

FALE COM A GENTE!

Editor Leopoldo Figueiredo
E-mail portomar@atribuna.com.br
Telefone 2102-7269

Equilíbrio entre modais

A implantação de portos concentradores de carga pode alavancar a navegação de cabotagem, equilibrando os modais de transporte. Hoje, o rodoviário responde por 63% no País.

PORTO & MAR

Hub port em Santos requer adequações

Dragagem e estrutura retroportuária são alguns dos itens que devem ser ampliados para o Porto ser um “concentrador de carga”



EDUARDO BRANDÃO

DA REDAÇÃO

A localização estratégica, importância na balança comercial e disponibilidade de áreas para expansão creditam o complexo portuário de Santos a se transformar num *hub port* (concentrador de carga). Mas, para isso, é preciso realizar algumas adequações estruturais para a cabotagem. A avaliação é do diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Dino Antunes.

O técnico da pasta federal participou na manhã de ontem do segundo e último dia do Congresso de Direito Marítimo Portuário, realizado no auditório da Associação Comercial de Santos (ACS). O evento foi uma realização da Seccional de São Paulo da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e Grupo Tribuna.

A consolidação de portos concentradores de cargas (contêineres e granel) pode alavancar a navegação de cabotagem (costeira) no País. O modal ajudaria a reduzir a dependência pelo transporte rodoviário, que responde por 63% das cargas transportadas no País.

As propostas constam no programa do Governo Federal de mudanças no sistema de fretamento de embarcações. O plano prevê iniciativas voltadas em eixos como frota, indústria naval, porto, praticagem e custos. Batizado de BR do Mar, a medida deve ser apresentada pela equipe do



CARLOS NOGUEIRA-ARQUIVO

A localização estratégica, o peso na balança comercial e a disponibilidade de áreas para expansão credenciam o Porto ao modelo



CARLOS NOGUEIRA

O congresso foi realizado na Associação Comercial de Santos

presidente Jair Bolsonaro (PSL) em outubro.

“No primeiro semestre, 7,8 milhões de toneladas de mercadorias entraram ou saíram do Porto de Santos em navios de cabotagem. O volume representa discreto aumento, ante as 7,7 milhões de toneladas operadas no mesmo período do ano passado”, afirma Antunes.

O especialista acrescenta que o Governo ainda não deu início aos estudos de mapeamento dos possíveis

portos concentradores. “A cabotagem é uma com o *hub* e outra sem”, destaca, ao citar que podem coexistir “duas ou três” unidades dessa natureza no País.

LIÇÃO DE CASA

Dino Antunes reconhece que as instalações santistas precisam se adequar para serem suporte à cabotagem. “Temos algumas questões técnicas, como calado, dragagem, capacidade de armazenagem, retroporto. A relação do hub é menos rele-

CANDIDATO



“O Porto de Santos é um grande candidato (a hub port), por ser o maior porto da América Latina e pelo impacto que representa na balança comercial”

Dino Antunes

Diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários

vante com a interlândia (zona de influência terrestre do porto) e mais com o restante da costa brasileira”.

Para adequar os pontos citados pelo técnico, a Codesp pretende lançar no primeiro semestre de 2020 projeto bá-

sico para o alargamento do canal e aprofundamento do calado. A autoridade portuária afirma também ter iniciado estudos para identificar áreas de expansão do complexo portuário santista.

CABOTAGEM

O diretor destaca que o projeto federal busca “antever as questões” para dar condições ao desenvolvimento da cabotagem. “Se não der condições para que se desenvolva, com o *hub* haverá um imenso gargalo justamente nas operações de cabotagem”.

O presidente da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem, Cléber Lucas, afirma que o setor tem condições de crescer, mesmo sem o apoio do Poder Público. Segundo ele, o segmento expandiu 22% no segundo trimestre do ano, após registrar uma variação positiva de 12,37% nos três primeiros meses de 2019. “Para cada carga hoje na cabotagem, há cinco transportadas por rodovias que poderiam ser levadas pelo mar”, garante.

MUDANÇA

O consultor portuário Henry Robinson diz que o modelo de cabotagem tem condições para mudar a matriz do transporte, cujo domínio é rodoviário. Contudo, ele criticou o fato de o Plano Nacional de Logística (PNL) prever que o modelo ferroviário possa representar 37% das operações em 2025, mas não existe projeção neste sentido para a cabotagem.

MAIS PAINÉIS

Código Comercial

A necessidade da existência de um novo Código Comercial também esteve em discussão no congresso. Na visão do presidente nacional da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), Felipe Galante, o código vigente foi promulgado por dom Pedro II, em 1850, e se baseia em livros franceses do século 17. “Essa generalização de que já existem leis, que não há necessidade de um novo código, é absolutamente incorreta”. Já há um novo texto em tramitação no Senado, do qual a ABDM participou a confecção, que deve ser votado em 2020.

Acordo de Bali

A necessidade de mais debate e difusão foi o que norteou o último painel do segundo dia, sobre o Acordo de Bali. O acordo visa promover a facilitação do comércio e entrou em vigor no País em 2017. Segundo Angelino Caputo, diretor-executivo Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA) há 47 recomendações para países mais desenvolvidos que facilitam o fluxo do comércio mundial. “Ele tem três principais objetivos: simplificar, desburocratizar e desonerar”, explicou. Mas para que seja plenamente implantado, há a necessidade de conhecê-lo.

Resolução da Antaq passa por revisão

Alvo de críticas, a Resolução Normativa (RN) 18/2017 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) passa por revisões. Os ajustes na regra sobre os direitos e deveres nas operações de navegação marítima foram confirmados pelo diretor-geral da autarquia, Mário Povia.

Segundo Povia, a revisão visa corrigir “alguns trechos atécnicos” da norma que busca dar contornos de racionalidade, eficiência e boas práticas comerciais ao setor. “Foi pedido



CARLOS NOGUEIRA

O diretor-geral da Antaq, Mário Povia, participou do congresso

vistas (adiamento) no texto revisado”, afirma.

Ele acredita que as alterações possam ser colocadas em prática no próximo ano. Entre os ajustes, o diretor-geral citou adequações na taxa de conversão de câmbio”, a denominada PTAX, e no artigo que estabelece as regras de cobrança de valores da mercadoria embarcada pelos transportadores marítimos e agentes intermediários.

INSEGURANÇA

Para a advogada integran-

te da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) Cristina Wadner, a normativa sobrepôs leis consolidadas, fato que gera insegurança jurídica e afasta os investidores. “(A RN 18/2017) trouxe insegurança jurídica, uma instabilidade, pois há receio, não só do navio, mas do vendedor daquela carga”.

A advogada citou um estudo da subseção da OAB-Santos que indicou problemas legais na resolução normativa. Apesar de reconhecer a urgência em ajus-

tes pontuais, Povia defende que a medida, que completa em dezembro dois anos de validade.

“É uma norma de retaguarda, para abrigar eventuais decisões que a agência venha a tomar. Ninguém da Antaq vai bater num armazém para fiscalizar”, acrescenta o diretor-geral.

O representante do órgão federal se colocou à disposição para debater as propostas de ajuste feitas pela OAB-Santos. Povia avalia que a medida é um avanço, pois o “armador que opera de forma transparente, que tem uma boa relação comercial, não precisa se preocupar com a RN-18”.

PATROCÍNIO

INICIATIVA

REALIZAÇÃO

APOIO



CentroNave

DESDE 1907

ABDM-SP

GRUPOTRIBUNA

