



Esforço coletivo

Associações defendem união e engajamento dos usuários de portos para criar espaço na pauta da Antaq

Fotomagem

Daniilo Oliveira

Um ano após o estabelecimento de uma 'agenda positiva' com a Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (Antaq), os usuários de portos reforçam a necessidade de união e engajamento para conseguir dialogar com a agência reguladora e alcançar conquistas. Durante o III Fórum Brasileiro de Usuários dos Portos, realizado em julho no Rio de Janeiro, as principais entidades representativas de importadores e exportadores destacaram que esse é o caminho para evitar cobranças abusivas e dependência dos armadores estrangeiros.

Na ocasião, o consultor do Instituto de Desenvolvimento, Logística, Transporte e Meio Ambiente (Idelt), Frederico Bussinger, avaliou que os usuários têm pouco conhecimento sobre a carga e o que acontece nos portos. Quando foi diretor das Companhias Docas do Estado de São Paulo (Codesp) e de São Sebastião (CDSS), ele constatou que os usuários consideravam que porto era complicado e com custos altos, apesar de saberem pouco sobre as tarifas aplicadas e procedimentos portuários adotados. "Usuários não são informados, não têm interesse e não são unidos", afirmou durante o evento, organizado pela **Portos e Navios** e com a moderação do consultor jurídico das Usuport de Santa Catarina e Rio de Janeiro, Osvaldo Agripino.

O diretor executivo da Usuport Bahia, Paulo Villa, destacou a necessidade de uma pauta nacional dos usuários de portos. Há 11 anos à frente da entidade e com 35 associados, ele ressalta a necessidade de expandir o movimento de usuários para todo o Brasil. "Precisamos de reivindicações ousadas e ambiciosas para que quem está no meio do processo possa se sentir desafiado a melhorar serviços", defendeu Villa.

Os usuários de portos do Brasil têm trocado informações sobre a falta de regulação com a Global Shippers' Forum, com sede no Reino Unido. Mas, apesar da interação entre as entidades existentes no Brasil, a ideia de uma Usuport nacional ainda precisa amadurecer. Atualmente, os usuários de

portos no Brasil são estimados em 200 mil. As Usuports estabelecidas são as da Bahia, Santa Catarina e do Rio de Janeiro. Também existem movimentos para representações dos usuários em Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte, Maranhão, Espírito Santo, São Paulo, Rio Grande do Sul e Paraná. Agripino destaca que *shippers associations* já existem há mais de 100 anos em países como o Japão, por exemplo.

O diretor-presidente da Usuport-RJ, André de Seixas, disse no fórum que a Antaq desconhece a atividade dos armadores. Segundo Seixas, o desconhecimento sobre *shipping* por parte da agência reguladora é enorme. “Ela [Antaq] trabalha sob um ‘medo’ da fuga de armadores estrangeiros do país, sem ter estudo técnico sobre *shipping* e sem comunicar com o Cade”, afirmou.

O diretor-presidente da Usuport-SC, Jacob Kunzler, ressaltou que o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e o Tribunal de Contas da União (TCU) têm mantido um diálogo e colaboração com os usuários muito maior do que a Antaq. Desde 1988 atuando no comércio exterior, ele lamenta que, apesar de ser a sétima economia do mundo, o Brasil esteja apenas na 25ª posição no *ranking* de comércio exterior.

Os usuários também cobram que a Antaq regule a operação dos armadores estrangeiros que operam no Brasil, assim como NOCC e intermediários (agentes marítimos). Nos Estados Unidos, os armadores estrangeiros são

Guto Nunes



OSVALDO AGRIPINO ‘Shippers associations’ já existem há mais de 100 anos em países como o Japão

regulados há seis décadas por suas representações regionais — agentes marítimos. Nesse período, porém, o Brasil diminuiu sua participação no comércio mundial. Para Agripino, não há como regular eficiência e redução de custos sem regular o armador.

Uma das preocupações é o custo da *demurrage* (sobrestadia) paga pelos usuários. Segundo Agripino, há casos de cobrança de R\$ 50 mil por um contêiner cuja carga custa R\$ 5 mil. Segundo ele, a falta de regulação do ar-

mador estrangeiro que opera no Brasil chegou ao limite. “É preciso equilíbrio que não sendo promovido pela agência reguladora. Esse modelo não tem sustentabilidade. A competitividade dos produtos norte-americanos passa pela logística e não a temos nos portos brasileiros”, avaliou o professor, que é pós-doutor em regulação de transportes pela Harvard University e especialista em direito dos usuários dos transportes e portos.

O comandante Washington Barbeito, presidente da empresa de navegação Transroll, defendeu a necessidade de o Brasil ter uma marinha mercante forte para dar competitividade aos exportadores. Segundo ele, é possível criar uma frota de 10 a 15 navios com investimentos da ordem de US\$ 1 bilhão. Barbeito afirmou que é preciso repensar a forma como o financiamento para empresas de navegação é feito. Ele diz que no passado o modelo de crédito do BNDES levou algumas empresas à falência. “Devemos encontrar uma forma de empresas brasileiras voltarem ao mar internacional”, disse Barbeito.

Ele citou que os três anos que investiu em cabotagem registrou prejuízos. Barbeito avaliou que a cabotagem sofre com a falta de quantidade e frequência de cargas, o que inviabiliza o negócio. E defendeu que o armador precisa de uma licença única para tráfego de longo curso ou cabotagem. “A licença não pode ser específica, tem que ser genérica. Dessa forma, o armador pratica longo curso ou cabotagem quando lhe derem oportunidade”, disse. ■





Vendas e Serviços dos melhores fornecedores de produtos para a indústria Naval, Offshore e Militar.





































VISITE-NOS NA 12ª NAVALSHORE!

11 - 13 de AGOSTO / 13 - 20H

Centro de Convenções Sulamérica - RJ



ESTANDE 417

Rua Bispo Lacerda, 35 - Del Castilho CEP: 21051-120 Rio de Janeiro - RJ - Brasil
 Tel: +55 21 2111-8077 - Fax: +55 21 2111-8088 - info@visionmarine.com.br - www.visionmarine.com.br