

DISTRITO INDUSTRIAL DO RIO GRANDE: PERSPECTIVA DE MUDANÇA DE PERFIL INDUZIDA PELA IMPLANTAÇÃO DO POLO NAVAL E OFFSHORE.

Diogo Sá Carvalho

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo apontar a mudança, ainda que incipientes, mas representativa que está ocorrendo no distrito industrial do Rio Grande, fruto da implantação do polo naval, a partir da apresentação das empresas que já atuam no distrito Industrial, bem como as empresas que estão requerendo lotes para a instalação de suas unidades industriais. Com isso é possível projetar um cenário de como estará composto o distrito industrial do Rio Grande para o próximo quinquênio.

2 O POLO NAVAL DO RIO GRANDE

O Polo Naval do Rio Grande tende a redesenhar a tipologia de indústrias no Distrito Industrial do Rio Grande (DIRG), acrescentando novos setores aos já existentes e diversificando o tecido produtivo local. Esta expectativa quanto ao futuro da planta industrial riograndina é fruto da variedade de setores os quais a indústria naval está à montante.

A grandiosidade do setor naval concentra em seu entorno diversas empresas industriais de média a elevada tecnologia, com competências complementares a partir de interdependências nos processos produtivos de tipo vertebradores-sistemistas. Tal concentração espacial de uma grande gama de atividades produtivas – metalúrgica, eletroeletrônica, química e moveleira – permite inferir a formação de um cluster portuário-marítimo na cidade do Rio Grande (DOMINGUES, CARVALHO & MENEZES, 2008).

Direta e indiretamente, a instalação e, principalmente, a consolidação do Polo Naval e Offshore irá redinamizar e/ou potencializar a economia das atividades

já pré-existentes ao empreendimento naval. No caso do Rio Grande, o município apresenta um tecido produtivo diversificado, contando com atividades econômicas ligadas aos setores primário, secundário e terciário (CARVALHO, 2009).

As atividades primárias são aquelas relacionadas à economia da pesca e aos serviços relacionados a ela, bem como as atividades de preparação e preservação do pescado e fabricação de conservas do mesmo. Carvalho (Ibid.) também obteve como resultado da aplicação de sua metodologia para a identificação de potenciais arranjos produtivos locais¹ (APLs), atividades produtivas industriais como a produção de óleo vegetais em bruto e a fabricação de fertilizantes.

Também foram identificadas atividades econômicas relacionadas ao setor de serviços. Estas diretamente envolvidas com a economia do complexo portuário do município: atividades de carga e descarga e as atividades relacionadas à organização do transporte de cargas, como o despacho aduaneiro. Esta diversificação de atividades no município permite inferir a potencialidade de sua inserção em novas atividades econômicas como a indústria naval (CARVALHO, Ibid.).

3 RELEVÂNCIA DA ANÁLISE

Nesse contexto, e preocupado em entender a referida redinamização que o Polo Naval irá provocar na cidade do Rio Grande, este estudo propõe evidenciar a alteração no perfil das empresas instaladas no distrito industrial do Rio Grande, já que no distrito industrial do município é que se concentra a representatividade da cadeia produtiva da indústria naval.

4 OBJETIVO E METODOLOGIA

O artigo objetiva, então, apresentar a mudança, ainda incipiente, mas representativa que está ocorrendo no distrito industrial do Rio Grande, fruto da implantação do polo naval, a partir da apresentação das empresas que já atuam no

¹ Arranjos Produtivos Locais (APLs) - onde houver produção de qualquer bem ou serviço haverá sempre um arranjo produtivo em torno da mesma. Mais detalhes sobre APLs ver Carvalho (2009).

Distrito Industrial em um primeiro momento, bem como, as empresas que estão requerendo lotes para a instalação de suas unidades industriais posteriormente. Com isso é possível fazer uma projeção de cinco anos da transição do perfil da composição de tipologia de empresas do distrito industrial do Rio Grande.

A metodologia utilizada foi a coleta, organização e análise dos dados. Através do Centro de Indústrias do Rio Grande foram obtidos os dados das empresas atuantes no Distrito Industrial do Rio Grande. Os dados das empresas entrantes no DIRG foram obtidos através da Secretária de Assuntos Internacionais do Rio Grande do Sul, SEDAI.

5 O PROCESSO DE MUDANÇA NO PERFIL DO DIRG

Para uma melhor visualização da mudança que se projeta no perfil industrial do DIRG, é interessante, em um primeiro momento, apresentar a tipologia das empresas presentes atualmente no parque industrial riograndino. Abaixo, essa visualização é possível na tabela 1:

Tabela 1. Empresas presentes no distrito industrial do Rio Grande - DIRG

Setor	Empresa	Tipologia
Metalurgia	Metalúrgica Pampa Indústria e Comércio Ltda.	Fabricação de equipamentos para indústrias, tratamento de efluentes, serviços de torno, solda, cortes, dobras de chapa, desenvolvimento de projetos e equipamentos industriais
	Quip S.A.	Consórcio responsável pela construção da P-53.
	Metalúrgica Puma	Serviços de torno, solda, cortes, dobras de chapa, desenvolvimento de projetos e equipamentos industriais.
	Estaleiro Rio Grande (Erg1)/Engevix	
	Metalúrgica Profab	Serviços de torno, solda, cortes, dobras de chapa, desenvolvimento de projetos e equipamentos industriais.
Energia e Química	WTorre Empreendimentos Navais e Portuários Ltda.	
	Allchem Produtos Químicos Ltda.	Industrializa produtos para os segmentos de ferragem, tintas, material de construção, limpeza, automotivo e industrial.
	Refinaria Riograndense	Refinamento de petróleo.
	Petróleo Brasileiro S.A – PETROBRAS	
	Granel Química Copesul	

Tabela 1. Empresas presentes no distrito industrial do Rio Grande - DIRG

Setor	Empresa	Tipologia
Madeiras e Papel e Celulose	Âmbar Resinas Brasil Indústria e Comércio Ltda.	Fabricação de produtos químicos orgânicos.
	Tanac S.A	Produção de cavacos de madeira
Serviços	Polimix	Fabricação de concretos e prestação de serviços de concretagem.
	T. Martini; Tecon/ Wilson Sons; Maersk; Ctil; Mercontainer; Transcontinental; Codel; MSC; Capital; Einchenberg; Petroport; VBR; Intercontainers; NL Nascimento; Saga Containers	Serviços de terminal de containers e desembarço aduaneiro.
Alimentos	Bianchini S.A Indústria, Comércio e Agricultura	Beneficiamento de grãos, prestadora de serviços de logística de armazenagens e embarques portuários de granéis sólidos e líquidos.
	Bunge Alimentos S.A	Processamento de soja e trigo
	Bunge Fertilizantes S.A	Fabricação de fertilizantes
Fertilizantes	Fertilizantes Heringer S.A	Fabricação de fertilizantes
	Fertilizantes Piratini Ltda.	Fabricação de fertilizantes
	Francisco de Assis Sodré – FABRIMEC	Serviços de usinagem, fabricações de tubulações, montagem de estruturas metálicas, serviços de solda, obras em calderaria
	Gondran & Puccinelli Ltda. - PROFAB	Fabricação mecânica, montagem industrial, manutenção industrial, transportadores, aluguel de empilhadeira e Caminhão Munck
	INSUMOTEC – Leonardo e Franceschette Ltda	Armazenamento, mistura e comercialização de fertilizantes.
	RG Fertilizantes Ltda.	Fabricação de fertilizantes
	TIMAC – AGRO Indústria e Comércio Fertilizantes Ltda. (Grupo Roullier)	Fabricação e comercialização de fertilizantes, produtos de nutrição animal.

Fonte: CIRG (2010)

A seguir, a tabela 2 apresenta as empresas que estão em processo de aquisição de lotes no DIRG. A tipologia destas empresas está mais diretamente ligada às atividades do Polo Naval, destacando a ênfase industrial nesse processo de mudança. Ou seja, o vetor industrial naval está induzindo uma nova dinâmica no distrito industrial do Rio Grande ao redesenhar um novo perfil produtivo: antes predominantemente prestador de serviços e, a partir desse processo, acrescentando pesadamente o setor industrial.

Tabela 2. Empresas entrantes no Distrito Industrial do Rio Grande - DIRG

Empresa	Tipologia	Situação
Crizel		Em negociação
Metalúrgica Pampa	Metalúrgica	Projeto
Francisco Sodré	Metalúrgica	Projeto
Gondran &Puccinelli	Metalúrgica	Operando
Polimix Concretos		Operando
Perfetta		Em negociação
Cimec Engenharia Ltda.		Projeto
Mills	Estruturas e Serviços de Engenharia	Em negociação
Exwod		Em negociação
Laborial		Em negociação
Andrita	Manutenção mecânica e industrial.	Projeto
Bruanc	Montagem Industrial.	Projeto
Quero Diesel		Em negociação
Engevix	Engenharia Consultiva.	Projeto
Metasa	Engenharia em Estruturas Metálicas.	Projeto

Fonte: SEDAI/ZOPERG (2010).

6 A INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA

A indústria da construção naval mundial caracteriza-se pela fabricação de um bem de capital de alto valor unitário e longa maturação financeira, sendo um setor da economia que utiliza intensivamente mão-de-obra, sendo que 40% do custo dos navios são pagos em salários para os empregados (MDIC, 2002).

Historicamente, a indústria naval brasileira teve início no governo de Juscelino Kubitschek (1956 – 1961), que através do Plano de Metas criou a indústria da construção naval e a partir da Lei 3.381 de 1958, a Lei do Fundo da Marinha Mercante (FMM), deu-se início então a uma política de desenvolvimento da indústria naval brasileira (SINAVAL, 2010).

Ao longo dos governos brasileiros a indústria da construção naval sempre recebeu incentivos e se consagrou como a segunda maior do mundo na década de 1970. Nos anos 80, fortes crises econômicas juntamente com a desestruturação interna de órgãos responsáveis por fomentar e fiscalizar o setor colocaram um fim

em seu expansivo crescimento. Para arrematar o quadro de extrema fragilidade em que os armadores encontravam-se, nos anos 90 a liberalização do transporte marítimo de longo curso, adotada pelo Brasil, termina por mergulhar o setor da construção naval brasileira em uma profunda depressão com a extinção de importantes segmentos de fornecedores (SINAVAL, *Ibid.*).

Após tentativas de reverter a estagnação em anos anteriores, é no ano de 2003 que o setor naval brasileiro ganha novo enfoque, com a decisão de o governo federal estimular a indústria naval nacional motivado pelos altos custos com afretamento por parte da PETROBRAS, a renovação da frota da TRANSPETRO, a descoberta de campos em águas profundas, o que demandaria maior quantidade de embarcações de apoio e plataformas, e mudanças na política de conteúdo local nas rodadas de licitação da Agência Nacional do Petróleo (ANP). Ainda neste mesmo ano a PETROBRAS propõe uma nova política de compras, reservando aos estaleiros locais a preferência nas encomendas de navios e equipamentos para a exploração e produção de petróleo, sendo estabelecido um índice de nacionalização para suas demandas (SINAVAL, *Ibid.*).

Para atender a todos os novos cenários estabelecidos na construção naval voltada ao petróleo e gás, coloca-se como necessária a ampliação, atualização e construção de novos estaleiros, já que a capacidade instalada atualmente não faz frente às novas demandas. Neste contexto o porto do Rio Grande, no Rio Grande do Sul, entra como uma das alternativas para sediarem polos navais mais modernos em termos tecnológicos (SEDAI/FURG, 2009).

A cadeia produtiva da indústria naval está dividida em quatro partes, sendo elas: 1. INSUMOS BÁSICOS - constituída de chapas e componentes elétricos, eletrônicos e outros; 2. PRODUTOS - guindastes, guinchos e outros; 3. SISTEMAS - sistemas de propulsão e geração de energia entre outros; e por fim 4. INTEGRADORAS - que abrange plataformas, embarcações de apoio e equipamentos *offshore* para extração de petróleo e reparos navais (MDIC, 2002).

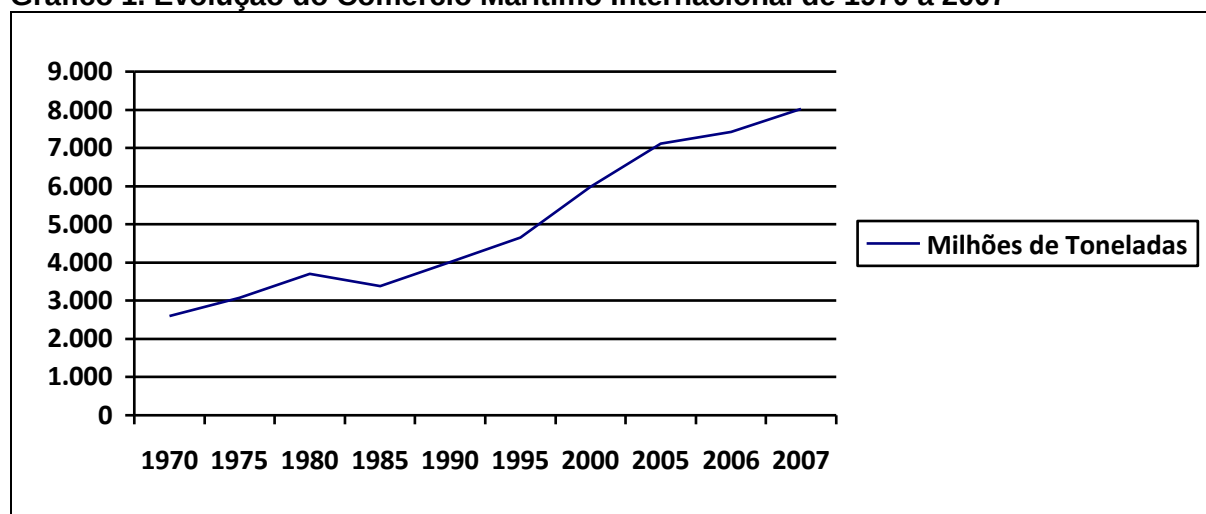
Os novos cenários na exploração de petróleo e gás natural *offshore* estão dinamizando a recuperação e também aumentando a participação de fornecedores ligados em toda a cadeia produtiva. É no distrito industrial que encontramos a representatividade da cadeia produtiva da indústria naval, ora analisada neste

trabalho que objetivou apresentar a mudança, ainda incipiente, mas representativa que está ocorrendo no distrito industrial do Rio Grande, fruto da implantação do polo naval.

E há importantes variáveis que garantem a perenidade ao Polo Naval que ora se instala em Rio Grande que são, além da conjuntura econômica interna favorável aos investimentos, estatísticas internacionais sobre o transporte marítimo que asseguram uma demanda contínua e crescente de navios e plataformas de prospecção de petróleo, bem como embarcações de apoio a estas estruturas. Além do fato da idade média da frota mercante mundial ser avançada, operando próximo à média de anos de uso, o que eleva os custos de operação e sugere ao armador a encomenda de novas embarcações (UNCTAD, 2008).

O gráfico abaixo apresenta a evolução do comércio marítimo internacional em uma janela de quase quarenta anos de análise.

Gráfico 1. Evolução do Comércio Marítimo Internacional de 1970 a 2007



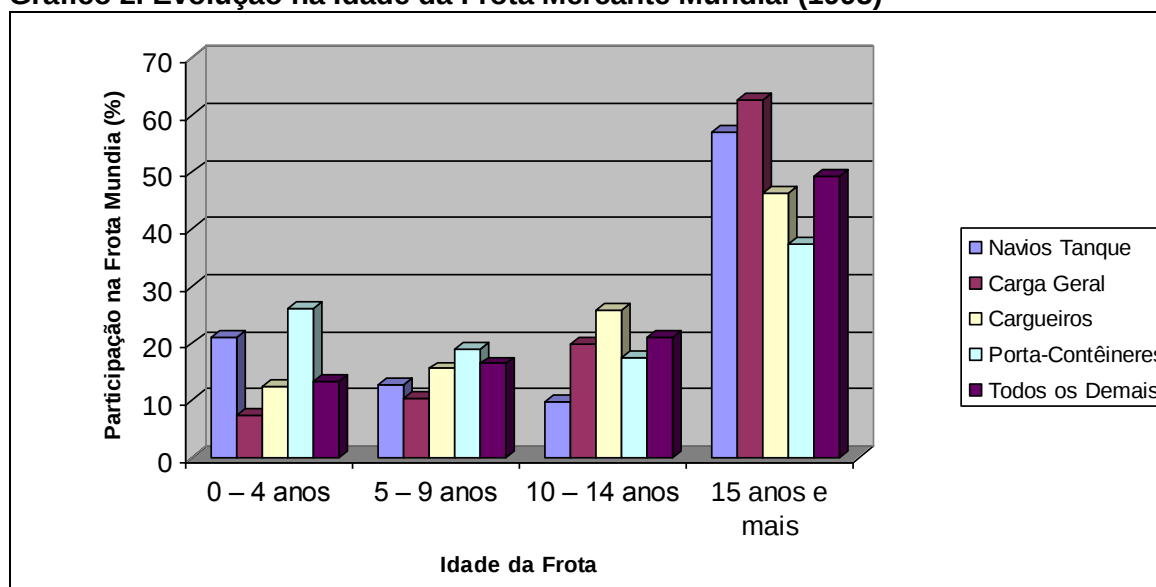
Fonte: UNCTAD (1998, 2004, 2006, 2007 e 2008).

O crescimento na tonelagem transportada no modal marítimo no comércio mundial nessas quatro décadas fica evidenciado no gráfico 1. Os gráficos seguintes destacam outro componente importante que pode permitir uma inserção internacional do Polo Naval do Rio Grande: a idade avançada da frota. Como dito anteriormente, esta variável é importante vetor determinante da perenidade do empreendimento naval.

Ao verificar que as diversas tipologias de embarcações apresentam uma idade elevada, quinze anos ou mais, acena para a potencialidade de suprir esta demanda mundial. Navios tanque e de carga geral são os de maior participação na frota mundial de suas respectivas tipologias. Cabe destacar que a frota de navios tanque é uma janela de oportunidades muito palpável para a indústria naval brasileira, pois depende menos do comportamento dos concorrentes internacionais do que das descobertas de petróleo no pré-sal.

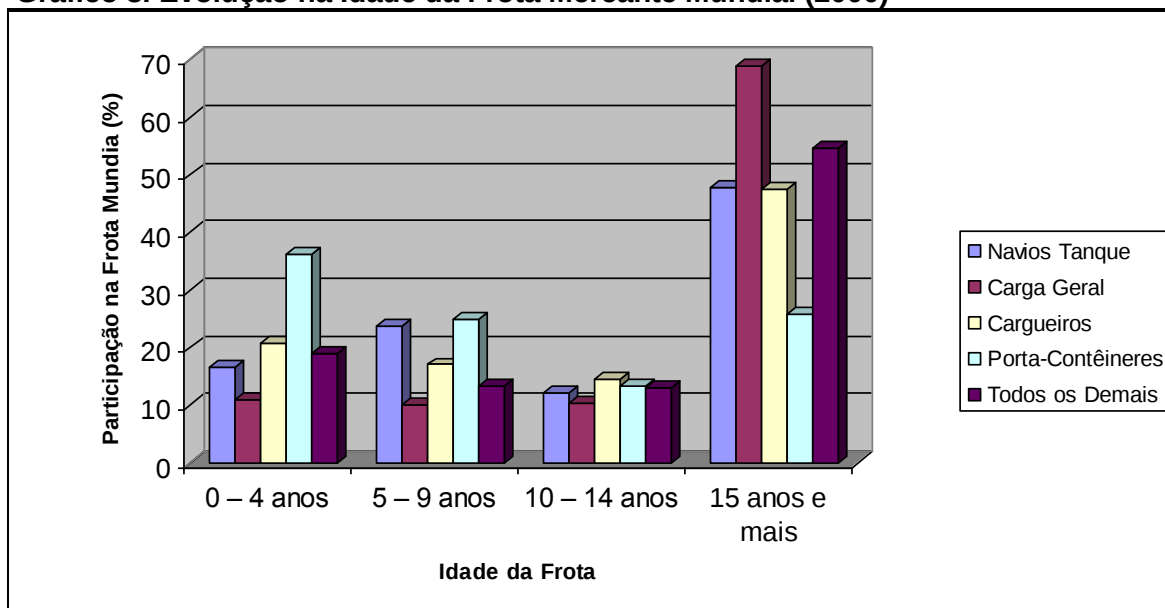
O gráfico 2 mostra essa evolução na idade da frota mercante mundial para o ano de 1995:

Gráfico 2. Evolução na Idade da Frota Mercante Mundial (1995)



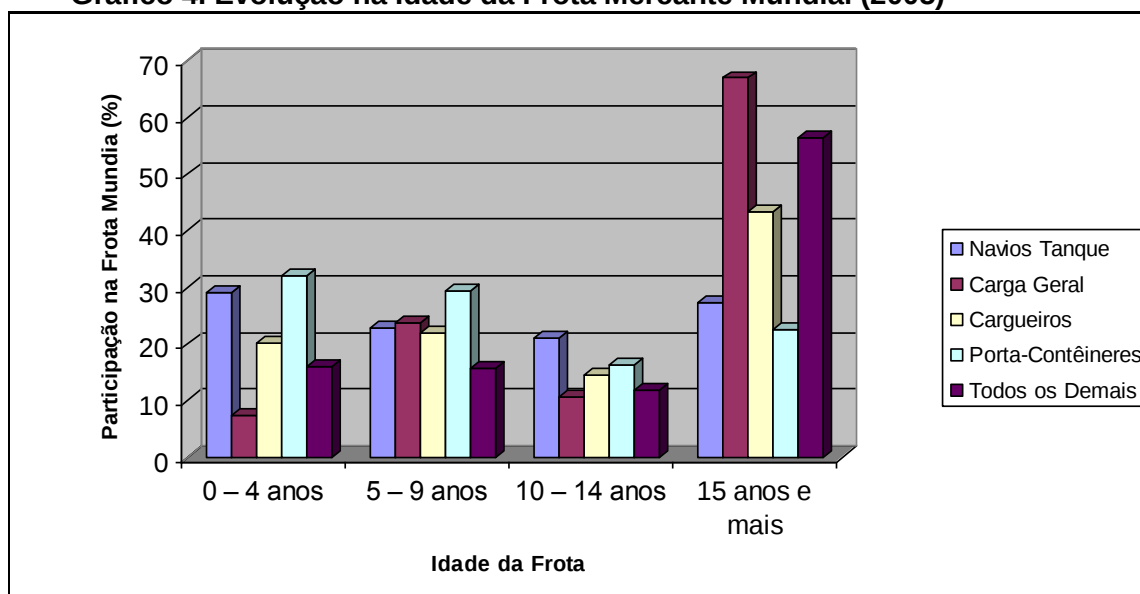
Fonte: UNCTAD (1995). Elaboração dos autores.

Os demais gráficos, 3, 4 e 5, abaixo apresentados fazem esta mesma análise para os anos 2000, 2005 e 2007, respectivamente. Os gráficos demonstram que a tipologia de navios tanque foi a que mais renovou suas embarcações marítimas. Esta renovação verificada pelos dados da UNCTAD sobre o transporte marítimo internacional é fruto de acordos internacionais que determinaram casco duplo neste tipo de embarcação, pressionando o setor a esta renovação.

Gráfico 3. Evolução na Idade da Frota Mercante Mundial (2000)

Fonte: UNCTAD (2000). Elaboração dos autores.

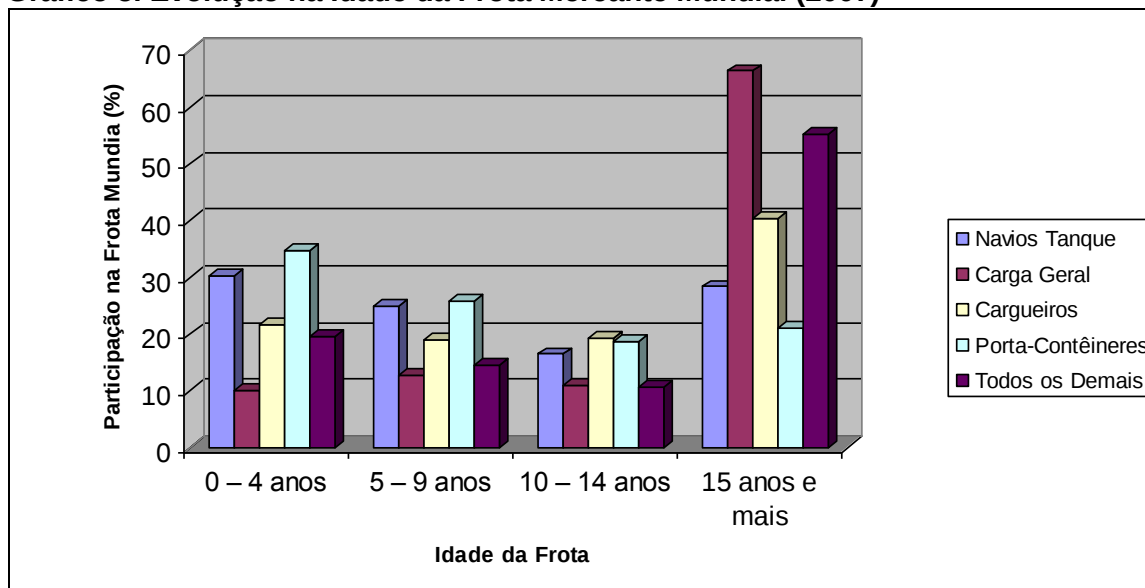
Tanto o gráfico referente ao ano de 2000 quanto o referente ao ano de 2005 não apresentam uma mudança na configuração da idade da frota mercante mundial.

Gráfico 4. Evolução na Idade da Frota Mercante Mundial (2005)

Fonte: UNCTAD (2005). Elaboração dos autores.

O Gráfico 5 apresenta a principal mudança na idade da tipologia de navios tanque.

Gráfico 5. Evolução na Idade da Frota Mercante Mundial (2007)

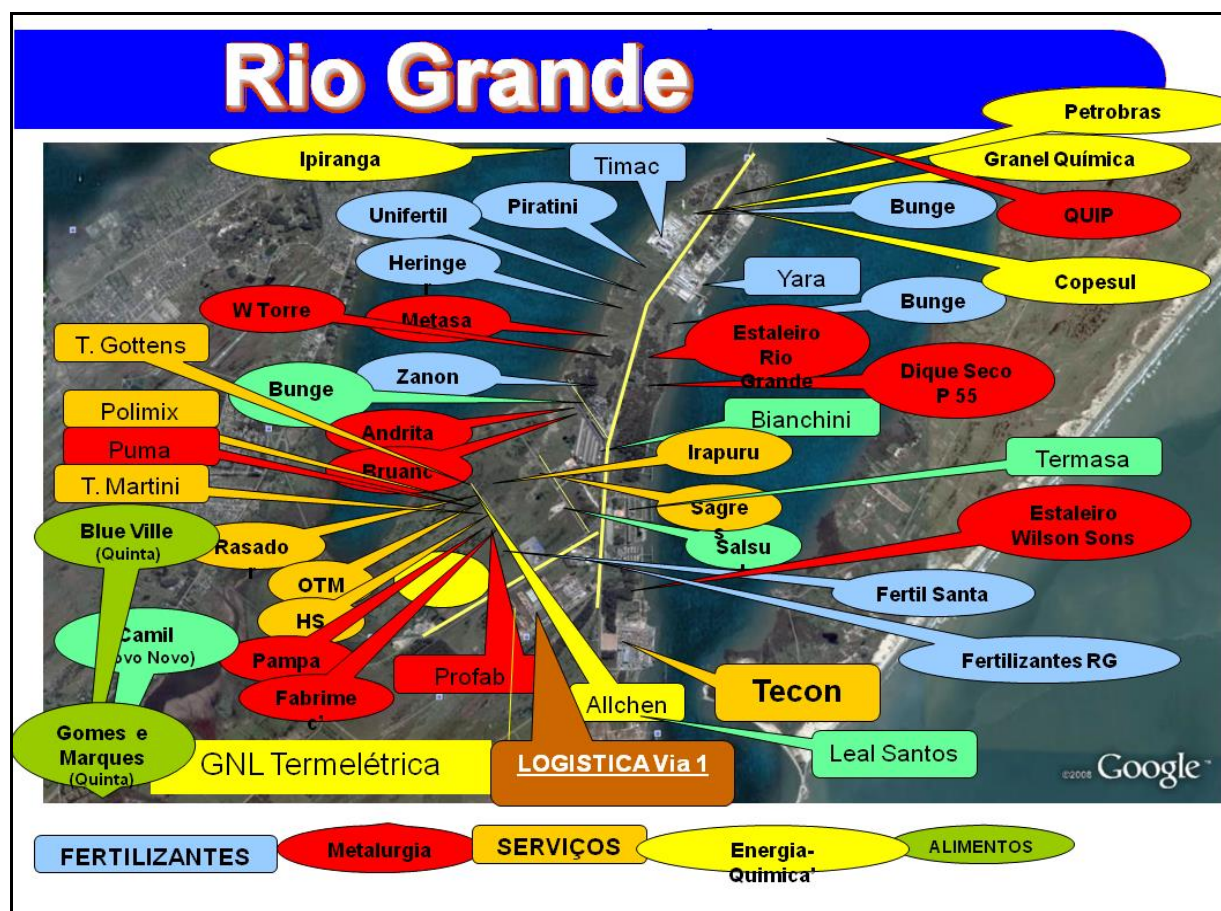


Fonte: UNCTAD (2007). Elaboração dos autores.

Este segundo ciclo de desenvolvimento exógeno que o município do Rio Grande começa a vivenciar encontra um novo contexto macroeconômico que o país atravessa, menos dependente de endividamento externo para alavancar seu desenvolvimento, diferente daquela conjuntura econômica existente na década de 1970. E essa nova conjuntura permite ao porto do Rio Grande aprofundar o perfil multifacetado de suas atividades (DOMINGUES, 1995). Neste processo haverá a intensificação das atividades de fluxo de cargas e o acréscimo de uma forte indústria ligada à atividade naval em sua retro área.

A seguir, o mapa do distrito industrial permite uma visualização da diversificada tipologia industrial que no próximo quinquênio redesenhará a área industrial do município:

Figura 1. Diversificação da tipologia industrial para os próximos anos no DIRG



Fonte: SEDAI

A figura acima projeta a mudança no espaço do distrito industrial induzida pela implantação do Polo Naval e Offshore do Rio Grande. Vale ressaltar que ainda há cerca de quinhentos hectares disponíveis para aquisição de lotes por potenciais indústrias que queiram se instalar e ainda há a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) que poderá ser anexada ao distrito industrial dobrando esta oferta de lotes (SEDAI, 2010).

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante destes fatos é possível inferir a mudança no perfil industrial do Rio Grande nos próximos cinco anos induzidas pela implantação do Polo Naval no município. Mesmo apresentando um tecido produtivo diversificado e, um distrito industrial também diversificado, o perfil predominante do DIRG nos últimos trinta anos foi o de fornecedor de serviços de suporte às atividades portuárias, como apresentado acima na primeira tabela.

A tipologia das empresas que estão adquirindo área no distrito para se instalarem permite afirmar um processo inicial de alteração do perfil até então predominante. Metalúrgica, manutenção mecânica e serviços de engenharia são atividades econômicas básicas da indústria naval, que demanda uma quantidade expressiva de aço bem como serviços e soluções especializados na área de engenharia.

As características da indústria naval demandam serviços de diversos setores. A figura anterior apresenta a perspectiva de um distrito industrial multifacetado, com uma composição de setores que fornecerão produtos e serviços para o Polo Naval. O mosaico industrial previsto é composto pelos setores de metal-mecânico e eletroeletrônico, como entrantes, somando-se aos já tradicionais químicos e de alimentos que tendem a ser potencializados, especialmente os setor químico devido à complexidade da construção de cascos, plataformas de prospecção de petróleo e embarcações de apoio à prospecção *offshore*.

A idade avançada das principais tipologias de embarcações que compõem a frota mundial juntamente com a evolução da tonelagem de carga transportada anualmente pelo modal marítimo nas últimas décadas são fatores estruturais e conjunturais da economia mundial. Fatores importantes que também influenciam a demanda sobre a indústria naval e que potencialmente podem contribuir para a consolidação do polo naval do Rio Grande.

Por todos estes fatores, prospecta-se não apenas a alteração de perfil industrial no distrito industrial riograndino, mas principalmente a maturação e perenidade desse gigantesco projeto estatal de construção naval na cidade do Rio Grande.

8 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Desenvolvimento de Ações de Apoio à cadeia Produtiva da Indústria Naval e Marinha Mercante**. Relatório, 2002, 25p.

CARVALHO, D. S. **Identificando potenciais arranjos produtivos locais (APLs) no sul do Rio Grande do Sul: uma proposta metodológica**. Rio Grande, ICHI/PPGeo/FURG, Dissertação de Mestrado, 2009, 178p.

CIRG. **Centro de Indústria do Rio Grande**.

DOMINGUES, Marcelo V. D. L. R. **Superporto do Rio Grande: plano e realidade. Elementos para uma discussão.** Rio de Janeiro, CCMN/PPGG/UFRJ, Dissertação de Mestrado, 1995, 328p.

DOMINGUES, M. V. D. L. R.; CARVALHO, D. S.; MENEZES, G. R. Polo Naval do Rio Grande: primeiros insights sobre a estruturação de um cluster portuário-marítimo no extremo sul do Brasil. In: **IV Seminário Internacional sobre Desenvolvimento Regional**, 4, 2008, Santa Cruz do Sul. **Anais...** Santa Cruz do Sul, RS, Brasil, UNISC, 2008. (CD-ROM).

SEDAI/FURG. **Desenvolvimento e Consolidação do Polo Naval e Offshore do Rio Grande.** Relatório, 2009, 386p.

SEDAI. **Secretaria do desenvolvimento e dos assuntos internacionais.** Governo do Estado do Rio Grande do Sul.

SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO NAVAL – SINAVAL

(www.sinaval.org.br) Acesso em maio 2010.

UNCTAD. **Review of maritime transport.** New York, United Nations, UNCTAD, 2008.