

Constituinte recebe sugestões da navegação

Ao falar na última terça-feira aos membros do subcomissão da Questão Urbana e Transportes (da Comissão da Ordem Econômica) do Congresso constituinte, o armador Paulo Sérgio Cotta, 45, presidente da Associação Brasileira de Armadores de Longo Curso (AABLC) propôs que no texto da nova Constituição seja incluído um artigo que torne obrigatório o transporte em navio de bandeira brasileira, "respeitado o princípio de reciprocidade", de todas as cargas importadas ou exportadas por qualquer órgão da administração pública federal, estadual ou municipal; adquiridas com qualquer estímulo governamental; com financiamento do estabelecimento oficial de crédito; e com financiamento externo obtido por órgão público de qualquer nível.

Os armadores de longo curso alegam que a Constituição de 1969 se legisla sobre assunto de interesse da cabotagem e que não possui nenhum artigo que assegure o interesse brasileiro de possuir uma marinha mer-

ante para atuar no comércio internacional.

A proposta é uma ampliação do decreto-lei 666/69, que prescreve cargas para os navios de bandeira brasileira. Cotta pretende que a prescrição garanta para os navios brasileiros 50% dos fretes gerados pelo comércio exterior do Brasil. No ano passado, foram gerados US\$ 3,5 bilhões de fretes, ficando apenas US\$ 1,45 milhões para os navios de bandeira brasileira, com o agravamento de que apenas a metade foi saturado com o uso de navios próprios.

O almirante João Roberto Aboim, 65, da Sunamam, disse que a proposta apresentada pelos armadores de longo curso não é matéria constitucional. Segundo ele, as leis brasileiras só podem tratar de assuntos de transporte interno, correndo sérios riscos de ferir interesses de outros países se intervirem também no transporte internacional. Aboim acredita que o Brasil pode negociar reciprocidade apenas nas cargas

prescritas por ele e por seus parceiros comerciais.

Aboim sugeriu que o texto da nova Constituição torne exclusivo para armadores e navios brasileiros as operações de transporte de cabotagem, de navegação interior, de apoio marítimo (apoio às plataformas exploradoras de petróleo) e portuário. As últimas constituições brasileiras prescreviam para navios nacionais apenas as cargas na cabotagem.

Atualmente, cerca de 40% das embarcações que operam no apoio marítimo são contratadas pela Petrobrás de empresas estrangeiras. Também no apoio portuário, o maior de todos os grupos que operam no setor, o Wilson Sons, é de capital estrangeiro.

Aboim acredita que não haverá dificuldades para a nacionalização total do apoio portuário e em relação ao apoio marítimo lembrou que, no caso de necessidade maior da Petrobrás por falta de serviço no Brasil, a legislação permitirá exceções.