

OPORTUNIDADE

“PARECE QUE O BRASILEIRO TEM MEDO DO MAR”

PARA AMYR KLINK, O PAÍS PERDE R\$ 20 BILHÕES AO ANO POR NÃO INVESTIR NA INDÚSTRIA DE ALUGUEL DE BARCOS / BARBARA BIGARELLI

Em 30 anos de carreira, Amyr Klink já enfrentou tempestades diárias em mais de 40 viagens à Antártida, lutou contra ataques de tubarão e construiu barcos que são referência no mundo náutico. Viu de tudo no mar e fez dele o caminho para uma trajetória de sucesso como navegador, escritor, palestrante e empresário. Nessas três décadas de vida marítima, Amyr só não viu ainda o negócio de marinas e charter (aluguel de barcos) decolar no Brasil. Ele não entende como um país com 10.806 quilômetros de costa deixa passar a oportunidade de fazer fortuna e gerar riqueza nessa área. “Um estrangeiro que chega ao Rio de Janeiro só consegue alugar uma lancha a R\$ 4 mil o dia. Com esse mesmo dinheiro, ele mora em um barco na Europa por 30 dias.”

Amyr também fala em causa própria. A sua maior fonte de renda atual provém da Marina do Engenho, em Paraty (RJ), onde ele aluga espaço para 250 barcos. Lá, um “pequeno grupo do Sul” conseguiu licenciamento para realizar charter. O negócio, diz, só não é mais rentável hoje devido a problemas que

afetam todo o turismo náutico: a falta de normatização e “distorções trabalhistas”. Se isso fosse resolvido, segundo Klink, o Brasil poderia faturar R\$ 20 bilhões ao ano.

Qual o potencial do Brasil no negócio de aluguel de barcos?

O negócio mais próspero que tem no mundo hoje em termos de turismo é o de aluguel de embarcações. É um eixo virtuoso de geração de outros negócios. Ninguém vai para a Croácia por causa dos restaurantes, mas sim porque lá há a mais moderna frota de charter do mundo.

Turistas vão para alugar barcos e passear e essa atividade movimenta hotelaria e companhias de navegação. No Rio de Janeiro, quantas velas você vê saindo da costa no fim de semana? Incrível, parece que o brasileiro tem medo, pânico do mar, porque não vemos bote inflável, iates ou lanchas para alugar na nossa costa. E, quando tem, custa quatro vezes mais do que em Mônaco.

Como o charter impulsiona a indústria hoteleira?

A hotelaria nos países temperados tem ciclos sazonais e, daí, surgem

parcerias. Bandeira hoteleira faz acordo com bandeira de charter. Entregam-se barcos aos clientes de manhã cedo, mas à noite o cara precisa chegar na cidade e dormir – e aí vai para o hotel. Imagine que uma grande empresa de charter monta uma base de aluguel de veleiros em Benjamin Constant, no Amazonas. O turismo internacional hoje é zero lá. Diversas pessoas no mundo irão pensar: ‘agora tem uma base no Amazonas da empresa em que eu comprei meu barco. Vamos para lá?’ Isso movimentaria o comércio, pousadas, restaurantes.

Existem estimativas sobre o negócio de charter?

Sim, os números existem. E sabe por que ninguém conhece? Porque eles são gerados em silêncio. Pelos meus cálculos, se o Rio de Janeiro tivesse até 12 concessões públicas para empreendedores privados de operação de marinas, teria um faturamento de R\$ 20 bilhões ao ano. São números mínimos, o máximo nem conseguimos imaginar porque o Brasil, diferentemente da Noruega e da França, tem um potencial para essa atividade o ano todo. Eu



trabalhei em uma marina nas ilhas Baleares [no Mediterrâneo] que faturava R\$ 14 bilhões por ano só no serviço de guarda e manutenção de embarcações. É muito luxo nosso não gerar essa riqueza.

O que falta para isso acontecer?

Distorções na área trabalhista são o principal entrave. Exige-se no Brasil que a pessoa que vai trabalhar em embarcações turísticas faça sete anos de marinha mercante. Eu tenho mais de 200 mil milhas navegadas em alta latitude – não tem cinco caras no mundo que têm isso – e não posso alugar meu barco comigo no comando. O mundo inteiro resolveu esse problema, criando uma categoria média de certificação, para embarcações de até 400 toneladas. A burocracia para obtenção de licenças e seguros também só desgasta o processo.

No Brasil, poucas pessoas têm seu próprio barco...

Todo mundo aqui acha que barco é negócio de rico. A elitização nasceu dessa falta de normatização, da legislação trabalhista. Não é problema para um europeu ter um barco de US\$ 10 milhões. Ele provavelmente nunca o usa. Mas deve alugá-lo o tempo todo, é um negócio. Barco é uma máquina que nasceu ociosa. Todo barco desgasta quando está parado. É por isso que a indústria de charter mundial hoje fatura milhões só administrando frota de terceiros.

Leia outras ideias de Amry Klink pelo link bit.ly/amyr_klink