

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL
CREDN

REQUERIMENTO Nº , de 2017

(Da Sra. Cristiane Brasil)

Requer, nos termos regimentais, a realização de audiência pública para discutir o acordo marítimo Brasil Chile.

Senhor Presidente:

Requeiro a Vossa Excelência, nos termos do artigo 255 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, que seja realizada nesta Comissão uma reunião de Audiência Pública para debater e avaliar os impactos da manutenção do acordo marítimo Brasil – Chile, com a participação de representantes das seguintes instituições:

- Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços - MDIC,
- Ministério das Relações Exteriores - MRE,
- Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MT,
- Câmara de Comercio Exterior - CAMEX,
- Ministério do planejamento, Orçamento e Gestão - MPOG,
- Ministério da Fazenda (MF);
- Luiz Antonio Fayet consultor de infraestrutura e logística da CNA,
- Carlos Abijaodi, Diretor de Desenvolvimento Industrial da Confederação Nacional da Indústria (CNI),

- Adalberto Tokarski - diretor-geral da Agência Nacional de Transporte Aquaviário - ANTAQ.
- Bruno Lima Rocha; Presidente do SYNDARMA - Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima;
- Luis Baldez, Presidente da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga - ANUT.

JUSTIFICATIVA

O referido acordo foi assinado na década 1970, quando os países firmavam acordos baseados na reserva de carga para armadores domésticos, com intuito de promover e ampliar as marinhas mercantes nacionais. No entanto, as profundas transformações no mercado de navegação decorrentes do processo de containerização, concentração e fusão de empresas, levaram a grande maioria dos países – inclusive o Brasil – a abandonar ou flexibilizar o uso desse tipo de instrumento.

O acordo marítimo Brasil-Chile prevê que só empresas de bandeira brasileira ou chilena podem operar na frota. Mas o comércio está, na prática, restrito a duas empresas, o que reduz a competição e disponibilidade de navios. Pelo menos outros seis armadores com interesses em transportar mercadorias entre dois países estão impedidos de operar na rota. Do ponto de vista brasileiro, o acordo é ainda mais nocivo, já que nos últimos anos a participação da bandeira nacional no comércio respondeu, em média, por 15% dos casos, ficando 85% do tráfego em mãos da bandeira chilena.

O próprio governo, por meio de estudo encomendado ao Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), calcula que, em função da reserva de mercado que o tratado de exclusividade entre os dois países criou na rota, o preço final dos produtos é, em média, 4,92% superior. Outro estudo da Fundação Getúlio Vargas (FGV) mostra que o frete cobrado das empresas na rota é 45% mais caro com a abertura de mercado, o incremento na corrente de comércio seria da ordem de US\$636 milhões de dólares.

Além de ser prejudicial ao comércio, cabe destacar que o acordo não cumpriu seu único objetivo, que era de estimular a indústria naval dos países. Levantamento da indústria, a partir de navios que operam na frota, mostra que nenhuma das embarcações foi construída no Brasil ou no Chile. Foram construídos, em sua maioria, em estaleiros chineses.

Apesar de todos esses argumentos, o Conselho da Câmara de Comércio Exterior (Camex), decidiu, no dia 25 de julho de 2017, não denunciar o Acordo e se posicionou – sem garantias concretas - pela sua não renovação em 2020.

Diante das potenciais implicações que a manutenção do Acordo pode representar e com o objetivo de ampliar o debate sobre o tema e proporcionar a oportunidade de manifestação dos diferentes segmentos interessados é que peço o apoio dos nobres deputados, para a realização da audiência pública.

Sala das Comissões, de agosto de 2017.

CRISTIANE BRASIL
DEPUTADA FEDERAL
PTB/RJ