

Transporte marítimo de cargas entre Brasil e Chile é alterado

BRASÍLIA - Problema apontado pelo [setor exportador brasileiro](#), a reserva de mercado no transporte marítimo de cargas entre Brasil e Chile foi parcialmente quebrada esta semana, depois de 43 anos de existência. Pelo prazo de um ano, esse serviço deixará de ser exclusivo das embarcações de bandeiras brasileira e chilena. A exceção abrange as cargas não transportadas em contêineres, como granéis e automóveis. Essa liberação atinge 10% das cargas do comércio bilateral, segundo a Confederação Nacional da Indústria (CNI).

“Entendemos que havia uma reserva de mercado”, disse ao Estado a secretária executiva da Câmara de Comércio Exterior (Camex), Marcela Santos de Carvalho. Essa reserva, explicou ela, havia sido estabelecida em 1974 com o intuito de fortalecer a marinha mercante dos dois países. Porém, informou ela, estudos feitos pelo Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (Ipea) e pelo Ministério das Relações Exteriores indicaram que os objetivos dessa política não foram alcançados.

Depois de meses de embate interno, o conselho de ministros da Camex decidiu, em julho, pelo fim do acordo a partir de 2020. Mas, até lá, continuaria a dificuldade para as empresas que exportavam cargas não “containerizadas”. Isso porque não existem embarcações brasileiras ou chilenas que transportem esse tipo de mercadoria nessa rota.

Para driblar a falta de navios adequados e a reserva prevista no acordo marítimo, o que as exportadoras faziam era pedir uma exceção (“waiver”) à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para usar embarcações de outra bandeira para o Chile. Esse processo, além de levar semanas, representava uma burocracia e um custo adicional para as empresas, disse Marcela.

Um sinal dessa dificuldade é que 62% das exportações brasileiras para o Chile seguem pela via marítima. Para os demais destinos, o padrão é 85%.

Nesta semana, seguindo decisão da Camex, a Antaq autorizou um waiver estendido pelo prazo de um ano. Ou seja, o pedido que era feito navio a navio agora está autorizado de forma geral nesse período.

“Foi ótimo”, disse o gerente executivo de Infraestrutura da CNI, Wagner Cardoso. “Vai diminuir o frete e a burocracia para 10% do mercado. A agora esperamos a finalização do acordo em 2020 para beneficiar os outros 90%.”

“As empresas tomaram uma decisão que pode custar caro”, disse o vice-presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), Luís Fernando

Resano. Ele alertou que os exportadores podem simplesmente não encontrar transportadoras para o Chile, pois esse setor é “extremamente volátil” e atua onde o retorno é maior. Com isso, o risco é haver aumento no preço do frete. O executivo informou também que as empresas de navegação foram pouco ouvidas nesse debate. Estudo da Fundação Getulio Vargas diz que, com o fim da reserva de mercado, haveria redução de 45% no frete e a exportação poderia crescer 8,4%. Um estudo do Ipea indica que as mercadorias brasileiras ficariam 5% mais competitivas sem o acordo.