

AQUALAB – Desenvolvimento do Transporte Aquaviário no Brasil

Autor: Cássio Brognoli Selau

Orientador: Eduardo Antonio Temponi Lebre

Introdução

No intuito aumentar a mobilidade entre as capitais brasileiras propõe-se com esse trabalho a melhor exploração do modal aquaviário de transporte. Defende-se utilização do vasto mar territorial brasileiro como via de transporte de cabotagem de passageiros e cargas leves.

O atual âmbito econômico-político mostra-se favorável ao investimento no setor, predispondo de um volume considerável de capital para a construção naval e suas estruturas de apoio, todavia poderia estar em estágio de desenvolvimento mais avançado se comparado a outros Estados.

O modal aqui defendido é altamente difundido na Europa, obtendo cada vez mais retorno e investimento. Pela concentração populacional brasileira estar no litoral esse tipo de transporte é adequado pelo viés da mobilidade, economia e sustentabilidade.



Objetivos

Este trabalho visa a justificar a viabilidade e demonstrar o atraso em que se encontra o Brasil em relação ao transporte aquaviário de cabotagem. A embarcação defendida é do tipo *ferry boat* (RO-RO, *Cruise e Fast*), a qual se mostra mais apropriada para a função e que já obtém reiterada utilização em outros Países.

O trabalho busca a sustentação do empreendimento por meio da demonstração das vantagens econômicas (tanto para o desenvolvimento do Estado como para rentabilidade do empreendedor).

Métodos

A pesquisa passa pelas condições de crédito, incentivos e possibilidades que a iniciativa privada possui, passando pelo questionamento a respeito de quem poderá efetivamente obter financiamentos na construção de embarcações e estaleiros oportunizados pelo Fundo da Marinha Mercante – FMM e Fundo de Garantia à Construção Naval – FGCN. Foi feita uma análise das estimativas feitas pelo setor público (Plano Setorial para os Recursos do Mar) para o Brasil. Procuramos neste caso saber se projetos na área do transporte de pessoas constam nos planos e se os objetivos dos planos anteriores foram cumpridos.

O trabalho também abordou relatórios como o Panorama Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. As informações foram todas obtidas de fontes oficiais, tais como leis, relatórios oficiais e sítios eletrônicos governamentais, ou associados à entidade estatal como CAIXA e BNDES. Utilizou-se o método comparado de estudo no que diz respeito aos programas e planos europeus de investimento.



Conclusões

A história política brasileira fez com que o transporte aquaviário fosse abandonado, sendo eleito o rodoviário a matriz de desenvolvimento do País. Novos tempos surgem, novas diretrizes também. O modal defendido possui diversas vantagens. A relevância do mar para a nação reflete em temas como poder naval, poder marítimo, soberania, comércio internacional, mobilidade, entre outros.

Da totalidade dos automóveis do País 75% podem ser transportados por uma embarcação, sendo que a maior parte das Capitais brasileiras são próximas ao litoral do País.

Os Planos Públicos traçados em linhas de transporte visam ao desenvolvimento econômico, à multimodalidade, sustentabilidade e segurança, essas diretrizes já são antigas, logo, não são postas em prática. Faz-se necessário reviver a cultura marítima, que por si trará desenvolvimento à infraestrutura e todas as consequências decorrentes disso.

O investimento no modal é tardio e direcionado para o setor petrolífero. O FGCN (CAIXA) é veículo que garante os riscos da construção das embarcações. O FMM (BNDES) é outra instituição fomentadora do desenvolvimento do modal. O crédito é favorável, o ambiente também, todavia falta ação.

Legislação Nacional Base:

- Lei 9.611/98. Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas;
- Decreto 6.678/08. Aprova o VII Plano Setorial para os Recursos do Mar;
- Código Comercial de 1850. Parte não revogada. Livro II, relativo ao comércio marítimo;
- Lei 3.381/58. Cria o FMM;
- Lei 11.786/08 Participação da União no FGCN.



• Pesquisa realizada com recursos do Programa de Iniciação Científica BIPI/UFSC/CNPq.