Eu quero passar a palavra para os deputados Filipe e Rubens Bomtempo, que permanecem aí conosco.

O SR. RUBENS BOMTEMPO - Eu quero, em primeiro lugar, parabenizar também a apresentação do Paulo Rolim, que foi bem elucidativa, bem didática. E traz também algumas preocupações, quando ele demonstra a fragilidade da nossa indústria naval, do ponto de vista do sucateamento, da falta de demandas e, consequentemente, a paralisação em que se encontra o setor. E a necessidade de investimento para a retomada desse setor.

Isso realmente nos assustou um pouco. Não é nada que você possa, da noite para o dia, resolver. E é importante que a gente inicie um trabalho de reconhecimento desse campo. Então, eu quero perguntar para o Paulo e para os demais participantes por onde que a gente poderia iniciar esse diálogo, essa rearticulação com o setor.

Ou seja, quais seriam, desses dezenove estaleiros, pelo menos, os três ou quatro principais que poderiam, num curto espaço de tempo, prepararem-se para poder dar uma resposta a um início, a uma retomada desse serviço? Essa seria a minha pergunta principal para o Paulo.

O SR. PAULO ROLIM - Agradeço, deputado Rubens Bomtempo, a oportunidade, porque um dos nossos diagnósticos lá, às vezes, causa um pouco de polêmica, porque a nossa ideia não é puxar para trás, é colocar que existem problemas também. É a gente focar nesses problemas. Então, é inquestionável que a indústria ficou sucateada por vários motivos. Então, há um investimento a ser feito.

Agora, quando se fala por que a Petrobras está levando ou levou os últimos contratos para fora, eu vejo duas razões para isso, que podem ser, há defensores de prós e contras, mas, objetivamente, o que aconteceu? Na época do oba-oba, criou-se... eu me lembro do Vícter, ele falava: “estamos dando obra para estaleiro virtual”, ou seja, o estaleiro não existia e ganhava a licitação.

Especificamente no caso dos replicantes, dos oito replicantes, que foi uma ideia fantástica de você, na medida em que estava ficando difícil obter VLCC para serem transformados em FPSO, a Petrobras concedeu um modelo modular, onde os cascos seriam iguais e os topsides seriam adaptados para cada um dos campos onde eles fossem operar. Só que, na licitação, venceu - eu sei porque participei com outra empresa - venceu o estaleiro lá de Rio Grande, que, na realidade, era um projeto. Um grupo que não tinha nenhuma experiência na atividade naval, um projetista que era desconhecido e a um preço que ficou... Eu não sei quanto é um bilhão de dólares, eu sei que é muito dinheiro, mas a diferença do primeiro colocado para o segundo foi dessa ordem. Alguma coisa devia estar errada. E deu no que deu.

O que acontece? A Petrobras pagou a conta. E uma conta muito alta. As embarcações foram atrasando, atrasando, atrasando. Chegou num momento em que o custo de não ter uma plataforma foi muito mais alto do que ela ter pagado um preço maior, e aí correu-se pra resolver. Tirou as embarcações e levou pra China para acabar na China. Ah, mas a qualidade é ruim, a qualidade é boa. O fato objetivo é que a conta ficou cara na escolha da origem e incompetência na execução, uma soma das duas coisas.

Enquanto a gente tinha aqui, por exemplo, no Rio de Janeiro, um sucesso comprovado, o grupo Fels entregando fazendo, a Modec voltou a contratar aqui. Muita gente dizia que só a Petrobrás. Não, a Modec está contratando. O que acontece é que a gente precisa, respondendo mais objetivamente ainda à sua pergunta, primeiro passo - e isso está lá no nosso diagnóstico: temos que recuperar a confiança na indústria. E eu costumo dizer que confiança é uma coisa que você ganha, é como atravessar o deserto num camelo, você leva dias atravessando, e a perda da confiança é uma corrida de fórmula um, basta um passo em falso pra você perder uma corrida. Foi o que aconteceu com a nossa indústria, ela perdeu a confiança de quem encomendou, porque custou muito caro, e teve que dar uma solução. Como recuperar isso? Voltando a ganhar a confiança. Mas o que vem primeiro, o ovo ou a galinha, como fazemos isso? E está acontecendo.

O que aconteceu hoje com essas obras menores ainda que a Modec colocou no Fels? Ele está colocando alguns módulos, vai-se reconstruir essa indústria, isso quando digo na área de FPSO, unidade da produção, está certo? Não adianta só eu carimbar que tem conteúdo nacional e tudo porque o dinheiro, a oportunidade... você vê o discurso de todas as petroleiras, a gente compete, apesar do sucesso do pré-sal, eles têm que convencer os board deles a investir, a apostar, a colocar dinheiro na frente, nas licitações, pra sair furando poço, porque às vezes, como deu Saturno, dá poço seco. Então, a demanda por esse capital é uma disputa muito grande. Nós não estamos sozinhos nesse mercado.

Então, a construção, a unidade, volto a dizer, a construção naval é meio, não é fim. A unidade, o fim dela fica lá, pronta na hora em que precisa. Depois que perfurou o poço e tá pronto pra produzir tem que tá a plataforma lá em cima. Se a plataforma atrasar, é dinheiro que o cara não recebe! São milhares de barris por dia que não são produzidos. Isto é um custo. Então, esse é um problema. Agora, a gente tem um sucesso reconhecido na área de embarcações de apoio marítimo, onde todos os contratos foram rigorosamente cumpridos, entregues no prazo, com qualidade. Aliás, a qualidade não se questiona, os que foram entregues, unidade de produção e tudo não se questiona. O que se questionou foi um problema 'megalomânico', que levou a que se criasse uma empresa de papel pra fazer 28 sondas, coisa de maluco, nenhuma empresa do mundo tinha sequer pensado nisso, uma estrutura de capital fraca, deu no que deu. Nenhuma foi entregue, um prejuízo enorme. Eu trabalhei na (não compreendido) ... mas construir uma fábrica de propulsões para atender esse mercado com um contrato, porque acreditávamos que teriam mais, e todos os investidores estrangeiros quebraram a cara, o maior prejuízo da NOV, da Vartsilo(?), que implantaram unidades enormes, e morreram na praia, porque o projeto era inexequível desde o seu princípio.

Então, a gente tem que ter pé no chão e entender que a Petrobrás não pode sozinha dar demanda para todo mundo, eu não acredito nisso. Ela pode, sim, flexibilizar suas encomendas, dando maiores oportunidades ou dando alguns quinhões fora do caminho crítico, até que a indústria se recupere, por exemplo..... FALHA NA TRANSMISSÃO SONORA ...

Ô, Desculpa. O casco não é um grande valor. O valor agregado estão os módulos na montagem, no teste isso sempre foi feito, vocês veem aqui, hoje está parado o Brasa, mas o Brasa chegou a ter mais de três mil funcionários, entregando que nem um relógio todos os módulos e fazendo a concepção. Não se fizeram um casco aqui no Brasil. Não adianta ficar querendo brigar para dar encomenda para uma indústria que está quebrada, que vai precisar de um montante enorme de recursos para voltar a fazer um casco de FPSO quando eu posso trazer. Agora, eu posso dirigir a encomenda, vai dar muito mais emprego, muito mais atividade se eu conseguir trazer os módulos para fazer no Brasil. Essa é uma alternativa, isso é uma opinião pessoal minha, mas eu sei que muita pode criticar. Mas sendo objetivo e tentando responder, o que pode ser feito já? E aí sim, voltasse a ganhar confiança da indústria, mas teria que conseguir entregar no prazo, conseguir voltar a fazer casco aqui em um ou dois estaleiros. Não vai renovar todo mundo. Tem estaleiro que ficou na metade e vai ficar na metade, vai buscar outra atividade.

Hoje, o Atlântico Sul é o único estaleiro desses novos que foram construídos que está lá operativo, está vivendo de reparo naval, se adaptou para fazer desmantelamento de embarcações também, mas não desmantelamento terceiro mundo, que eu chamo escravizado de mão de obra. Preparou-se para competir com as condições estabelecidas pela comunidade econômica europeia e pela convenção de Hong Kong. Investimento feito em contratar o (não compreendido), como tratar coral-sol, como fazer de forma efetiva dentro do dique, com segurança para o trabalhador. Isso custa dinheiro. É o mercado? É. Mas está lá pronto o estaleiro. Se essa demanda vai se realizar eu não sei, está vivendo hoje de reparo.

Desculpe se eu me alonguei um pouco, mas o assunto é apaixonante e às vezes eu falo demais.

Obrigado.

O SR. RUBENS BOMTEMPO - Para concluir, essa empresa a que você refere, é a Sete Brasil? (Pausa)

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Ouviu a pergunta do deputado Bomtempo?

O SR. RUBENS BOMTEMPO - Sim, ele respondeu, é a Sete Brasil.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Eu queria também fazer uma pergunta para o Paulo, aproveitando o gancho que ele falou sobre a necessidade de investimentos, de capital, que sejam destinados ao levante da indústria naval. Na maneira como ele vê, qual a importância do Fundo da Marinha Mercante nos investimentos para a indústria marítima, melhor dizendo, e o que dizer, também, Paulo, destas obras que estão paralisadas e que foram iniciadas justamente com esse capital do Fundo de Marinha Mercante.

O SR. PAULO ROLIM - Primeiro, em relação à importância do Fundo, ela é primordial. O Fundo de Marinha Mercante é a única fonte de financiamento acessível no Brasil. No exterior existem outras fontes de financiamento muito utilizadas para a construção naval, hoje esse mercado está começando a florescer no Brasil, que é o mercado de capitais. As empresas lançam ações no mercado, captam recursos e fazem os investimentos, então na indústria de petróleo hoje a gente tem o exemplo recente a PetroRio, um sucesso, agora 3R Petróleo, que acabou de fazer IPO com sucesso. Essas empresas levantam milhões de dólares, recursos de investidores privados que podem investir. É uma fonte alternativa muito usada no exterior, porque no exterior a não ser países como a Coréia, onde existem financiamentos do Estado disponíveis ainda, não financiamento mas garantia dada pelo Estado, no Brasil a fonte de recurso Fundo de Marinha Mercante foi um conceito extremamente inteligente, de alto sucesso. Houve apenas, na época do oba-oba, eu acho alguns desvios, que levaram, dada a facilidade de acesso, passou a financiar estaleiro, também, estaleiro do zero, estaleiro sem obra, no papel, bilhões, e que a garantia? Qual é a garantia que ele aceita? O próprio bem. Então, hoje a viúva é dona, pode ser a dona der vários estaleiros, é só executar a garantia, vai fazer o que com aquilo? Cada um de nós pagou por aquilo. Diferente do financiamento à atividade básica que foi concedida na renovação da Marinha Mercante, era utilizar os recursos do fundo para financiar embarcações. Era aceitável, como havia um excesso de recursos disponíveis no fundo, essa era a verdade, o Fundo é rico, porque ele jamais parou de arrecadar, ele arrecada em função do movimento de importação de bens do Brasil, é um adicional que nós pagamos, todo brasileiro paga por isso, mas ele era bem utilizado. Não há impedimento para que parte dele seja também utilizado para reativar os estaleiros, afinal de contas se não tiver estaleiro eu não vou conseguir construir aqui, eu não vou conseguir reativar o levantamento do fundo. O que houve foi um direcionamento criminoso de colocar bilhões para construir estaleiro. Quer dizer, o negócio era construir estaleiro, o resto era depois, está certo? Então, há de haver esse balanceamento, agora, a importância do fundo é inquestionável.

Veja, por exemplo, hoje como a crise abateu-se na área de offshore e tudo, quer dizer, os amadores estão... tem embarcação sobrando e tudo. Para onde tem ido nas últimas reuniões os recursos do fundo? Os recursos continuam existindo. O procedimento continua o mesmo, a aplicação dos recursos do fundo é o mesmo. Qualquer amador constituído no Brasil pode fazer, solicitar, apresentar um projeto e pedir recurso. Tem sido direcionado quase todos, porque os projetos existentes estão para Calha Norte. Então, hoje o que mais se usa o fundo de marinha mercante é na área de infraestrutura de transporte hidroviário na Calha Norte, com empresas privadas grandes, Multinacionais, inclusive, que vieram e estão operando no Brasil, construindo frota, aportando recurso, a hidrovias do Brasil é um exemplo claro também que foi agora, veio buscar recurso adicional com o IPO na bolsa de valores. Quer dizer, ela é uma estrutura de capital mista. Construindo embarcações, empurradores e barcaças.

Inclusive, eu vi uma notícia alvissareira agora a Hidrovias do Brasil vai construir um protótipo de um estaleiro na Bahia de empurrador elétrico. Quer dizer, é o topo da tecnologia hoje da propulsão elétrica. Então, existe desenvolvimento, a importância do fundo é primordial. A gente tem que proteger, batalhar pelo fundo eternamente. Esse fundo não pode ser extinto, porque ele vai terminar sim com toda a possibilidade de qualquer atividade nesse ramo.

Com relação à pergunta que a senhora fez, a segunda se foram utilizadas, foram. Como eu disse, o recurso está lá e está hipotecado o estaleiro ao BNDES que é o responsável. Como é que funciona o fundo de marinha mercante? O fundo é do Governo Federal, é um fundo que fica no âmbito do Ministério do Transporte, e ele elege bancos para serem repassadores. Antigamente era só o BNDES, depois, hoje também a Caixa econômica já tem autorização para fazer reparo, o Banco do Brasil tem autorização para fazer repasse, desculpe, e como é que funciona? Se apresenta um projeto para Conselho diretor do fundo de Marinha Mercante, esse projeto é analisado, ele é dado uma prioridade, se aquele é um projeto de interesse do país, ele tem prioridade para receber recursos do fundo. Aí, joga para o banco de escolha de quem está aplicando, pode ser o BNDES, Banco da Amazônia, Caixa econômica, e aí tem que fazer uma aplicação, oferecer que tipo as garantias e tudo mais do projeto, por quê? Porque o responsável pelo repagamento ao fundo é o Banco repassador. Então, ele tem a origem dos fundos, que é um recurso barato, está certo? Ele pode emprestar barato, porque a capitação dele é direta do Governo Federal, e ele se responsabiliza pelo repagamento ao fundo e vai ser garantido, vão dar garantias que ele vai tomar de cada tomador. Quão melhores forem, sejam essas garantias, melhor a segurança da operação, está certo?

Então, é um mecanismo excelente, funciona bem, bem gerido, se não houver ingerência política empurrando para financiar coisas que não tem viabilidade econômica, ponto final, está certo? Mas, e infelizmente alguns projetos foram financiados e por várias razões ou não conseguiram terminar, viraram sucata esses dos oito replicantes é uma tragédia, nada pode ser utilizado, acho que concluíram dois cascos ou três cascos unicamente, depois de muito atraso. Mas, existem outros exemplos, entendeu? E sucesso total de repagamento, não há problema nenhum. Fundo de Marinha Mercante é primordial.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Deputado Felipe, gostaria de usar da palavra?

O SR. FELIPE PEIXOTO - Sim, Presidente. Primeiramente, agradecer aqui a presença de todos vocês. Agradecer à deputada Célia Jordão por ter proporcionado o aceite a esse convite que foi deliberado em nossas reuniões anteriores. Acho que essa reunião está sendo muito produtiva, de muito aprendizado. Eu tinha certeza de que isso ia acontecer pela qualidade técnica de todos os presentes aqui nesse encontro, pela quantidade de estudos ao longo desses anos todos em que a Firjan vem se debruçando sobre esse tema. Agradecer aqui ao Mauro Lapa por ter intermediado esse encontro. É muito bom ver aqui também a Firjan, representado aqui pelo Caetano, grande amigo, parceiro de grandes lutas - bom revê-lo novamente aqui.

Aproveitando essa elevada qualidade de todos vocês que estão aqui presentes, eu queria fazer algumas perguntas. Não sei se o Paulo responderia a todas elas ou, talvez, os demais participantes também poderiam auxiliar nessas respostas. A primeira dúvida que eu fiquei, Paulo, na sua apresentação, quando você fala na questão do aumento da frota de apoio offshore. Essa mudança que nós tivemos da quantidade de embarcações que trafegavam, trafegam no Brasil com bandeira brasileira, nós estamos falando de embarcações construídas no Brasil ou embarcações patriadas no Brasil que, por tendo em vista a quantidade de demanda de serviço, houve a necessidade, talvez, de algumas embarcações dessas pegassem a bandeira brasileira? A primeira pergunta seria essa.

A segunda pergunta é a respeito de um número que me chamou a atenção, a respeito de Santa Catarina. Eu percebi ali uma quantidade expressiva de estaleiros num Estado que não tem muita tradição na área naval, diferente de Pernambuco, Rio Grande do Sul que, tradicionalmente, têm uma vocação e têm uma quantidade de estaleiros de produção naval mais antiga. Santa Catarina aparece ali e me causou surpresa. Inicialmente, imaginei que essa demanda fosse voltada para a indústria da pesca, que já foi muito forte aqui no nosso Estado e que, em determinado momento, foi, pela descida da sardinha para o Sul do país, se estabeleceu em Itajaí e Navegantes, e os armadores de pesca, todos, quase, e toda quase indústria saiu do Rio de Janeiro e foi para Santa Catarina. Então, inicialmente, eu estava imaginando que fosse algo nesse sentido.

Mas o Paulo faz uma observação a respeito de uma experiência de uma embarcação que está sendo construída para a Marinha brasileira, em parceria com a Boeing, em Santa Catarina. Aí, me traz aqui uma preocupação para o Rio de Janeiro, tendo em vista aquilo que a gente já viu que aconteceu na década de 80, que foi a saída da indústria pesqueira do Rio de Janeiro para Santa Catarina, que tem uma capacidade de apoio às empresas que ali se instalam e tem toda uma movimentação. Santa Catarina é um Estado muito pujante do ponto de vista industrial. A partir do momento que a gente tem uma iniciativa sendo feita para a Marinha com a Boeing, acendeu uma luz amarela para mim. Aí, eu faço uma pergunta, depois desse preâmbulo aqui. Santa Catarina está mais antenada do ponto de vista tecnológico para poder iniciar um processo de modernização das embarcações, como fez com a pesca, também no setor naval, e se aproveita disso para assumir uma possível liderança no futuro desse setor, ou é só algo que eu percebi e que não tem efetividade? Então, a segunda pergunta.

A terceira pergunta é a respeito da BR do mar. A gente teve ...

Você quer responder essas duas, Paulo, antes? Para não se perder?

O SR. PAULO ROLIM - Eu não quero ficar dominando, só que de Santa Catarina eu posso falar com muita propriedade porque trabalhei por mais de dez anos num estaleiro lá. Em primeiro lugar, a primeira pergunta tua, com relação às embarcações de offshore, eu diria que mais de 90% da frota bandeira brasileira foi construída no Brasil, nos últimos anos. Se existe ainda alguma embarcação operando com bandeira brasileira é muito antiga, que foi na época construída no exterior, mas a frota brasileira de offshore é uma frota moderna, construída nos últimos 15 anos, em estaleiro brasileiro. Aquelas duzentas e tantas embarcações que estão ali foram construídas no Brasil, com tecnologia, com capacidade, com prazo de entrega.

Com relação a Santa Catarina, cabem duas correções. Primeiro, não é a Boeing; é a Embraer.

O SR. FELIPE PEIXOTO - Opa, desculpa, é que elas estão se associando aí e confundi na minha cabeça.

O SR. PAULO ROLIM - Embraer. Poderia até ser, se há venda da Embraer.

O SR. FELIPE PEIXOTO - É verdade.

O SR. PAULO ROLIM - Mas não aconteceu. Mas Santa Catarina não é coisa nova. Como eu disse, comecei a trabalhar no estaleiro, em Santa Catarina, em 1980. A indústria naval catarinense não começou hoje. Já fez embarcações offshore de primeiríssima qualidade. Tive o orgulho de trabalhar na construção do primeiro e único navio químico-gaseiro, com tanque de aço inox, fabricado na América - foram feitos mais três navios gaseiros. Uma quantidade enorme. Hoje, em Santa Catarina, o estaleiro da Edison Chouest que é a Navship, talvez seja o melhor estaleiro offshore do país. As instalações são fantásticas, de primeiríssimo mundo. Tem lá também o estaleiro Oceana, onde vai ser feita a embarcação da Marinha, cuja escolha foi feita com muita precisão. É impressionante o nível tecnológico das instalações do Estaleiro Oceana, padrão alemão. Fazem blocos, com margem. Para quem está na construção naval, quando se faz um bloco, se deixa uns 50 milímetros para cada lado para, no corte, quando encostar um no outro, ajustar. Lá é zero com precisão milimétrica, acabamento avançadíssimo, qualidade de primeira, e começou com investimento da CVO, o estaleiro, feito para construir embarcações para ela. Quando o Estaleiro Ebin, aqui, ficou pequeno para o tamanho das embarcações, basicamente nos (não compreendido), havia uma projeção. Se o petróleo tivesse mantido aquela curva dos cem dólares, que acabou em 2014, ela tinha projeto de fazer 30 AHTS, cada AHTS, e estou falando de embarcações de 120, 140 milhões de dólares cada. Então, foi feito um investimento privado, (não compreendido), num estaleiro, de 100 milhões de dólares. Parte do projeto ficou parado, porque, quando os AHTS deixaram de ser necessários, o Estaleiro ainda tinha algumas obras para a CVO e ia ficar parado. Mas, tecnologicamente, tão avançado que permitiu a escolha da Marinha, juntamente com o líder do Projeto, que era a Embraer - porque o Projeto quando chegava na Marinha, é de muita tecnologia, tanto na área de comunicação, quanto de navegação, e o estaleiro era um instrumento. A escolha foi feita em parceria e acho correta. É um estaleiro do porte certo para o tamanho da embarcação. Já vivi a experiência dos primeiros navios patrulhas, construídos no Brasil, era num contrato com o Estaleiro Mauá e à época estavam lá parados por quase seis anos, duas embarcações. Fui chamado, à época, para assumir uma diretoria no Mauá, que vinha tendo problemas, e eu encontrava no meio daquele galpão enorme do Mauá, aquelas duas embarcações de trinta e poucos metros, cada uma, ocupando um espaço nobre, sem recursos.

Fui criticado pela solução dada e quase perdi o emprego. Briguei com o Hélio Paulo, briguei com todo mundo. Montei um esquema com a Marinha, tirei as embarcações de lá, levei para dentro do arsenal com a nossa mão-de-obra, com a nossa gerência, só para ficar lá com o compromisso de a Marinha voltar a colocar dinheiro, olhando a construção, nas barbas dela. Liberou o Estaleiro Mauá. Ou seja, a embarcação da Marinha, só fica pronta quando o peso de papel produzido for igual ao peso do navio - uma burocracia enorme.

Então, não é para qualquer estaleiro, e não pode ser muito grande, porque as embarcações são, dimensionalmente pequenas, mas extremamente complexas. O tempo de acabamento de uma embarcação de Marinha é muito grande porque os equipamentos elétricos e eletrônicos das embarcações de armamento são terríveis. É um ponto fora da curva, tem que ser especializado. A solução, encontrada pela Marinha, corretíssima. Tivesse colocado no estaleiro, ia quebrar a cara, como colocaram similares no EJA, antigo EMAC e agora, a solução que adotei, de 15 anos atrás está sendo adotada de novo. Tiraram de lá e estão levando para o Arsenal para acabar. Não é para qualquer estaleiro fazer.

Com relação a Santa Catarina, como eu disse, tem uma tradição de mais de 20 anos. Hoje, em Itajaí tem uma universidade, a Univale de nível técnico e de engenharia específico para a construção naval. É um polo mais desenvolvido hoje para área de recreio, fazendo iate acima de 30 metros, os estaleiros, que hoje lá operam, não só na área de manutenção, como na área de construção, só para citar esses dois, o Navship e Oceana, mais o Detroit, que fabrica. Para você ter uma ideia, a Starnav é hoje talvez uma das empresas de maior sucesso na operação de embarcação offshore. Começou pequenininha fazendo embarcações no seu estaleiro, e hoje acho que tem mais de 23 embarcações contratadas com a Petrobras com uma performance excelente. Todas construídas em Navegantes, ou seja, a indústria de Santa Catarina não é um voo de galinha. Ela começou há mais de 20 anos, com uma visão de tecnologia, a Universidade apoiando, mão de obra de excelente qualidade e uma característica da região de Santa Catarina. A indústria de Navipeças é basicamente indústria mecânica ou base elétrica. Lá você tem, para alimentação elétrica, WEG como fornecedora, a indústria de Nave Peças são, como na Alemanha, pequenas empresas familiares que produzem equipamento de boa qualidade. Então, a Navipeça continua.

Começou com a pesca, você tem razão, a indústria pesqueira lá demandou muito, construiu-se muito, só que a indústria pesqueira no Brasil sofre de dois problemas. Primeiro, financiamento. O fundo de Marinha Mercante não contempla financiamento para embarcação pesqueira, então acesso a financiamento, embora o valor do financiamento seja pequeno, as embarcações, comparativo com a offshore, são infinitamente menores, mas a pesca ainda é muito não tecnológica. É o pescador que não sabe operar radar, ele não pode perder a costa de vista. Então, a indústria lá tem condições de fazer embarcações maiores e a gente notado aí, você vê frota chinesa operando clandestinamente na Costa Brasileira, navios-fábrica aí, a gente precisa das obras da Marinha para proteger isso também.

Eu vi essa semana uma foto aérea noturna do que está acontecendo na Argentina, parecia uma cidade, a quantidade de luzes à noite, eram embarcações de pesca chinesa operando nas águas da Argentina, dizimando a fauna da costa. Isso acontece no Brasil ao longo da costa toda.

Imprensa Oficial
GOVERNO DO ESTADO RIO DE JANEIRO
documento assinado digitalmente
A assinatura não possui validade quando impresso.

A IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO garante a autenticidade deste documento, quando visualizado diretamente no portal www.io.rj.gov.br.
Assinado digitalmente em Domingo, 02 de Maio de 2021 às 18:00:38 -0300.