerar que há uma defasagem tecnológica nos estaleiros do Brasil, especialmente, no Rio de Janeiro. É evidente que os estaleiros têm sim capacidade de produção, naturalmente, considerada uma demanda que surja.

Atualmente, temos alguns projetos aprovados dentro do Conselho, e não contratados. Eu queria fazer um parêntese, o projeto aprovado, que a gente chama de priorizado, não significa que o investimento vai nascer no dia seguinte. Para a gente é uma questão sensível. Percebemos, ao longo dos anos que cerca de 50% de projetos que são priorizados, indicados como projetos, seja estaleiro, ou as empresas de navegação que tenham interesse, eles não se tornam realidade, o que, obviamente, nos preocupa.

A gente tem, atualmente, uma quantidade de projetos aprovados de 273 milhões de reais, especialmente na área de apoio marítimo, mas esses projetos ainda não se tornaram realidade. Um desses projetos é a construção de duas embarcações. Então, a gente acredita, como foi colocado pelos Luiz Bispo, é importante que haja sim uma atenção no setor, identificar as principais razões da não execução dos

projetos. Provavelmente, são projetos que foram pensados para uma determinada demanda do setor, que não se materializou e, obviamente, esses projetos não foram adiante. Essa é a principal razão que a gente percebe.

Por outro lado, a gente também visualiza que há uma perspectiva de retomada do setor. Acreditamos que a BR do Mar tem o potencial de aumentar a navegação de cabotagem e, com esse aumento, poderá o setor prover maior serviço, principalmente, de reparo de embarcações, ou desmantelamento de embarcações, ao longo dos anos.

Vou falar um pouco dos projetos entregues, financiados com os recursos do Fundo da Marinha Mercante, nos últimos cinco anos, de 2016 a 2021. Desses projetos, a participação do Rio de Janeiro é importante. Temos o registro de que 27% dos projetos feitos no Brasil são realizados no Estado do Rio de Janeiro. Na verdade, 27,38%, ou seja, 23 projetos foram entregues num universo de 84 projetos.

Ainda que, não só o Rio de Janeiro, mas outros estados, outros estaleiros, ainda que estejam passando dificuldades no setor, há uma parcela significativa de participação que, para a gente, do estado, é bastante significativo.

Ainda assim, existem alguns projetos em andamento, um projeto de 9,2 milhões, relativos a duas docagens e um projeto de 294 milhões, para a construção do estaleiro Navship em São João da Barra. Um projeto está previsto para ter sua entrega concluída em 2021 e o segundo, a previsão do estaleiro é para 2022. São projetos, principalmente os de estaleiros, bastante significativo mesmo em andamento.

Quanto aos recursos, especificamente, recursos repassados por um apoio marítimo, o Rio de Janeiro, em relação a esses projetos, representa um percentual de 13,69%, para repasses, nesse setor, sendo que os estados que possuem parte mais significativa de participação é Pernambuco e Santa Catarina. Significa também que o Estado do Rio de Janeiro tem um potencial, ainda, de crescimento bastante grande, uma diversificação maior de portfólio de projetos e, de repente, concorrer com esses estados seria uma alternativa para ampliar sua participação no mercado.

É importante dizer que, em relação aos recursos do Fundo de Marinha Mercante, que tínhamos, no final do ano passado, a quantia de 25 bilhões de recursos disponíveis para financiamentos.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Rafael, interrompendo você, um minutinho, o André Merlo, comunicou que você já é host. Veja se consegue olhar para a tela.

O SR. RAFAEL FURTADO - Ok, vou tentar. Sim, já consigo. Vou ampliar.

O SR. RAFAEL FURTADO - Excelente.

Eu estava comentando que a participação do Estado do Rio de Janeiro, na indústria do apoio marítimo e repasses de recursos em termos de valor, ainda é um percentual que não compatível com o total de recursos que mencionei há pouco, que é de 27%. Vou voltar a tela para mostrar os 27%, que é a quantidade de projetos, que teve a participação do Rio de Janeiro e não é só limitado ao apoio marítimo enquanto, especificamente com relação ao apoio marítimo, em recursos, em valores correspondem a 13,69%.

Aqui, há um registro também a respeito da participação do Fundo da Marinha Mercante no aumento da frota, com destaque especial para o apoio marítimo novamente. Como falei, no Ministério da Infraestrutura, o Fundo da Marinha Mercante tem a maior participação. Então, temos 45% de participação na construção de novas embarcações. Embora, o setor passe por dificuldades, pode ser percebido que ele é um setor crescente. Não há redução de frota. Essa frota vem crescendo ao longo dos anos, como acontece também nos demais setores. Essa diferença, esse aumento, como eu havia dito, ele tem sido mais significativo na navegação interior, principalmente, na Região Norte do País, mas ainda acreditamos que o apoio marítimo continua sendo um setor extremamente relevante, mas acaba seguindo a demanda da indústria de óleo e gás, especialmente, para atender a esse setor.

Quero destacar algumas iniciativas que temos, que comentei, brevemente, no início de minha fala. Temos uma proposta de revisão da Resolução do Conselho Monetário Nacional, de nº 3828 - é importante dizer que o Ministério de Infraestrutura não faz parte desse Conselho. É uma proposta submetida pelo Ministério da Infraestrutura, obviamente depois de uma discussão do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante, mas ela é submetida ao Ministério da Economia que é quem leva essa proposta para o Conselho.

A Revisão da Resolução do Conselho Internacional busca a melhoria do processo da contratação dos projetos e, também, estamos prevendo justamente o atendimento a essa demanda da Indústria Naval ligada à construção de embarcações e montagem de plataformas de petróleo. Essa mudança, esse ajuste, na Resolução, para nós é fundamental e vem sendo discutida, ao longo dos últimos meses, com o Ministério da Economia, um parceiro importante. Vale destacar que o Ministério da Economia agregou uma série de Ministérios, inclusive, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Esse Ministério, que era o chamado MDIC tem a responsabilidade, sucedido pelo Ministério da Economia, de trazer a política para a indústria naval. Não é o Ministério da Infraestrutura que traz ou define se é política. Essa política é definida pelo próprio Ministério da Economia. Então, a nossa visão é articular com o Ministério de Minas e Energia, discutir e desenvolver uma percepção de mercado com o Ministério da Economia, com o objetivo de atender a essa demanda.

Temos também uma ideia de alterar a normativa para ampliar a possibilidade de utilização dos recursos do Fundo de Marinha Mercante, o financiamento do reparo. Hoje, a gente entende que existe uma falha na legislação, porque ele fala de docagem, de reparo, mas deixa de falar, por exemplo, da manutenção da embarcação, que é fundamental. Então, a gente acredita que a ampliação dessa utilização de recursos para o financiamento também da manutenção é uma iniciativa importante. Além disso, a ideia que a gente possa ampliar a gama de tomadores de empréstimos e de áreas que poderiam ser abrangidas por esses financiamentos, como é o caso da cadeia de suprimentos, relacionada com a indústria naval.

Outro investimento importantíssimo, principalmente em valor, não em quantidade de projetos, é o financiamento para os módulos de plataformas, a manutenção e, especialmente a atividade que é realizada, porque, muitas vezes, essas embarcações, esses módulos, são construídos fora do Brasil e precisam ser montados e essa montagem tem um valor significativo. É um valor que supera, para cada embarcação, para cada projeto, o valor de um bilhão de reais. Então, acreditamos que exista um potencial da indústria brasileira de executar essa tarefa. Naturalmente, isso refletiria no financiamento com recursos do Fundo da Marinha Mercante.

Outra atividade, que pode ser fomentada, desenvolvida, é a ampliação e financiamento para o descomissionamento, desmantelamento e, por fim, o financiamento para a indústria da pesca. A gente tem uma previsão na lei, para o financiamento da pesca industrial, mas a Resolução 3828, mencionada, não abrange esse tipo de atividade. Então, a gente está propondo a correção da Resolução para que ela tenha mais aderência com a legislação e permita o financiamento. Para isso, estamos também em contato com o Ministério da Agricultura e Pesca, que trata dessa atividade.

Outras iniciativas que coloco aqui rapidamente: uma atualização na Portaria do Ministério, que busca dinamizar o processo de atualização dos valores financiados, que hoje é um processo que traz uma burocracia. De repente, pode ser até necessário que seja feito um novo financiamento, simplesmente porque houve uma atualização dos valores dos projetos, ao longo do ano. A gente acha que isso não faz sentido e que, com a alteração da Portaria do Ministro, essa atualização dos valores pode ser feita automaticamente, sem necessitar de nova aprovação.

Outra iniciativa, que aconteceu ano passado, pelos agentes financeiros, com a anuência do Ministério da Infraestrutura. Nossa anuência como gestor do Fundo foi a ampliação do prazo de carência, para o pagamento, ou a própria concessão de um prazo intermediário, dentro do contrato, dentro dos limites da Resolução 3828, de forma que desse um waiver, maior fôlego no fluxo de caixa das empresas que, muitas vezes, não estão operando em função do impacto na indústria, causado pelo Covid.

Um ponto que eu gostaria de destacar, como um resultado, foi a entrega de 85 projetos, em 2020, num valor correspondente a 1,8 bilhão de reais. Lembrando que esses projetos que foram iniciados há alguns anos, então, a gente está vendo um resultado, uma entrega desses projetos. Não temos uma demanda, hoje, que corresponda ao que ocorreu no passado. Essa é a nossa preocupação, por isso a gente busca fazer ajustes na legislação, justamente para atender uma demanda hoje, que tenha uma característica diferenciada em relação ao que tínhamos no passado.

Vamos falar um pouco sobre a BR do Mar, uma iniciativa que temos que ver como de muita importância, que vai ampliar a demanda e a utilização das embarcações para cabotagem, no Brasil. Mas também, acrescentamos, buscamos aproveitar a oportunidade, que a BR do Mar está fazendo referência à navegação, para ampliar a utilização dos recursos do Fundo da Marinha Mercante. A gente está falando da possibilidade de utilização dos recursos para o desmantelamento desse comissionamento de embarcações e, também, de plataforma de petróleo, e permitindo a utilização de contas vinculadas, que são recursos originários de imposto de adicional de frete para a renovação da Marinha Mercante, para que seja feita a utilização desses recursos para a manutenção das embarcações. Isso vai facilitar, vai incentivar que as embarcações sejam mantidas, há a obrigação de que sejam mantidas, mas, ao mesmo tempo, hoje, elas têm que usar recursos próprios para essa finalidade. A gente está propondo que a conta vinculada a essas empresas possam ser utilizadas não só para a construção, mas também para a manutenção preventiva das embarcações.

Essas são as informações que tenho para compartilhar com vocês. Posso também repassá-las. Vocês já têm acesso à apresentação.

Estou à disposição para alguns esclarecimentos que, eventualmente, não tenha conseguido responder agora. A gente pode tomar nota, em relação aos questionamentos e repassar em outro momento.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Obrigada, Rafael. Sua exposição foi bastante interessante porque complementou bem as intervenções do Luiz Bispo, com relação ao conteúdo local, e os investimentos que o Fundo de Marinha Mercante já vem fazendo em relação a essa navegação de interior, o apoio marítimo, que são as embarcações de apoio e a Petrobras nisso é fundamental porque conversa diretamente com a questão da exploração de petróleo em águas profundas e que demanda, cada vez mais, tecnologia. Essa demanda é, cada vez mais crescente, inclusive, pelo aumento do tamanho e tecnologia dessas embarcações.

Você falou, Rafael, que entre a aprovação do projeto, ele é condicionado à avaliação desse Conselho Diretor, e a efetivação dele demanda um certo tempo. Você fala, mais ou menos, de quanto tempo?

O SR. RAFAEL FURTADO - Na verdade, o problema não tem sido tanto o tempo. Ele tem um prazo para ser contratado. Esse prazo é prorrogável. Então, não tem sido tanto a dificuldade das empresas têm tido, em relação à prazo, porque sempre que é solicitado, eu diria que é raro o caso em que, quando necessária a prorrogação do prazo, o Conselho não concede, é muito difícil acontecer essa situação.

Por outro lado, essas empresas, tanto o estaleiro como as empresas de navegação, precisam ter o projeto aprovado pelo agente financeiro. Temos duas hipóteses aqui que precisam ser mais bem avaliadas. Uma hipótese é que a própria empresa que teve o projeto aprovado não teve uma demanda firme, feita pela empresa, pela Petrobras, por exemplo, enfim;2 não teve a segurança de que ela teria utilidade, utilização daquela embarcação. Então uma retração da demanda faz com que ela evite fazer a contratação, essa é uma hipótese. A outra hipótese é quando ela de fato tem a demanda, tem a necessidade, e por algum motivo ela não consegue ou dar uma garantia ou ter o financiamento aprovado no agente financeiro.

A gente não faz a administração dessa situação aqui no Fundo. Quando recebemos a demanda, respondemos e geralmente a resposta é positiva. Não temos nenhum problema aqui, deputada, de disponibilidade de recursos; é importante dizer isso. Porque hoje a gente quando fala de financiamento público, quando fala de financiamento com fundo público, a principal restrição é a disponibilidade orçamentária, alguma burocracia, alguma coisa do gênero e não é o caso do Fundo da Marinha Mercante. Não há registro, por exemplo, dificilmente tem uma situação de dinheiro negado. Normalmente, quando a gente recebe a demanda a gente tem um diálogo com a empresa para complementar informações. Então há histórico aqui, minimamente significativo, que seja relacionado a negar projetos. E como também não há nenhuma restrição de recursos para o financiamento. Esses recursos são reembolsáveis, eles acabam por não afetar o teto de gastos - isso é importante dizer - e por não afetar o teto de gastos a gente não tem restrição em conceder o financiamento.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Você mencionou que houve uma queda nessa questão, principalmente do apoio marítimo; caiu essa demanda. Você teria alguma noção a que isso se atribui? Vocês fizeram algum estudo sobre isso?

O SR. RAFAEL FURTADO - Então, fizemos sim, não um estudo formal, mas nós fizemos um diálogo com o setor e toda resposta que a gente recebe é pela falta de demanda das empresas que fazem a operação das plataformas. O apoio marítimo basicamente atende à plataforma e com a redução da demanda dessas plataformas ou dessas empresas de contatação das embarcações houve a retração. E houve, também, uma maior disponibilidade de embarcações que estão já construídas.

Então, a demanda, mesmo que cresça, ela não é respondida imediatamente com a construção de novas embarcações. Por quê? Porque, primeiro, a demanda vai ser atendida pelas embarcações ociosas, obviamente que as empresas estão com alguma cautela com novos pedidos, porque obviamente isso tem um custo, e para a embarcação se pagar ela tem que estar operando. Então, acho que o principal fator aqui e que vai causar um impacto significativo será, certamente, o incremento da demanda das plataformas e das empresas para contratação do serviço dessas embarcações. Então, esse é o principal elemento que afeta o apoio marítimo.

Embora o foco aqui seja principalmente o apoio marítimo, no caso do serviço de navegação interior, a demanda tem sido crescente, principalmente porque o mercado tem demandado isso, tem crescido o mercado de navegação interior na Região Norte, no Arco Norte, então é uma posição que diversa que a gente visualiza, não dá para tratar o setor de navegação como uma coisa só e, por esse motivo, a gente olha de maneira diferente cada um dos setores.

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

Você falou com um certo entusiasmo sobre a BR do Mar, mas a gente sabe que esse projeto de lei tem sido um pouco polêmico. Nós mesmos aqui pela comissão estivemos em reunião com o Senador Nelsinho Trad, que nos deu toda a atenção, inclusive por meio da sua assessoria, e os deputados que são membros dessa comissão especial fizeram algumas sugestões, todos nós fizemos sugestões. A própria Dra. Magda também traçou alguns comentários e encaminhamos ao gabinete dele.

A preocupação de todos nós é justamente no resultado positivo desse estímulo ao transporte de cabotagem, esse modal, para que possa garantir justamente a nossa indústria, e aí a gente sempre puxa aqui a sardinha para o lado do Estado do Rio de Janeiro, acreditando justamente naquilo que você afirmou, não é?, da nossa capacidade produtiva, a qualidade dos nossos estaleiros na construção dessas embarcações. A preocupação é que não aconteça justamente o que vem acontecendo com os contratos da Petrobras, indo para fora a maior parte dessa construção e gerando uma infinidade de mão de obra desempregada. A gente, quando fala do custo Brasil, esquece que esse custo, se não é o pagamento do contrato, ele vem através de programas socioassistenciais.

Então, a gente tem essa preocupação e deseja com muito fervor que se encontre um caminho de fato na solução disso.

Eu vou abrir agora a palavra para os deputados que queiram fazer perguntas. Não sei se o Bomtempo já retornou ou se está em outra reunião.

Dra. Magda, gostaria de fazer alguma pergunta?

A SRA. MAGDA CHAMBRIARD - Gostaria, sim.