



Fórum Permanente para os Assuntos do Mar

Grupo de Trabalho da Indústria Naval

CONTRIBUTO PARA A REVALORIZAÇÃO DA INDÚSTRIA NAVAL PORTUGUESA 2010-2015

29 de Abril de 2010

FÓRUM PERMANENTE PARA OS ASSUNTOS DO MAR

Grupo de Trabalho da Indústria Naval

CONTRIBUTO PARA A REVALORIZAÇÃO DA INDÚSTRIA NAVAL PORTUGUESA 2010-2015

Síntese Executiva

O Grupo de Trabalho da Indústria Naval (GTIN) é uma estrutura informal integrada no Fórum Permanente para os Assuntos do Mar, que teve origem numa iniciativa da Associação das Indústrias Navais (AIN), que identificou a necessidade de uma inventariação e uma reflexão alargada sobre as medidas destinadas a dinamizar a indústria de construção e manutenção/reparação naval.

As actividades marítimas, nas quais se integram a construção e reparação naval, são essenciais para o funcionamento da Sociedade nos planos económico e social, quer nos campos clássicos da defesa e segurança, do transporte marítimo e das pescas, quer em todos os outros que ao longo dos tempos foram emergindo, como sejam as actividades ligadas ao off-shore, ao turismo marítimo, à náutica de recreio e à energia do mar.

Esta indústria apresenta vantagens competitivas relativamente à maioria das indústrias transformadoras, nomeadamente devido à privilegiada localização geográfica do país; ao largo de Portugal cruzam as principais rotas mundiais de transporte marítimo.

A construção e a reparação/transformação naval é uma indústria de elevada tecnologia, que proporciona milhares de empregos altamente qualificados, em estaleiros e seus fornecedores de equipamentos e serviços. Esta indústria, com base em PME, constitui uma pedra angular nos clusters regionais marítimos e uma valiosa rede de excelência na investigação científica.

A construção naval foi severamente afectada pela crise económica mundial, e também pelos desequilíbrios estruturais existentes e distorções de mercado. Contudo, os empresários estão a tomar as medidas necessárias para se ajustarem a um ambiente de negócios em mudança.

Segundo dados do INE acabados de publicar, o valor de negócios deste sector cresceu 19.2 % em 2008, relativamente ao ano anterior, para 501 milhões de euros, valor muito superior ao crescimento de 3.6 % do sector empresarial não financeiro português.

O crescimento do volume de negócios, observado entre 2004 e 2008, revela uma taxa anual superior a 16 %, provando que existe uma potencialidade que se devidamente apoiada na sua conveniente reestruturação, de forma a melhorar a sua competitividade, pode gerar um considerável emprego de mão-de-obra e receita, designadamente na vertente do comércio externo.

A indústria naval proporciona um conjunto muito alargado de bens e serviços para a defesa e segurança, transporte marítimo, pescas, operações off-shore, serviços marítimos e portuários, turismo, recreio, etc.

O sector em Portugal é bastante diversificado com presença relevante no mercado internacional de reparação de navios de grande dimensão, de construção de navios de médio porte e também já se está a afirmar noutros segmentos, através do conjunto de estaleiros de média e pequena dimensão que se encontram dispersos por praticamente todos os portos do continente e das Ilhas.

Tal como se verifica em outros sectores da actividade económica, na indústria naval, a qualificação profissional e a produtividade do trabalho assumem uma importância elevada

na competitividade do sector. O reconhecimento do potencial de emprego e a necessidade de recurso humanos qualificados, deve tornar este sector prioritário nas políticas públicas. O sector da construção e reparação naval está determinado a proceder a uma reestruturação e modernização profundas, mas as dificuldades conjunturais e a amplitude das tarefas a realizar requerem este esforço seja acompanhado de medidas públicas que motivem e credibilizem esse esforço privado.

As propostas de medidas que requerem a acção do Estado concentram-se no estímulo político, nas acções destinadas à internacionalização e promoção de exportações, nas medidas legislativas relativas ao licenciamento e regulação de actividades, na transposição e aplicação de legislação comunitária, na promoção de acções de formação profissional e, sobretudo, na facilitação das condições de financiamento, seja para investimento, seja para operações correntes.

Em concreto referem-se de seguida as áreas principais onde se considera necessário a intervenção do Estado, na função de catalisador e de facilitador do impulso que a indústria naval requer e que a importância social e económica do sector justificam:

- Medidas políticas, sobretudo no âmbito dos Ministério da Economia, Inovação e Desenvolvimento e do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, no sentido de facilitar o financiamento da indústria nas vertentes das garantias contratuais, financiamento estrutural e operacional, incentivos à inovação e melhoria da competitividade;

- Aplicação urgente em Portugal do regime comunitário de auxílios à inovação na construção naval, tal com vem sendo aplicado por outros Estados Membros e acompanhamento da dinâmica europeia visando o relançamento do sector;

- Aplicação de medidas específicas, no âmbito do IPTM, para se ultrapassar as dificuldades emergentes da aplicação da Directiva 98/18/CE do Conselho, relacionada com regras de segurança em navios de passageiros em viagens domésticas;

- Inclusão dos rios e das albufeiras nacionais no âmbito de aplicação da Directiva 2006/87/CE, facilitando o desenvolvimento da navegação fluvial nos rios Tejo, Douro e Guadiana.

- Alteração da legislação das concessões dos terrenos dos estaleiros no que se refere aos respectivos prazos que, sendo curtos, não permitem rentabilizar o investimento.

- No corrente esforço nacional de valorização da zona económica e do potencial alargamento da plataforma, incentivo e dinamização das actividades off-shore, fomentando e apoiando a participação nacional em projectos de investigação e de levantamento dos recursos naturais, com vista a posteriores acções de conservação ou utilização.

- Prosseguir o esforço de reestruturação e de modernização dos estaleiros navais com competências no sector da Defesa e implementar medidas objectivas que permitam a continuidade e o reforço da actividade de construção de meios navais de defesa e segurança numa nova fase, subsequente à política de contrapartidas, e onde a participação em projectos internacionais cooperativos tenha uma ênfase especial. Neste caso particular, deve existir uma atenção especial às iniciativas e políticas a adoptar na União, na vertente da indústria naval militar, pela Agência Europeia de Defesa (EDA), em particular em matéria de adaptação estrutural, cooperação estratégica empresarial e inovação.

- Consideração da indústria naval nas iniciativas da Ministério da Economia, Inovação e Desenvolvimento, através do AICEP, em matéria de diplomacia económica, dinamização da internacionalização e, igualmente, captação de investimento directo estrangeiro em projectos que dinamizem a indústria e a tornem competitiva e sustentável.

Do lado da AIN, enquanto associação empresarial representativa do sector, foram oportunamente apresentadas propostas de iniciativas objectivas que visam o reforço da eficiência colectiva, a qualificação profissional e a competitividade. Em consequência da

conjuntura, aguarda-se com grande expectativa a aprovação dessas propostas para se proceder á necessária implementação.

Naturalmente, pelo seu lado a indústria, os seus representantes e os empresários, uma vez que sintam a confiança e o empenhamento da administração pública e do governo no apoio às medidas indispensáveis para a renovação do sector motivam-se e comprometem-se, pelo seu lado em pôr em prática medidas concretas para a requalificação e melhoria do desempenho dos recursos humanos no sentido de incrementar o valor acrescentado nacional na produção e reparação de meios navais em articulação com as capacidades existentes e a desenvolver sejam nas áreas de projecto, de investigação e desenvolvimento, de novas tecnologias e de “marketing”.

A presente síntese está devidamente consubstanciada no “Contributo para a revalorização da indústria naval portuguesa 2010-2015” que se lhe segue e respectivos documentos anexos.

Pondo-se em prática estas e as restantes conclusões e recomendações constantes dos referidos contributos, em estreita articulação entre o governo, a administração pública e os responsáveis da indústria e das empresas, não existe qualquer dúvida que se contribuirá para uma revalorização de uma actividade tradicional do país, integrada num projecto mais vasto, tal como bem definido no estudo apresentado pelo Hypercluster da Economia do Mar, contribuindo assim para a afirmação de Portugal no mundo como um país marítimo, que esteve sempre na origem e percussão na continuidade da sua identidade e desenvolvimento.

FÓRUM PERMANENTE PARA OS ASSUNTOS DO MAR

Grupo de Trabalho da Indústria Naval

CONTRIBUTO PARA A REVALORIZAÇÃO DA INDÚSTRIA NAVAL PORTUGUESA 2010-2015

Índice

1. Introdução
2. Panorama geral do sector das indústrias navais
3. A acção do Governo
 - a. Acção política
 - i. Organização governamental
 - ii. O contexto europeu da indústria naval – a iniciativa Leadership 2015
 - iii. Parcerias estratégicas
 - iv. Recursos humanos
 - v. O regime comunitário de auxílios à inovação na construção naval
 - b. Legislação
 - i. Medidas legislativas facilitadoras da actividade – navegação em águas interiores
 - ii. Diploma legislativo sobre a responsabilidade pelo projecto, construção e reparação de embarcações
 - c. Estímulos económicos
 - i. Sistema de financiamento e acesso a capitais
 - ii. Energias do Oceano e outras actividades off-shore
 - iii. Apoio ao Hypercluster do Mar e ao Fórum Empresarial da Economia do Mar
4. Os compromissos da indústria naval
 - a. Formas de cooperação no sector dos fornecedores de materiais e de serviços
 - b. Constituição duma rede de utilização de equipamentos
 - c. A acção da Associação das Indústrias Navais (AIN) na dinamização do sector
 - i. Requalificação dos recursos humanos
 - ii. Criação dum padrão de qualidade AIN
 - iii. Desenvolvimento das acções de marketing
 - iv. Fomento do sector de inovação, tecnologia, estudos e projectos
 - v. Criação dum observatório da indústria naval
5. Conclusões e Recomendações

FÓRUM PERMANENTE PARA OS ASSUNTOS DO MAR

Grupo de Trabalho da Indústria Naval

CONTRIBUTO PARA A REVALORIZAÇÃO DA INDÚSTRIA NAVAL PORTUGUESA 2010-2015

1. Introdução

O Grupo de Trabalho da Indústria Naval (GTIN), é uma estrutura informal integrada no Fórum Permanente para os Assuntos do Mar que teve origem numa iniciativa da Associação das Indústrias Navais, que identificou a necessidade de uma inventariação e uma reflexão alargada sobre as medidas destinadas a dinamizar a indústria, no contexto da política nacional para a promoção do desenvolvimento dos sectores ligados ao mar.

A indústria naval é aqui entendida no seu sentido lato, incluindo estaleiros de construção e reparação, indústrias fornecedoras, portos, serviços de engenharia, projectistas, investigadores, consultores e técnicos do Estado.

O GTIN é, por essa razão, um grupo aberto que integra personalidades com experiências muito diversificadas em várias áreas, agindo quer a título individual quer em representação de empresas.

Sem enjeitar outras formas de actuação futuras (sempre dentro dos limites da actividade do Fórum Permanente para os Assuntos do Mar), foi decidido que este primeiro trabalho deveria concentrar-se em medidas concretas a propor ao Governo e, também, iniciativas que dêem a este uma visão de vitalidade da indústria da indústria de construção e reparação naval, através da assunção de compromissos de carácter empresarial.

Assim, entre as primeiras apresentam-se acções essencialmente políticas, iniciativas legislativas e propostas de estímulos económicos; entre as segundas enunciam-se medidas visando a requalificação dos recursos humanos e a introdução de um padrão de qualidade nas PME, o desenvolvimento de acções de marketing, o fomento do sector de estudo e projectos e medidas objectivas de melhoria da competitividade.

Por fim, mas não menos importante, pretende-se dar um contributo para que as autoridades governamentais considerem o sector naval, estratégico para a economia e para o emprego e que os profissionais readquiram a confiança em si mesmos para enfrentar as dificuldades estruturais e conjunturais do momento.

2. Panorama geral do sector das indústrias navais (anexo A)

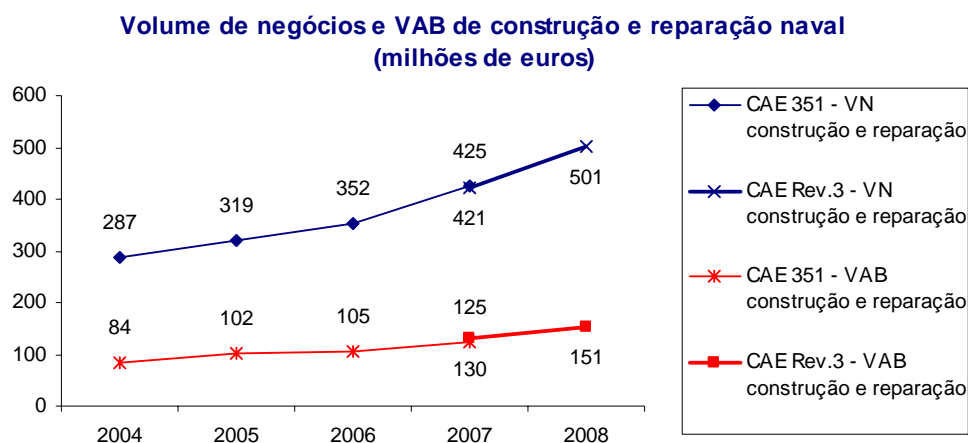
O sector é bastante diversificado, com presença relevante no mercado internacional de reparação de navios de grandes dimensões e dispõe de um conjunto de estaleiros de média ou pequena dimensão dispersos por praticamente todos os portos do continente.

O estudo do Hypercluster da Economia do Mar¹ registou para o ano de 2006 o seguinte valor económico da indústria de construção e reparação naval, incluindo o efeito multiplicador na economia portuguesa:

	Efeito directo	Efeito total
Produção (milhões de €)	269	834
VAB (milhões de €)	91	333
Emprego (milhares de indivíduos)	4.1	12.7
Remunerações(milhões de €)	83	210
Impostos s/ produtos(milhões de €)	12	66
PIB (milhões de €)	103	400

Dados mais recentes do INE e da AIN, demonstram que a actividade de construção e reparação naval tem apresentado um forte crescimento, bem quantificado desde 2004.

Volume de negócios e VAB de construção e reparação naval (milhões de euros)							
	2004	2005	2006	2007	2008	2008/2004	2008/2007
CAE 351 - VN construção e reparação	287	319	352	425		0,140	
CAE Rev.3 - VN construção e reparação				421	501		0,192
CAE 351 - VAB construção e reparação	84	102	105	125		0,140	
CAE Rev.3 - VAB construção e reparação				130	151		0,168



Conforme se pode retirar da informação estatística oficial do INE, agora já actualizado com a informação referente a 2008 e com a nova Classificação das Actividades Económicas (CAE Rev.3) as taxas de crescimento anual do volume de

¹ O Hypercluster da Economia do Mar, SAER/ACL, Lisboa, 17 de Fevereiro de 2009

negócios e do VAB cresceram acima dos 14 % no período 2004-2008 e em 2008, ano em que se iniciou a actual crise financeira internacional, os crescimentos foram respectivamente 19,2 % e 16,8 %.

Dum modo geral, verifica-se a necessidade de capitalização das empresas para procederem ao necessário aumento de produtividade; estas têm instalações necessitando de requalificação e dispõem de uma força laboral que carece de renovação e de maior qualificação. Em geral constituem pólos económicos e de empregabilidade com significado local. A despeito dos esforços e iniciativas individuais dos empresários, em resultado dos factores adversos com que este núcleo de empresas se tem defrontado nos últimos anos, a competitividade precisa de ser reforçada.

Associados aos estaleiros e oficinas, existem diversas empresas de serviços técnicos de apoio onde preponderam as sociedades classificadoras, as empresas gestoras de navios e outras organizações onde a actividade na indústria naval é uma componente não exclusiva do negócio.

A subcontratação de serviços industriais tem tido uma tendência de crescimento e assume um papel cada vez mais relevante, havendo que fazer um esforço para que esse aumento quantitativo na quota de actividade seja acompanhado de um significativo incremento dos padrões de qualidade.

Há que relevar que, no caso nacional, a indústria auxiliar a montante, isto é, a produção de bens destinados á incorporação em navios, tem pouca expressão, com excepção de nichos, como é o caso das tintas marítimas.

3. A acção do Governo

a. Acção política

i. Organização governamental

A visão integrada da política dos assuntos do mar, em sintonia com a política marítima europeia, deve ser reconhecida, afigura-se muito adequada, mas carece de maior dinamismo na acção.

A importância económica e social da indústria naval está claramente expressa no recente relatório do Hypercluster da Economia do Mar. Os membros do GTIN com actividade profissional no sector empresarial, consideram que uma acção mais dinamizadora por parte do Ministério da Economia, Inovação e Desenvolvimento, orientada para a indústria naval, é um requisito essencial para uma maior visibilidade e prioridade desta relevante indústria em termos económicos e de emprego, tal como tem sido praticado em sectores similares.

No movimento de relançamento da indústria naval impõe-se a fixação duma prioridade mais elevada por parte dos organismos da administração pública de promoção económica, inclusivamente com alguma discriminação positiva, necessariamente associada a objectivos e a compromissos por parte do sector produtivo.

ii. O contexto europeu da indústria naval – a iniciativa Leadership 2015

A indústria naval europeia atravessa uma situação depressiva, em virtude de uma drástica redução do comércio internacional

provocado pela recente crise financeira internacional. Embora a actual quota de mercado mundial de novas encomendas da construção naval europeia tenha caído, em 2009, para cerca de 5% em volume, o volume de vendas dos estaleiros europeus representou uma quota mundial acima de 15%, o que denota a relevância da indústria e a sua especialização em navios complexos quando comparada com a de outras regiões do Mundo.

De facto, a indústria naval europeia afirmou-se como uma indústria de alta tecnologia por oposição à que prevalece na Ásia e noutras regiões.

Em 2003, a indústria naval europeia tomou a iniciativa de lançar um plano, denominado de LeaderSHIP 2015. Este plano (anexo B) visava a adopção de uma política europeia para a indústria naval e foi objecto de acolhimento muito favorável pela Comissão Europeia e pelo Conselho da Competitividade da União Europeia.

Presentemente, procede-se à sua revisão para ter em conta a situação do mercado e os novos desafios colocados a esta indústria, designadamente os relacionados com a redução dos impactos ambientais ou com a nova concorrência internacional. Em concreto, são os seguintes os pontos do novo Leadership:

- Estímulo para a procura de navios (por exemplo, através de incentivos ao abate de navios antigos);
- Melhoria do acesso ao financiamento (por exemplo, através de um mecanismo de garantias a celebrar com o BEI);
- Restauração da concorrência justa no plano internacional
- Exploração de novas formas de colaboração europeia para a inovação;
- Tomada de medidas de compensação para minorar eventuais impactos sociais.

Estas vertentes encontram-se, ainda em apreciação pela indústria europeia, devendo em breve ser apresentadas às instâncias europeias (anexos C e C1).

O GTIN considera muito relevante que Portugal, no contexto do Conselho da Competitividade a realizar em Maio próximo, apoie o conjunto de medidas que, nessa altura, vierem a ser apresentadas e que deverão detalhar, com mais precisão, as linhas acima descritas.

iii. Parcerias estratégicas

Uma das dificuldades sentidas no sector refere-se á penetração de mercados em particular aqueles que são mais exigentes e agressivos.

A exemplo do que se tem praticado em outras áreas económicas, é fundamental que, na vertente externa, exista uma política de cooperação económica na área da indústria naval e que, igualmente, se proceda à análise da viabilidade da atracção do investimento directo estrangeiro, acompanhado de transferência tecnológica, aproveitando nichos de excelência e tirando partido de condições locais únicas, nomeadamente em matéria de localização e de clima.

Observa-se, nos últimos anos, uma forte componente da política externa nacional orientada para a promoção da economia e sua internacionalização; complementarmente têm tido grande

visibilidade as políticas específicas, no âmbito da cooperação com os PALOPs e com outros grupos de países na esfera de interesses estratégicos nacionais. É de todo conveniente que estes esforços governamentais sejam alargados de modo sistemático ao sector da indústria naval, robustecendo e ampliando o que pontualmente tem sido feito em benefício das empresas das indústrias de defesa do sector público.

Um outro aspecto a não descurar, caso a oportunidade apareça é a promoção da integração de empresas do sector num centro estratégico da indústria naval que venha a ser criado a nível europeu.

iv. Recursos humanos

A indústria naval nacional, conheceu um período de euforia na década de 70 do século passado, atingindo um efectivo laboral nos estaleiros e nas unidades de serviços industriais afins, da ordem da três dezenas de milhar de trabalhadores, com uma estrutura de formação e qualificação profissional baseada na formação interna e na transferência de conhecimento “on the job”.

O início da formação superior em Engenharia de Construção Naval em 1976 também contribuiu para uma visão optimista do sector.

Infelizmente, o contínuo abrandamento da actividade tem levado a uma reduzida renovação de efectivos na indústria com os consequentes reflexos na aplicação de novas tecnologias e no incremento da produtividade do trabalho.

Hoje, em Portugal, tal como se observa em diversos países europeus marítimos, o interesse por prosseguir uma carreira profissional nas actividades industriais ligadas ao mar é muito reduzido e, assim, nota-se um enfraquecimento na capacidade profissional instalada nos estaleiros, que urge inverter, com o concurso essencial do IEFP e de outros organismos privados ligados à formação na indústria.

Na indústria naval existem algumas profissões onde não ocorre diferenciação entre a formação para intervenção em navios e a formação para actuação no sector industrial geral; contudo ainda existe um número significativo de profissões onde o trabalho na indústria naval tem práticas específicas que têm de ser aprendidas, não só ao nível do operário executante, como para profissionais de qualificação média, como seja o caso dos técnicos de manutenção, dos desenhadors e projectistas e dos técnicos de instrumentação e de metrologia.

A formação profissional dos operadores de estaleiro naval defronta-se com a dificuldade adicional da dispersão dos locais de trabalho ao longo de portos que perfazem mais de 600 quilómetros de linha de costa, dificultando a organização de grupos de alunos em número suficiente para rendibilizar a iniciativa de formação.

Apesar da dificuldade do distanciamento entre estaleiros, há que actuar urgentemente em matéria de formação profissional, para que uma nova geração de operários e de técnicos venha a suprir as lacunas de formação tecnológica que se vêm a fazer sentir e que a cada dia que passa se agravarão.

v. O regime comunitário de auxílios à inovação na construção naval

Em 30 de Dezembro de 2003, a Comissão Europeia adoptou um Enquadramento de auxílios à Construção Naval (EACN) - Anexos D e D1 a D5. Naquele enquadramento, entretanto sucessivamente prorrogado até 2011, ficou prevista a possibilidade de auxílios à inovação nos estaleiros navais europeus (cf. parágrafo nº 15 do EACN), em complemento do recurso ao enquadramento comunitário dos auxílios estatais à investigação e desenvolvimento (EAID) (cf. parágrafo nº 14 do EACN).

O enquadramento horizontal EAID, aplicável a qualquer indústria, não permite, porém, financiar actividades de inovação aos protótipos que entram no circuito comercial. Isto conduz, na prática, a uma impossibilidade de acesso dos estaleiros navais a este regime, dado produzirem séries muito reduzidas ou mesmo projectos únicos de navios. O protótipo do navio objecto de inovação, não podendo deixar de ser comercializado, atento os valores económicos envolvidos, vê-se assim cerceado de aceder aos sistemas nacionais de auxílios à inovação que se regem pelo EAID, como sucede em Portugal com os instrumentos do QREN. Isto induz uma discriminação de facto na indústria de construção naval em relação às restantes, como, por exemplo, a aeronáutica em que as séries de um novo modelo (protótipo não comercializado) alcançam as largas dezenas ou mesmo centenas.

São estas as razões de fundo que levaram a Comissão Europeia (CE) a admitir a adopção de um regime específico de auxílios à inovação na construção naval, propiciado pelo parágrafo nº 15 acima citado.

Na sequência da publicação do EACN, a indústria naval europeia, sob a égide da sua associação europeia - CESA (Community of European Shipyards Associations) - manteve contactos estreitos com os serviços da CE, afim de “regulamentar” a aplicação, na prática, do previsto no paragrafo nº 15.

Nesse sentido foi produzido um relatório (Anexo B), que permitiu às Administrações de vários Estados-Membros, elaborar diplomas específicos de alcance nacional, para a implementação do disposto no referido parágrafo nº 15.

A esta data, tem-se conhecimento que 7 Estados-membros, a saber, a Espanha, França, Itália, Países Baixos, Alemanha, Finlândia e Grécia, já puseram em vigor medidas nacionais para o efeito. Tratam-se, de facto, de todos os países europeus com vocação marítima e com indústrias de construção naval, com excepção de Portugal e do Reino Unido, sendo que este último não tem hoje indústria de construção naval civil.

A aplicação do regime de apoio à inovação à construção naval, que permite auxílios até 20 % na componente de despesas de inovação incorporada num protótipo de navio, tem tido um importante impacto na promoção da inovação na indústria naval e, não menos importante, nas condições de competitividade dos estaleiros navais dos países em causa. A indústria de construção naval é, na Europa, uma indústria de alta tecnologia incorporando, frequentemente, inovações alcançando 10 a 20% do custo total de um protótipo.

A título de exemplo, os Países Baixos prorrogaram recentemente o seu mecanismo de apoio até ao fim de 2011, dotando-o de um orçamento de 40 Milhões de Euros para os anos 2010 e 2011. Torna-se evidente que a indústria naval portuguesa carece de um regime equivalente ao das suas congéneres europeias, sob pena de a sua competitividade ser fortemente afectada comparativamente aos seus concorrentes directos que transpuseram o EACN. Considera-se assim essencial a rápida implementação (transposição) do mecanismo comunitário de auxílio à inovação na indústria naval. Tendo em conta a existência de vários regimes nacionais já aprovados pela CE, não se prevêem dificuldades de aprovação pela CE de um mecanismo de apoio equivalente em Portugal. Considera-se, ainda, que o regime de auxílios pode ser financiado pelos fundos à disposição do actual QREN.

b. Legislação

i. Medidas legislativas facilitadoras da actividade – navegação em águas interiores (anexo E)

A Directiva 98/18/CE do Conselho relativa às regras de segurança para os navios de passageiros em viagens domésticas está estruturada para navios oceânicos de porte considerável e com cascos de aço ou material equivalente. Ficam em desvantagem armadores e construtores que, com embarcações de menor porte, pretendem construí-las em madeira ou PRF (polímeros reforçados com fibras), sobretudo para navegação costeira. Diversos países europeus têm reagido, designadamente a França e o Reino Unido. Neste, a Maritime Coastguard Agency (MCA) promulgou, logo em 1998, instruções que permitiam ultrapassar os inconvenientes apontados; mais recentemente tem feito publicar legislação nacional mas com a anuência da União Europeia recorrendo ao argumento das soluções equivalentes. Iniciativa semelhante se solicita ao IPTM, não parecendo tecnicamente difícil utilizar as soluções inglesa ou francesa.

A Directiva 2006/87/CE (no seguimento de diversas outras) estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, o que é particularmente importante para embarcações de passageiros. As regras conduzem a embarcações mais económicas para o armador, fomentando assim o turismo fluvial e a construção naval. Em Portugal tal não é aceite, uma vez que não estão incluídos rios ou lagos portugueses no âmbito da Directiva. A situação não é compreensível, uma vez que nem sequer existem problemas importantes transfronteiriços. Mais uma vez de pode recorrer ao exemplo inglês, com muitos cursos de água incluídos na Directiva e fazendo uso de derrogações – legais em termos europeus - quando a situação o aconselha. Em suma, a inclusão na Directiva criará condições de desenvolvimento da navegação no rio Douro (longe de ter atingido o seu potencial), no rio Guadiana (onde até Pomarão navegavam os navios do minério de S.

Domingos), no rio Tejo (estranhamente esquecido em termos turísticos) e outros.

ii. Diploma legislativo sobre a responsabilidade pelo projecto, construção e reparação de embarcações

A regulamentação da actividade de projecto, construção e reparação de embarcações, além de constituir um elemento promotor da confiança pública e da credibilização do sector, foi há muito identificada como um elemento essencial para a elevação no padrão de qualidade da actividade em Portugal, em particular da concepção e construção de navios.

Depois de detalhados estudos, foi possível elaborar um diploma legislativo no âmbito do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), que ao que se sabe está presentemente inserido no processo legislativo sob égide do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

c. Estímulos económicos

i. Sistema de financiamento e acesso a capitais

Uma das maiores dificuldades apontadas pelos empresários da indústria naval, que interfere significativamente na competitividade refere-se ao financiamento, quer de investimento, quer de operações, quer ainda para efeitos de garantias contratuais O anexo F, descreve de forma detalhada este importante aspecto. As recomendações específicas são:

- Que o sistema nacional de garantia mútua seja provido com uma dotação específica para o sector de construção naval permitindo, nomeadamente, o acesso às garantias bancárias necessárias ao desenvolvimento dos contratos de construção, nos valores típicos dos praticados pelas empresas a operar em Portugal (até cerca de 50 milhões de Euros por operação).

- Que seja instituído um esquema de incentivos à inovação na construção naval, nos termos acordados entre a indústria e a Comissão Europeia.

- Que se opere a evolução necessária para que a Concessão/Licenciamento seja reconhecido como activo;

- Que sejam alargados os prazos de concessão praticados pelo Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos.

- Que nas negociações com as Instituições de Crédito, seja focalizada a atenção no contrato estabelecido com o cliente e não exclusivamente na empresa – adaptação de técnicas/instrumentos financeiros usados em *project finance*;

- Que sejam criadas condições de acesso dos estaleiros aos sistemas de incentivos do QREN eliminando a exigência da autonomia financeira de 15 % nos projectos de investigação e desenvolvimento, e eliminando ou reduzindo substancialmente a exigência da autonomia financeira de 20 % para as grandes empresas no SI Inovação e de 15 % para os restantes projectos.

- Que seja facilitado o acesso dos estaleiros, em particular as PME, aos sistemas de incentivos do QREN, simplificando a informação necessária para as candidaturas (por exemplo, os balanços e as demonstrações de resultados previsionais a 5 anos).
- Que seja possibilitada a capitalização empresarial para partilhar com as instituições de crédito o crescimento sustentado;
- Que seja promovida junto das instituições de crédito de mecanismos agrupados de recurso a instrumentos de gestão de risco (cambial e taxa de juro).

ii. Energias do Oceano e outras actividades off-shore (anexos G e H)

O aproveitamento dos recursos oceânicos, nas suas diversas formas, exige plataformas. A concepção, construção e manutenção das mesmas, seja para o mercado interno seja para o mercado externo, constituem uma oportunidade que os estaleiros portugueses poderiam aproveitar, em particular em parcerias com estaleiros e outros interesses estrangeiros. Tratando-se de sectores e empreendimentos do domínio da Engenharia Oceânica, que geralmente configuram alta tecnologia e requerem forte potencial de emprego qualificado na fase de concepção, construção e implantação local, a acção do Governo na promoção da indústria naval seria da máxima importância com elemento promotor da credibilidade da participação nacional, também aqui com especial relevo para a participação em agrupamentos e consórcios internacionais.

iii. Apoio ao Hypercluster do Mar e ao Fórum Empresarial da Economia do Mar

A iniciativa empresarial alargada a todo o âmbito do Hypercluster do Mar, recentemente dinamizada através do Fórum Empresarial da Economia do Mar deve, na opinião dos membros do GTIN, ser institucionalmente apoiada no seu arranque, na medida em que tem uma acentuada sintonia com a Estratégia Nacional para o Mar, sendo alargada igualmente a outros sectores estratégicos da economia nacional, como é o caso do turismo.

4. Os compromissos da indústria naval

a. Formas de cooperação no sector dos fornecedores de materiais e de serviços

A constituição duma “plataforma electrónica de compras” ou a adopção de uma forma de agrupamento ad-hoc para compras em grupo, pode permitir melhores condições económicas para os estaleiros que se traduzem na redução de custos de produção e redução de imobilização decorrente de material de aprovisionamento.

Esta iniciativa poderá ser viabilizada sob a égide da AIN.

b. Constituição duma rede de utilização de equipamentos

Os constrangimentos económicos do sector, aliados à crescente exigência tecnológica e a uma permanente tendência para a incorporação de elementos inovadores, em particular no processo industrial, aconselham a alguma ponderação na realização de investimentos tecnológicos no equipamento de fabrico e de garantia de qualidade. Assim, em alternativa a uma aquisição de equipamentos onerosos e de duvidosa rendibilidade económica, por serem de utilização esparsa, preconiza-se a celebração dum acordo sob a égide da AIN para a criação duma *pool* de equipamentos, onde os parceiros se comprometam a cooperar na utilização, ceder temporariamente ou prestar serviços, mediante contrapartidas financeiras pré-estabelecidas. Preponderam neste grupo de equipamentos determinados máquinas ferramentas para deformação plástica de chapas, perfis e tubos, equipamentos de soldadura especial, equipamentos de metrologia dimensional, mecânica, eléctrica e electrónica, etc.

c. A acção da Associação das Indústrias Navais (AIN) na dinamização do sector

i. Requalificação dos recursos humanos (anexo I e K)

Considerando que a qualificação profissional é um factor chave no aumento de produtividade das empresas, a AIN propõe-se intervir junto das PME do seu universo que, na prática, não têm tido a possibilidade de promover a formação dos seus recursos humanos:

- a. Trabalhadores de empresas subcontratadas
- b. Trabalhadores de pequenos estaleiros navais

A formação visará sempre dois objectivos

- Aumentar o leque de conhecimentos e a competência profissional dos formandos, incluindo temas de qualidade e prevenção ambiental;
- Melhorar a competitividade das empresas empregadoras e, se for o caso, das empresas subcontratantes.

O apoio dos grandes estaleiros nacionais é vital para levar a cabo estas acções. Mas tal não exclui a necessidade e até a conveniência de as PME também apoiarem financeiramente, no limite das suas disponibilidades.

ii. Criação dum padrão de qualidade AIN (Anexo J)

Nos últimos 30 anos assistiu-se a um desenvolvimento muito grande de empresas de subcontratação, a par e passo com as drásticas reduções de pessoal dos grandes estaleiros.

A pouco e pouco tem-se vindo a desenvolver a ideia de apoiar e controlar os subempreiteiros, um pouco na esteira do que é feito na indústria automóvel. Na indústria naval a pressão vem sobretudo dos grandes armadores clientes da Lisnave e dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC), para os quais claramente não chega que estas empresas possuam um certificado de qualidade da série ISO 9000: é preciso garantir que não só os estaleiros cumprem os requisitos, mas que os seus fornecedores – entre os quais se incluem os subempreiteiros – os cumprem também. Trata-se,

essencialmente, de pequenos *clusters* formados à volta das grandes e médias empresas, com todos os tipos de competências: projecto, soldadura, metalomecânica, electrotecnia, decapagens e pinturas, limpezas.

Consideradas as carências de recursos humanos e financeiros das PME em causa, propõe-se a AIN, apoiada pelos estaleiros de maior dimensão, desenvolver e implementar critérios de qualidade com metodologias adequadas às suas dimensões. O objectivo é torná-las mais competitivas, sem descuidar a vertente ambiental.

É esta a essência do “Padrão AIN”, que se procurará enquadrar no sistema português de qualidade.

O mesmo conceito poderá e deverá ser estendido aos pequenos estaleiros. Tal terá bastante interesse no caso de trabalharem como subempreiteiros ou de pretenderem apor a marca CE aos seus produtos.

iii. Desenvolvimento das acções de marketing

A promoção agressiva e simultaneamente credível dos produtos e dos serviços tem uma importância fundamental, nomeadamente quando estão em causa novos mercados ou mercados administrativamente condicionados, situação que a recente crise tornou mais evidente.

Para a internacionalização, preconiza-se que sob os auspícios da AIN, se crie uma “trading house” nacional que, valorizando a marca “Portugal”, actue na fase promocional em benefício dos estaleiros nacionais, em particular das PME com estruturas de comercialização mais incipientes.

A fase contratual seria da responsabilidade do próprio estaleiro. As receitas da referida “trading house” seriam provenientes das empresas aderentes e teriam uma componente fixa e outra obtida em função das vendas.

iv. Fomento do sector de inovação, tecnologia, estudos e projectos (Anexo L)

Em resultado da redução da actividade nos últimos 30 anos e igualmente em consequência da ausência de regulamentação na actividade, o número de projectistas de navios e de outras estruturas, em qualquer das formas de intervenção, tem sido gradualmente reduzido, com largos inconvenientes para o sector.

Constata-se que a redução do número de projectistas, associada à rarefacção absoluta da actividade originou uma notável quebra de capacidade global, já que muito armadores nacionais tiveram que recorrer a projectistas estrangeiros, não por desvalorizarem os projectistas portugueses, mas por via de ausência de resposta tempestiva aos apertados constrangimentos no financiamento ao investimento a que os próprios armadores estão sujeitos.

Por outro lado, considera-se fundamental a criação duma articulação eficaz entre as preocupações quotidianas dos estaleiros, o desenvolvimento científico e a consolidação do conhecimento. A exemplo de outros sectores, é fundamental a criação dum centro

tecnológico que possibilite a experimentação e a consolidação de procedimentos e processos industriais e a formulação de soluções que se ajustem exactamente às pretensões dos executantes e dos tecnólogos nos estaleiros.

v. Criação dum observatório da indústria naval

A observação do desempenho de um sector de actividade não pode apenas ser feita pelos relatórios anuais. Não pode igualmente ser realizada pelos intervenientes directos, porque essa avaliação fica sempre afectada de pelo envolvimento emotivo que de algum modo desvaloriza os resultados finais e valoriza as condicionantes.

Nesse sentido, preconiza-se a criação dum observatório da actividade, dotado de independência institucional e que seja um instrumento útil para a monitorização do desempenho dos diversos intervenientes e do conjunto do sector, no sentido de corrigir estratégias ou de adoptar medidas conjunturais apropriadas. A Ordem dos Engenheiros, associação pública profissional que regula a actividade dos engenheiros em Portugal, já se mostrou disponível para, no âmbito do desígnio estatutário de promoção e valorização das Engenharias, integrar um observatório da Engenharia Naval, onde a actividade dos estaleiros e restantes intervenientes será, decerto, englobada.

5. Conclusões e Recomendações

- a. A indústria naval nacional não pode ser vista apenas num óptica de actividade para o mercado nacional; a exportação e até a internacionalização têm de estar subjacentes a qualquer política nacional para o sector.
- b. A primeira crise do petróleo de 1973 provocou uma grande convulsão na indústria naval ocidental, agravada nas décadas seguintes pelas crises económicas e financeiras que se sucederam; no caso nacional, a esses factores globais acrescentaram-se grandes convulsões no mercado nacional que era protegido e a redução drástica do transporte marítimo decorrente da descolonização e de um certo abandono da industrialização que se tem vindo a observar até ao presente.
- c. Mau grado a importância atribuída ao transporte marítimo, às pescas e a outros sectores de actividade marítima e ao contrário da generalidade dos países da OCDE, a indústria naval nacional ainda não conseguiu recuperar desses factores de desaceleração.
- d. Apenas um apoio estratégico do Estado, concertado com uma acção proactiva da indústria será possível inverter de forma inequívoca a tendência para a irrelevância económica e social da indústria naval. Esse apoio deve ser mais explícito nomeadamente por inscrição objectiva nas orientações das políticas nacionais para os sectores marítimos, em particular nos documentos estratégicos e de planeamento, As condições naturais, a maritimidade da Nação e o potencial de empregabilidade da indústria naval nas áreas portuárias, são evidentes e justificam que numa economia que se pretende equilibrada, exista uma indústria naval estruturada, inovadora e, pela sua qualidade intrínseca, competitiva.

- e. Existem deficiências de produtividade que podem ser minoradas em acções concertadas entre os poderes públicos e as empresas;
- f. A competitividade do sector pode ser incrementada de forma sustentada, desde que se resolvam os problemas de financiamento (crédito e garantias), que se melhore a formação profissional, que rejuvenesça a força laboral, se reforce a qualidade dos bens e serviços e se melhore a capacidade de promoção comercial.
- g. A estratégia nacional para as empresas do sector naval, terá de passar pela dinamização da indústria, reconvertendo, reorganizando e modernizando tecnologicamente os estaleiros nacionais, em particular os de dimensão PME.
- h. A promoção, desenvolvimento e incorporação de tecnologias nacionais através da criação de novos produtos, novos materiais, protótipos de novos equipamentos para navios, e de novas embarcações, mais eficientes em termos ambientais e energéticos será um dos desafios para os estaleiros e indústria auxiliar do naval.
- i. A investigação científica, desenvolvimento e inovação são as palavras-chave para o século XXI.
 - i. Para aproximar as políticas públicas do meio empresarial ligado à construção naval, a AIN propôs no âmbito do Cluster do Conhecimento e Economia do Mar, um projecto âncora denominado “Modernização e inovação das indústrias marítimas” assente em três pilares estratégicos ligados à construção naval:
 - Qualificação e Internacionalização
 - Inovação
 - Investigação e Desenvolvimento

Este projecto compreende iniciativas de curto, médio e longo prazo, que visam reforçar a inovação e competitividade do sector, incluindo as seguintes acções:

- Implementação de uma política para o sector que vise estabelecer condições equitativas de concorrência, no âmbito das medidas preconizadas a nível europeu, baseada numa abordagem que compreenda iniciativas de curto, médio e longo prazo, que vise reforçar a inovação e competitividade.
- Desenvolvimento de uma visão estratégica a nível nacional, incorporando a dimensão defesa e segurança e que trate em igualdade os estaleiros dependentes da Defesa e os tutelados pela Economia.
- Criação de condições para a captação do investimento estrangeiro e a formação de alianças estratégicas entre empresas do sector, a nível nacional e internacional.
- Incentivo do reforço da colaboração entre empresas e universidades, para a formação de um centro tecnológico e de ciência para a indústria naval.
- Disponibilização de apoios e incentivos financeiros dirigidos à inovação, nomeadamente de tecnologia e design, para ganhar nichos de mercado marcados pela alta tecnologia, incorporação de conhecimento e inovação.
- Participação na satisfação das necessidades da construção naval militar nacional e europeia, tal como proposto nos objectivos estratégicos do projecto “Uma Estratégia para a Base Tecnológica e Industrial de Defesa”.
- Implementação de uma maior eficácia no funcionamento dos mercados laborais, incluindo a formação profissional.

- Criação de uma dotação específica no sistema nacional de garantia mútua para a construção e reparação naval, para o financiamento à produção e ao fornecimento de garantias ao armador.
- Preservação do património marítimo-fluvial nacional e das identidades e culturas ribeirinhas e em particular os estaleiros tradicionais.

Lisboa, 29 de Abril de 2010

Os Membros do Grupo de Trabalho da Indústria Naval

Álvaro de Oliveira	António Duarte Silva	Carlos da Maia
Eduardo Dias Lopes	Fernando Ribeiro e Castro	Frederico Spranger
João Carvalho	José Ventura de Sousa	Mário Figueiredo
Norberto Pereira Duarte	Nuno Fonseca	Nuno Santos
Óscar N. F. Mota	Sérgio Fonseca	Victor Gonçalves Brito

Anexos *

- A. Visão sectorial da indústria de construção e reparação naval
 - A1. Tabela com mecanismos de apoio público ao pré-financiamento e às garantias aos estaleiros navais em vigor em 6 países europeus
- B. LeaderShip 2015 – Programa de acção, 2003
- C. LeaderShip 2015 – Defining the Future of the European Shipbuilding and Shiprepair Industry
 - C1. Bilbao meeting -LeaderShip
- D. Enquadramento de auxílios à Construção Naval (EACN)
 - D1 Enquadramento dos auxílios estatais à Construção Naval (2003/C 317/06)
 - D2 CE EACN (1)
 - D3 CE EACN N-71
 - D4 CE EACN N-69
 - D5 CE EACN NL2010
- E. Navios de passageiros em viagens domésticas – solicitação de legislação
- F. Sistemas de financiamento e acesso a capitais na indústria naval
- G. Off-shore marine technology
- H. Transport WP2011 Non-paper
- I. Requalificação de recursos humanos
- J. Padrão de qualidade AIM
- K. Subcontratação
- L. Estudos e projectos para o sector da construção naval – algumas reflexões
- M. CESA – Resposta global da Europa à crise global da indústria naval

* Serão disponibilizados no Portal MarOceano: www.maroceano.pt