



Nota para a imprensa – 1/03/2007

## **O debate sobre a necessidade da construção naval no Brasil**

Ariovaldo Rocha – Presidente do Sinaval

Sempre que a questão do poder marítimo brasileiro surge para ser levado em consideração pela sociedade brasileira é bom partir de um panorama amplo.

O transporte marítimo é uma das ferramentas da projeção do poder de uma nação. Cerca de 80% das mercadorias do comércio mundial são trocadas por via marítima. Existe um complexo industrial-logístico que possibilita esse transporte. Inclui a construção de navios, construção de portos e seus equipamentos, e a formação de uma malha rodo-ferrovária de escoamento continente adentro.

Além de tudo, compreende a formação de um articulado arcabouço de Leis e regulamentos que possibilitem a formação desse complexo industrial-logístico. O Brasil, nos últimos 20 anos, praticamente abdicou de participar do sistema marítimo internacional. Atualmente o país não tem navio de bandeira brasileira no transporte longo curso. Esse é o cenário que o Governo Federal gostaria de modificar,

Os estaleiros são empresas e seu negócio é a construção de navios e estruturas flutuantes, entre elas plataformas de petróleo, que é um dos segmentos do setor de construção naval no Brasil. A construção no país das plataformas P-55 e P-57 representa uma etapa no desenvolvimento da construção naval brasileira. A Petrobras, a contratante dessas obras, é uma das maiores empresas do mundo e tem uma clara política de relacionamento com seus fornecedores.

Os debates sobre preços de contratos construção de equipamentos sob encomenda, são normais nesse ambiente. O que não pode ser considerado normal é que o embate comercial se transformar numa bandeira para combater a construção naval brasileira.

A construção de plataformas de exploração e produção de petróleo não é realizada com exclusividade pela Petrobras no Brasil. A ONIP indica que a Petrobras tem 18 projetos de construção de plataformas em andamento, 12 estão sendo contratados ou arrendados no exterior e somente seis em execução no país.



Imprensa - **SINAVAL**

É curioso que as fontes que atacam os estaleiros não citem que a recuperação da construção naval começou em 1999, com os navios de apoio marítimo a plataforma de petróleo. Em 2002, o Sinaval apresentou, a equipe do Presidente Lula uma estratégia em três pontos: 1) reativar a indústria de construção naval com os contratos para o segmento de produção de petróleo em alto mar (offshore), representando a construção navios de apoio; 2) ampliar a capacidade de construção local com o fornecimento de petroleiros; 3) manter a indústria naval sustentável com a construção de navios porta-contêineres para cabotagem e longo curso.

A implantação de uma indústria naval e de transporte marítimo, seguindo a legislação brasileira já existente, é um elemento para estimular o crescimento da economia e construir as bases de um desenvolvimento sustentável. Os negócios da indústria naval atraem o grande capital local e internacional. Entre os investimentos realizados em estaleiros estão os capitais oriundos de fundos de investimentos, de grandes empreiteiras, de grupos ligados ao agro-negócio internacional, a capitais estrangeiros da Ásia, Europa e dos Estados Unidos que estão construindo estaleiros em Pernambuco, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro e São Paulo.

O efeito multiplicador da indústria naval é relevante e impulsiona a economia local. Esse conglomerado produtivo é ambicionado por diversos países. Nem todos os países têm demanda interna por navios para conseguir a implantação dessa indústria. Muitos países consideram a indústria naval estratégica ao seu desenvolvimento e apóiam o setor com forte sistema de incentivos fiscais.

---

Mais informações: Ivan Leão –Assessor de Imprensa – (21) 9979-4486  
[ivan@ivens.inf.br](mailto:ivan@ivens.inf.br)