

Marinha Mercante em t

AABLC critica redação

da Constituição que privilegia estaleiros

"Estão querendo transformar a Constituição num balcão de venda de navios", afirmou o presidente da Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso (AABLC), Paulo Sérgio Cotta, ao referir-se à tentativa de se impor no texto constitucional um dispositivo que obriga os armadores nacionais a comprar navios constuídos no Brasil, "sabidamente os mais caros do mundo". Ao fazer o desabafo, ele observa que se prevalecer "a redação fruto de lobby dos construtores navais, esta parte da Constituição transformar-se-á em lei que não pega, porque ninguém vai se candidatar à reciprocidade nessas condições".

Paulo classificou de irreal e fruto da desinformação o propalado prejuízo que o país teria registrado com afretamentos de navios estrangeiros, que alcançaria US\$ 4 bilhões. A realidade começa a ser comprovada pelo fato de o comércio exterior brasileiro ter gerado US\$ 3,5 bilhões em fretes em 1986, tendo as empresas brasileiras captado US\$ 1,45 bilhões. Segundo dados fornecidos pela Sunamam e publicados no seu boletim estatístico, o Brasil gastou US\$ 500.141.937 com time charter e US\$ 248,5 bilhões com voyage charter — a maior parte afretados por empresas estatais como Fronape e Docenave.

AFRETAMENTOS

Eslareceu Paulo Cotta que, com exceção dos países socialistas, no mundo inteiro ninguém mais utiliza apenas frota própria no transporte marítimo internacional. O Brasil, com muito mais razão, não pode fugir à regra, sobretudo porque o nosso comércio exterior vem aumentando aos saltos — há 20 anos era de US\$ 2,5 bilhões e hoje beira os US\$ 40 bilhões. Os afretamentos, segundo ele, são necessários para acompanhar as oscilações do mercado.

Além do mais, afirma ele que "navio não é mercadoria de prateleira, demora dois ou três anos para ser construído". E a oscilação do mercado faz com que os custos de capital e operacionais dos navios brasileiros oscilem entre US\$ 10 mil e US\$ 15 mil diários, agravados por imposições legislativas. "É impossível — raciocina Cotta — manter-se apenas frota própria sujeita a tantos fatores oscilantes. Daí a razão de os armadores brasileiros adotarem, hoje em dia, quase que institucionalmente, o afretamento, para poderem enfrentar a irracionalidade dos custos brasileiros".

RECIPROCIDADE

Se forem mantidas as atuais regras do jogo, o Brasil continuará captando apenas em torno de 40% do valor global do frete pelo seu comércio exterior. "O que nós queremos é ampliar essa fatia", enfoca ele, para quem o princípio da reciprocidade não deve ser aplicado ao transporte de graneis, por uma razão muito simples: o granel é unilateral.

A Petrobrás é quem designa os navios que devem transportar o petróleo que compra. A mesma coisa acontece com o trigo e o fertilizante que importamos dos Estados Unidos, do Canadá ou da Argentina. "É um absurdo aplicar a reciprocidade numa carga na qual mandamos. Isto é lesivo aos interesses nacionais. E, no entanto, o que alguns constituintes querem é ceder, graciosamente, esse direito, só para atender a pressões da indústria naval", completa Paulo Cotta.

UNIÃO COM MARÍTIMOS

Na defesa dos interesses comuns da marinha mercante brasileira, também os marítimos participam, ao lado dos armadores, segundo Cotta e o presidente da Federação Nacional dos Marítimos, Maurício Sant'Anna. Ambos querem que a nova Constituição adote os princípios de reciprocidade no transporte de carga geral marítimo internacional do Brasil e a preservação do uso de marítimos nacionais no apoio dos afretamentos para a cabotagem.

Cotta recorda que desde o início dos trabalhos constituintes surgiu a necessidade da união de patrões e empregados do setor marítimo, dentro do entedimento de que o inimigo comum está fora do país: são as empresas estrangeiras. Maurício Sant'Anna também entende que o aumento do número de afretamentos de navios estrangeiros por armadores nacionais estava colocando em risco a soberania brasileira nos mares, daí o surgimento espontâneo dessa união.

Segundo o representante da AABLC, em dez anos a frota da marinha mercante brasileira pode desaparecer, diante das pressões dos armadores internacionais e exportadores brasileiros, e das condições adversas com que operam os armadores nacionais.

"O armador tem sido acusado de vilão do comércio exterior brasileiro, quando na realidade o frete é um somatório de custos e pelas regras impostas à bandeira brasileira pelo Estado, opera com custos onerados. O exportador tem que se unir ao armador para, juntos, lutarem contra essa presença asfixiante imposta pelo Estado", adverte Cotta, referindo-se às dificuldades nacionais, que fazem com que o frete dos navios estrangeiros se torne mais competitivo.

ANC 88

Pasta 26 a 30

Setembro/87

091

Lembrou o representante dos armadores que há no mundo cerca de 100 milhões de toneladas de porte bruto de navios disponíveis a um custo de capital que representa quase a metade do custo do navio brasileiro. É por isso que os armadores nacionais alugam perto de 8 milhões de toneladas anuais, apesar de 60 navios do total da frota brasileira de 10 milhões de TPB (dos quais, 8 milhões pertencentes ao longo curso) permanecerem parados.

Pelo menos três fatores, segundo ele, vêm enfraquecendo as companhias de navegação nacionais, facilitando o abocanhamento pelas empresas estrangeiras de fatia cada vez maior do nosso mercado de fretes superior a US\$ 3,5 bilhões anuais: redução de 100% para 14% da parte do armador no Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), abertura das principais linhas a armadores estrangeiros não conferenciados, altos custos do navio nacional. Os navios estrangeiros não conferenciados já transportam 25% das nossas mercadorias em algumas linhas.

Competitividade, para Paulo Cotta, é a palavra-chave para livrar a navegação brasileira da bancarrota. Isso implica em redução dos custos operacionais e de capital e aumento da eficiência. Para isso, o armador precisa de navios a preço competitivo, não gravados por impostos e obrigatoriedade de nacionalização de componentes, e até que sejam subsidiados para que seu preço seja semelhante ao encontrável no mercado internacional.

No aspecto operacional, para ele, são empecilhos a obrigatoriedade de se levar a bordo uma tripulação de 38 pessoas, quando um navio liberiano leva apenas 22. Outro problema é a dificuldade de importar sobressalentes, bem como também existe a proibição de se segurar o casco do navio em outros países, onde esse custo seria menor. Haveria ainda necessidade de reciclar o marítimo brasileiro para evitar que pessoas despreparadas assumam cargos de alta responsabilidade e complexidade. E Cotta completa observando que o Brasil não pode conceder privilégios a armadores brasileiros que venham adquirir navios no país, de tal forma que esses empresários estrangeiros fiquem com melhor poder de competição que os próprios armadores nacionais.

Por fim, Cotta criticou a grande burocracia reinante no setor, lembrando que há mais de dois anos os armadores lutam pela desdolarização de suas dívidas contraídas durante o II Plano Nacional de Construção Naval. Embora as autoridades dos Transportes concordem com o pleito, falta até hoje a efetivação da medida, que permitirá o saneamento da armação de longo curso com benefícios também para o setor da cabotagem.