

PALAVRAS DO COMANDANTE DA MARINHA

É com muita satisfação e esperança que participo desta cerimônia de abertura do 1º Seminário para o Desenvolvimento da Cabotagem brasileira. Uma Marinha Mercante forte é essencial para a implementação de políticas públicas voltadas para a economia, comércio exterior, abastecimento e defesa nacional, dentre outras. E essa marinha tem que estar amparada em uma cabotagem robusta.

Com a abertura do comércio marítimo brasileiro na década de 90 assistimos a um rápido enfraquecimento da nossa frota porque, ao perder a reserva de mercado que os acordos lhe garantiam, nossos navios não tinham mais competitividade para enfrentar os estrangeiros, principalmente os de bandeira de conveniência.

Em 1995, em um surto liberal exagerado, chega ao Congresso Nacional uma proposta de emenda à constituição que acabava com a reserva aos navios de bandeira nacional na navegação de cabotagem e navegação interior. Caso isso prosperasse seria o tiro definitivo em nossa marinha mercante porque na navegação de longo curso já estávamos sendo alijados em razão de nossa pouca competitividade. Felizmente, o bom senso prevaleceu e o texto final promulgado pelo Congresso Nacional manteve aos navios de bandeira brasileira a exclusividade pelo transporte de carga na cabotagem e o transporte na navegação interior. A Marinha do Brasil tem orgulho de ter tido uma participação importante nesse processo.

Mas alguma ação precisava ser tomada para retomar a competitividade da bandeira brasileira frente aos barcos estrangeiros. Naquele momento surgiram duas linhas de ação: a primeira delas, defendida pelos armadores nacionais, propunha que fosse autorizado a criação de subsidiárias das empresas brasileiras no exterior onde elas poderiam usufruir das facilidades fiscais existentes em alguns países. Uma segunda linha de ação, esta defendida basicamente pela MB, propunha a criação de um segundo registro brasileiro, o Registro Especial Brasileiro

(REB), que incorporaria uma série de auxílios governamentais no sentido de reduzir os custos operacionais e de capital dos navios brasileiros.

Nesta ocasião, já existiam alguns exemplos de segundos registros no mundo adotados por alguns países que buscavam também tornar seus navios competitivos frente a crescente frota de navios de bandeira de conveniência e, com isso, preservar uma parcela das frotas nas bandeiras nacionais.

O governo brasileiro encaminhou ao Congresso Nacional Projeto de Lei visando a regulamentação do parágrafo único do artigo 178 da Constituição Federal. Finalmente, em 8 de janeiro de 1997, era promulgada a Lei nº 9432 que ordenava o transporte aquaviário brasileiro. A Marinha do Brasil tinha grandes esperanças que estava nascendo um novo momento para a marinha mercante nacional.

Infelizmente, o resultado não foi aquele que esperávamos. Em que pese algumas conquistas pontuais, principalmente na área voltada à construção e à manutenção, os custos operacionais do navio de bandeira brasileira ainda estão muito maiores do que os de bandeira estrangeira.

Os grandes atores internacionais tem tratado suas marinhas mercantes com elevada prioridade e reservando sua navegação de cabotagem, exclusivamente, para seus navios. Eles já identificaram, há muito tempo, o valor estratégico deste segmento. Para o Brasil ele se reveste ainda mais de importância quando constatamos que a participação do nosso comércio marítimo, em tonelagem, é de quase dez por cento de todo o comércio marítimo mundial e que cerca de 96% das exportações brasileiras é realizada por via marítima.

A Marinha do Brasil deseja todo o sucesso à este evento e torce para que seja o ponto de partida para novas discussões no sentido de trazer competitividade ao setor, para que em futuro próximo, a partir do desenvolvimento da navegação de cabotagem, a bandeira brasileira volte a participar do comércio marítimo internacional.

Muito obrigado!