

# Constituição garantindo cargas

ANC 88  
Pasta 16 a 23  
Abril/87  
013

12 □ 1º caderno □ sexta-feira, 17/4/87

*awc*

E

## Armadores querem a

**Romualdo Barros**

Os armadores querem garantir na nova Constituição a metade das cargas perdidas pelo comércio exterior do Brasil para seus navios. Pretendem, com isso, conter a perda de divisas em frete, que estimam em 150 milhões de dólares este ano. Nesse sentido, o presidente da Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso, Paulo Cotta, promove reunião quarta-feira, para ouvir sugestões e formalizar a contribuição da Marinha Mercante à Assembléia Nacional Constituinte.

Paulo Cotta deseja, também, que o governo conceda a conversão da dívida junto ao Fundo da Marinha Mercante, referente a 64 navios encomendados ao longo do 2º Plano de Construção Naval, de dólares para cruzados, o que representaria uma redução da ordem de 200 milhões de dólares, ou cerca de Cz\$ 5 bilhões. Só assim — afirma o presidente da Associação e diretor da empresa de navegação Aliança — serão possíveis novos investimentos em navios, com a colocação de encomendas junto aos estaleiros nacionais.

### Problema não é dinheiro

Ao analisar o pronunciamento do presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Márcio Fortes, informando que este ano o Fundo da Marinha Mercante acumulará Cz\$ 25 bilhões por falta de tomadores de financiamento para construir navios, Paulo Cotta deixou claro que "o problema não é dinheiro, mas sim as condições financeiras e políticas que estão postas para os armadores nacionais". Ele acrescentou que os armadores estão com saldo devedor alto no Fundo da Marinha Mercante por conta de financiamentos anteriores tomados para a construção de navios que se mostraram inadequados e se desvalorizaram no mercado.

O presidente da Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso afirmou que o contrato de financiamento em dólares, como foi feito, é ilegal e não resiste a uma ação na Justiça. Na verdade, todos os armadores que tomaram empréstimo junto ao Fundo da Marinha Mercante para encomendar aos estaleiros nacionais 30 navios graneleiros já entraram na Justiça pedindo a "legalização do contrato": querem a conversão de dólares para ORTN à data da celebração do financiamento, de acordo com o Decreto-Lei 1.142, de 1970, que vigorava em 1974 quando os contratos do 2º Plano de Construção Naval foram assinados, resultando na encomenda aos estaleiros de 30 graneleiros e 34 navios de carga geral.

A desdolarização é importante porque diminuirá o saldo devedor desses navios em até 40%, atualmente, viabilizando sua venda para outras empresas de transporte marítimo no país ou no exterior, de forma que os grandes empresários nacionais operadores de longo curso possam fazer caixa para a modernização de suas frotas. Um graneleiro de 38 mil toneladas de porte bruto, como o que foi encomendado pela Aliança, está com saldo devedor de 11 milhões de dólares no Fundo da Marinha Mercante. A última informação disponível sobre o saldo devedor no conselho diretor do Fundo da Marinha Mercante é a seguinte: longo curso, Cz\$ 3 bilhões 500 milhões vencidos e Cz\$ 35 bilhões 700 milhões a vencer; cabotagem, Cz\$ 700 milhões vencidos e Cz\$ 7 bilhões 100 milhões a vencer; a navegação interior, Cz\$ 800 milhões vencidos e Cz\$ 1 bilhão 700 milhões a vencer.

— Paulo Cotta lembrou, também, que

as empresas de transporte marítimo foram estruturadas quando a previsão da parcela do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) que caberia aos armadores era de 100%, mas isso baixou a 14%. A Netumar, por exemplo, ganhou na Justiça contra essa redução, mas ainda não recebeu.

### Política é débil

Além de dificuldades financeiras, as companhias que investiram na Marinha Mercante enfrentam também problemas políticos, que contribuem para que os armadores nacionais estejam perdendo 25% da carga geral para os navios estrangeiros outsiders (que não participam das Conferências de Frete, como fazem os grandes armadores brasileiros). Isso significa abrir mão de algo em torno de 150 milhões de dólares em frete, este ano, na avaliação do presidente da Associação.

— Ainda não tem ninguém falido, mas todas as empresas estão apreensivas com a grande redução de resultados e o desencorajamento para a encomenda de novos navios. O Brasil tem uma política débil, fraca, de Marinha Mercante — afirmou Paulo Cotta.

Ele vai reunir quarta-feira empresários ligados à Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso e formalizar sugestões à Assembléia Nacional Constituinte, destacando-se a exigência de reciprocidade das nações parceiras do comércio exterior brasileiro no sentido de ser negociada uma divisão de cargas meio a meio para os navios de cada bandeira envolvida. Isso porque estão ocorrendo problemas desde a entrada dos outsiders no tráfego brasileiro, até agora caracterizado como conferenciado, ou seja, com os navios nacionais e estrangeiros, das empresas que integram as Conferências de Frete, levando quase toda a carga geral (Nos granéis como o petróleo e o minério de ferro, não há Conferência de Frete).

— Com a Holanda, por exemplo, acontece o seguinte: os navios das três empresas conferenciadas dividem as cargas, mas os navios da empresa holandesa outsider levam tudo o que podem. Esses navios geralmente operam no Hemisfério Norte mas, quando falta carga por lá, eles vêm para os nossos portos oferecendo qualquer frete pois o que cair na rede é lucro. É preciso levar em conta que o comércio exterior brasileiro gera frete da ordem de 4 bilhões de dólares anuais, e nós devíamos ficar com 2 bilhões de dólares, mas não é isso o que acontece.

Paulo Cotta disse que o Decreto 1.801, assinado em 1980, extinguiu o subsídio ao transportador marítimo, passando-o à construção naval. Enquanto isso, relatórios da Unctad revelam que as nações desenvolvidas subsidiam de várias formas o transporte marítimo, considerado estratégico quer como ferramenta do comércio exterior quer como comprador do produto da indústria naval que emprega milhares de pessoas (no Brasil, os estaleiros empregam mais de 20 mil pessoas).

Os sinais de que alguma coisa precisa ser feita urgentemente para salvar a Marinha Mercante brasileira já aparecem nos balanços de empresas tradicionais como a Paulista, do grupo Penha Borges, que registra prejuízo de 3 milhões 500 mil dólares. Mas Paulo Cotta admitiu que outras se mantêm lucrativas, como a Aliança, do grupo Fischer, onde é diretor, que lucrou 14 milhões de dólares. "Esse resultado, sem dúvida, poderia ser melhor", concluiu o presidente da Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso.