

SEMINARIO SOBRE O DESENVOLVIMENTO DA CABOTAGEM (Brasília 12 de Agosto de 2009)

Senhoras e Senhores,

Inicialmente gostaria de mencionar a satisfação do Syndarma em cooperar com a ANTAQ na realização deste importante Seminário, sobre o desenvolvimento da Cabotagem Brasileira e que conta com o apoio do Ministério dos Transportes.

Gostaria em nome do Syndarma agradecer às autoridades que aqui estão prestigiando este evento, e que reconhecidamente são igualmente entusiastas do desenvolvimento de nossa cabotagem.

Agradeço a presença e a participação de todos, em especial dos palestrantes, moderadores e debatedores, que são profundos conhecedores da atividade, e gentilmente se dispuseram a contribuir neste esforço em prol do desenvolvimento de nossa cabotagem.

A intensificação dos transportes de mercadorias por cabotagem é seguramente o método mais rápido e eficaz para corrigimos o antigo e indesejável desbalanceamento da matriz de transporte no Brasil.

Temos uma matriz baseada preponderantemente no transporte rodoviário, e partes consideráveis de nossas estradas estão em condições sofríveis, e existem graves problemas de congestionamento em alguns trechos importantes.

Nossas ferrovias, em sua grande maioria, são direcionadas no sentido transversal ao litoral, e varias delas possuem bitolas diferentes entre si, fatos que dificultam a necessária integração dos transportes no Brasil.

A construção de longas estradas e grandes ferrovias requer vultosos investimentos, e recursos são escassos.

Enquanto isto, nosso mar está ai inteiramente disponível, e sua utilização não requer dispêndios por parte da sociedade.

Possuímos aproximadamente 8000 km de litoral, e se considerarmos a distância navegável entre Rio Grande e Manaus, que é realizada por navios de grande porte, chegamos à impressionante cifra de cerca de 10.000 km. Tão grande que é maior que a distância entre o Brasil e a Europa.

Ao longo das águas de nosso litoral, cortando nossa Amazônia Azul, possuímos uma Supervia de Comunicação que permite a real e tão necessária integração dos transportes no Brasil.

Esta integração via cabotagem pode ser fator decisivo na redução dos desequilíbrios regionais, e fundamental para o desenvolvimento das sofridas regiões Norte e Nordeste do Brasil.

Devido a sua importância o desenvolvimento de nossa cabotagem deveria ser inserido como um dos itens da mais alta prioridade nos planos de desenvolvimento de nosso país.

O transporte por via marítima de grandes volumes e em distâncias médias e longas é reconhecidamente menos oneroso que pelos demais modais.

Além do custo mais baixo, adicionam-se outros importantes aspectos, tais como a significativa economia de combustíveis e o elevado grau de sustentabilidade desta modalidade de transporte.

O transporte marítimo acarreta substancial redução na emissão de CO₂ vis a vis os demais modais. Evita ainda importantes problemas sociais, eliminando o trânsito de veículos pesados no meio de cidades e em aglomerações ao longo das vias de trânsito.

Enfim, o transporte marítimo é mais econômico, preserva o meio ambiente e proporciona melhores condições de vida. Temos que usá-lo mais. (Realmente é certo quando se diz , “navegar é preciso”).

Nos últimos anos, nossa cabotagem tem se desenvolvido de forma muito positiva. Recentemente importantes investimentos foram realizados, e novos significativos investimentos estão em curso.

No setor de transporte de graneis líquidos, o programa de renovação da frota da Transpetro é extremamente importante e pode-se observar o acerto na ênfase dada ao transporte de cabotagem.

Quanto ao transporte de containers, no início da década eram transportados via cabotagem aproximadamente 20.000 TEUs, enquanto neste ano, mesmo com a crise, devem ser transportados cerca de 600.000 TEUs.

É um incremento fantástico, e não deve parar por aí. Ao contrário, é esperado um crescimento vigoroso para os próximos anos.

No setor de graneis sólidos, presenciamos introdução na cabotagem de um inovador conceito de transporte marítimo com a utilização de conjuntos de empurradores e barcaças oceânicas com até 10.000 TPB.

Três projetos foram desenvolvidos e implantados para atender as necessidades específicas de importantes usuários e estão em plena operação. Um dos sistemas foi projetado para o transporte de toras de eucalipto, outro sistema projetado para o transporte de celulose branqueada e o terceiro para o transporte de produtos siderúrgicos.

Por outro lado já se observa o início da renovação da frota de graneleiros, com contratação de novos navios.

Entendemos que o fortalecimento das EBNs, adicionado ao ganho de escala a ser adquirido com o incremento das operações de cabotagem, criará base para o esforço de retomada da participação da bandeira brasileira nos transportes de longo curso, que hoje infelizmente é praticamente nula.

Neste Seminário teremos a oportunidade única de ouvir apresentações e debates dos mais qualificados profissionais em seus ramos de atuação e relacionadas com a cabotagem.

Em realidade, a maioria dos painéis deste Seminário abrangerão a navegação brasileira como um todo, não exclusivamente de cabotagem, pois grande parte dos temas em pauta são comuns aos vários setores da atividade de navegação.

Estou confiante em que, nos próximos 2 dias de apresentações e debates, chegaremos a conclusões e sugestões de medidas concretas a serem adotadas, propiciando um próximo e decisivo salto qualitativo e quantitativo no desenvolvimento da cabotagem brasileira.

A despeito da recente evolução positiva, não há dúvida de que muito ainda tem que ser feito, e gostaria de citar alguns pontos que julgo relevantes.

É fundamental a manutenção da estabilidade dos marcos regulatórios que envolvem a cabotagem e a navegação brasileira em geral.

Quando uma empresa brasileira de navegação decide investir e encomendar a construção de um navio, ela irá conviver com este navio uns 20 a 25 anos, às vezes até mais, e não pode ficar sujeita a mudanças de regras a cada troca de governo ou de autoridade envolvida com o setor.

Mudanças de regras no meio do jogo podem conduzir as empresas de navegação a sérias dificuldades financeiras e até mesmo à insolvência.

Esta possível instabilidade é mais grave na navegação do que em outras atividades devido às já aludidas características de intensividade de capital e do longo prazo de maturação dos investimentos.

Aproximadamente 55 % da frota mundial opera com bandeira de conveniência ou com segundos registros. São situações semelhantes a paraísos fiscais, que permitem operação com ampla liberdade, sem burocracias nem maiores controles, e totalmente livre de impostos.

No Syndarma, somos francamente favoráveis à livre iniciativa e à sadia competição, que consideramos princípios fundamentais no sentido de alcançar o crescimento, a eficiência e a excelência em nossas operações.

Contudo, somos fortemente contrários à competição desleal, e não aceitamos concorrência baseada em regime de desigualdade.

Operando navios de bandeira brasileira, atendendo a toda legislação brasileira, pagando impostos, e ainda sofrendo com a incidência do chamado “Custo Brasil”, não há base equânime para haver concorrência justa com os navios estrangeiros, especialmente de bandeira de conveniência e de segundo registro.

Um terceiro ponto que ressalto é a necessidade premente de melhoria da competitividade da bandeira brasileira.

Esta melhoria pode ser alcançada pela desoneração de certos tributos, pela desburocratização, e pela reformulação REB, o Registro Especial Brasileiro, para torná-lo mais eficaz.

Vale observar também a diferença entre o grau de burocracia envolvendo o transporte rodoviário e o de cabotagem que é gritante e inexplicável. O tratamento dado ao navio e sua carga no transporte de cabotagem deveria ser assemelhado ao do caminhão que transporta carga internamente no Brasil.

Possuímos no Brasil um sistema de financiamento e fomento muito inteligente baseado no Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM - e no Fundo de Marinha Mercante.

Sem este sistema, provavelmente não teríamos nem navios nem estaleiros brasileiros.

Lamentavelmente, vêm ocorrendo atrasos sistemáticos no ressarcimento às empresas de navegação da parcela de AFRMM a elas devido conforme previsto em lei.

Existem recursos disponíveis e o ressarcimento não vem ocorrendo.

Atualmente, o montante devido às empresas de cabotagem afiliadas ao Syndarma importa em cerca de 400 milhões de reais. A falta do ressarcimento com pontualidade do AFRMM às EBNs significa forte descapitalização das empresas e claro desestímulo à expansão da frota e a novos investimentos.

Também não compreendemos contingenciamento de recursos destinados à formação e treinamento do pessoal marítimo. No meu entender só vamos desenvolver o Brasil de forma sólida e perene investindo maciçamente em educação. O mesmo se aplica à navegação. Contingenciar recursos para educação é pouco sábio, e emperra o desenvolvimento.

Finalmente, outro ponto fundamental para o desenvolvimento da cabotagem brasileira é termos portos eficientes e competitivos.

Nossos navios operam em portos brasileiros tanto no momento da carga, quanto da descarga das mercadorias, enquanto os navios engajados no longo curso operam em portos brasileiros somente numa das pontas, ou seja, na carga ou na descarga. Adiciona-se a este fato a grande frequência dos navios de cabotagem em portos brasileiros. A cada 3 ou 4 dias de navegação os navios de cabotagem estão em portos brasileiros.

Evidentemente, sem porto eficiente não haverá desenvolvimento dos transportes via cabotagem no Brasil.

Ficamos contentes e esperançosos, quando o governo, com muita sensibilidade, entendeu a importância do setor portuário e criou a SEP, órgão de nível ministerial dedicado exclusivamente ao desenvolvimento de nossos portos.

Enfim, imagino que estes e outros temas de grande relevância serão debatidos neste Seminário com vistas ao desenvolvimento da cabotagem brasileira.

Muito obrigado e um ótimo Seminário.

Hugo Figueiredo
Presidente do Syndarma