

Armadores enviam documento ao

Quinta-feira, 19 de fevereiro de 1987 — TRANSPORTE MARÍTIMO — A. 31

Marítima

Congresso constituinte

PINTO AMANDO
Especial para a Folha

A crise da marinha mercante chega ao Congresso constituinte: os armadores entregaram, esta semana, ao deputado federal Ulisses Guimarães (PMDB-SP), documento expondo a situação do setor e os efeitos que, segundo eles, levarão à desnacionalização das empresas, com reflexos no desempenho do comércio exterior brasileiro. A competitividade da frota, a inadimplência das empresas e as facilidades concedidas pelo governo às empresas estrangeiras também constam do relatório.

A discussão política é o caminho para solucionar a crise da navega-

ção, segundo Paulo Cotta, presidente da Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso (AABLC), autor do documento, que divide a situação em dois pontos críticos: parte financeira e definição política. O problema financeiro consiste no alto saldo devedor de cada navio obsoleto, citando, como exemplo, os navios SD-14, sem o menor poder de competitividade, carregando débitos de até US\$ 7,5 milhões/casco, diz Cotta, acrescentando que a razão dos altos débitos é a ilegalidade dos seus contratos de financiamento. Para ele se a lei vigente à época das assinaturas tivesse sido cumprida, os pagamentos seriam em ORTN e não em dólares. "Duas máxidevalorizações

fizeram crescer os saldos devedores."

A lei vem sendo desobedecida na execução dos contratos, segundo Cotta, no que se refere ao cálculo do percentual de Adicional de Fretes para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) que o armador tem direito. Ele diz que a simples aplicação da lei removerá o obstáculo financeiro à renovação da frota, salientando que os armadores entraram na Justiça contra a União, para preservar seus direitos. Porém, estão negociando a solução com o Ministério dos Transportes.

Quanto ao problema político, o documento afirma que se desdobra em dois: carga geral (café, manufaturados etc.) e graneis. "Na carga

geral, após 17 anos de política correta e de apoio à frota mercante nacional, o governo deixou de exigir a reciprocidade dos parceiros comerciais no transporte das cargas geradas por nosso comércio exterior."

O documento denuncia que os armadores estrangeiros carregam mais de 50% das cargas geradas pelo Brasil. E pergunta: "Qual é o parâmetro a ser usado nessa invasão de 'outsiders' (independentes das conferências de fretes)? Que percentual deve ser usado para por fim a essa evasão de nossas divisas-frete?"

Cotta mostra preocupação com o fato de que a participação da bandeira brasileira no transporte de cargas possa voltar a ser de apenas 6%,

"como acontecia em 1967", quando apenas o Lloyd Brasileiro participava do longo curso (transporte marítimo internacional).

"É hora de dizermos basta", argumenta Paulo Cotta, ao comentar que o Brasil deve exigir reciprocidade nos direitos de transporte, pois sem isso não há política de marinha mercante, nem estímulo à armação nacional.

Quanto ao problema dos graneis, o documento considera que o governo não reconhece o Decreto Lei 666, ao prescrever à bandeira brasileira os graneis importados, criando implicitamente um mercado nacional de fretes nas cargas de importação. Segundo Cotta, os bancos são proprietários das frotas de armadores

internacionais falidos. "Os fretes internacionais foram levados a níveis intoleráveis." O custo/dia de um graneleiro nacional, de 26 a 38 mil toneladas, é de US\$ 7.800, diz Cotta.

"Pedimos isonomia aos fabricantes de automóveis, computadores, eletrodomésticos e outros, pois para não interessa se o preço destes artigos é metade, ou um terço de um similar no exterior. Como a importação destes produtos é proibida, aqui vigoram preços que levam em consideração os custos de fabricação no país. Para cargas prescritas deveria ser aplicado o mesmo princípio, mas isso só ocorre na importação. Na exportação, o frete deve continuar livre, baseado no seu valor internacional", afirma Paulo Cotta.