Avanço da cabotagem pode reequilibrar logística nacional

Contudo, setor enfrenta falta de navios brasileiros e dificuldade no afretamento de embarcações estrangeiras

MAURÍCIO MARTINS
DA REDAÇÃO

O avanço do transporte de carga por cabotagem no Brasil, incentivado pelo Programa BR do Mar (Lei Federal 14.301/2022, cujo decreto presidencial de regulamentação deve sair em maio), é fundamental para reequilibrar a matriz logística nacional, reduzindo a sobrecarga nas rodovias e promovendo um modal mais sustentável.

Essa foi a conclusão dos participantes do primeiro painel do Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, realizado ontem, pelo Grupo *Tribuna*, em Santos. O tema foi Navegação e o Afretamento Marítimo das Embarcações Estrangeiras.

Os debatedores deixaram claro, porém, que expansão da cabotagem, que é a navegação entre portos dentro do País, enfrenta desafios estruturais, como a escassez de embarcações brasileiras, gargalos na indústria naval, dificuldade de afretamento de navios estrangeiros e carência de mão de obra qualificada.

A necessidade de aumentar a capacidade da frota nacional foi uma preocupação recorrente. Segundo o diretor comercial da Aliança Navegação e Logística, José Roberto Duque, a cabotagem representa apenas 3% a 4% da matriz de transportes brasileira, frente aos cerca de 35% a 40% observados em países como China e EUA. "Nós temos muito para crescer. É nosso trabalho convencer o cliente que a cabotagem vale a pena", afirmou. Ele destacou o esforço recente da Aliança em realizar a docagem (manutenção fora da água) de um de seus navios no Porto de Suape (Pernambuco), como sinal de apoio à indústria nacional. "Depois de anos fazendo fora, trouxemos para o Brasil usando o Fundo da Marinha Mercante".

ALEXSANDER FERRAZ

Navegação e o Afretamento Marítimo das Embarcações Estrangeiras foi tema de painel no Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro

MÃO DE OBRA

A limitação na formação de profissionais para operação é um entrave para cabotagem. "Se trouxermos mais navios hoje, não temos tripulação para operá-los", alertou o diretor da Aliança Navegação, José Roberto Duque.

AFRETAMENTO

O afretamento de embarcações estrangeiras é apontado como solução imediata para atender à crescente demanda, mas esbarra em entraves regulatórios. Diretor de Operações da Santos Brasil, Bruno Stupello reforçou a importância da previsibilidade na chegada de navios. "Sem regularidade, não há planejamento de carga, não há investimento em terminais". Ele apontou também a necessidade de modernização dos contratos de concessão. "Temos equipamentos mais eficientes e sustentáveis, mas a burocracia impede a substituição".

A diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Flávia Takafashi, explicou que a regulação da agência é importante para a segurança jurídica e operacional. "A cabotagem não será aberta a empresas estrangeiras, apenas embarcações poderão ser afretadas por empresas brasileiras autorizadas. Isso garante controle e segurança". Ela alertou que a ausência de regulação pode trazer embarcações com padrão técnico inferior: "Segurança não é opcional".

Para o advogado Marcel Nicolau Stivaletti, da RMM Advocacia, a proteção do setor precisa ser estratégica. "A BR do Mar amplia as possibilidades de afretamento, mas exige que empresas tenham lastro nacional. A Antaq tem sido cuidadosa na aplicação da lei, mesmo diante da ausência de decreto regulamentador".

REGULAÇÃO

Embora a regulação seja vista por alguns como um freio, os painelistas convergiram quanto à sua importância. "Regular não é engessar, é proteger. É garantir que só quem está apto participe do mercado", afirmou Takafashi.

A advogada Eliane Octaviano Martins, diretora da Maritime Law Academy, ressaltou que a regulação brasileira também atende compromissos internacionais: "O Brasil é signatário de tratados que exigem padrões de segurança e sustentabilidade. Não basta assinar, é preciso cumprir".

Ela acrescentou que a cabotagem é estratégica para metas de descarbonização e adesão à Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).