

Comércio Exterior em Debate



Transporte marítimo e Constituinte

LUIZ DA MOTTA VEIGA

Houve, a partir de 1986, uma significativa mudança da influência dos fretes marítimos no comércio exterior brasileiro, em função da implementação da resolução n° 8.364 da Sunamam. Ela, ao por fim à exclusividade de tráfego aos navios das conferências de fretes para as regiões de maior fluxo comercial do Brasil (Estados Unidos, Europa Ocidental e Reino Unido), permitiu ao usuário, tanto exportador quanto importador, o direito de escolha para o transporte de suas cargas, de navios conferenciados a "outsiders" ou "tramps". Por isso, naquele ano, os fretes marítimos, responsáveis por 93% da receita gerada por nosso comércio exterior, não causaram qualquer limitação ao nosso intercâmbio externo.

A análise da AEB — Associação de Comércio Exterior do Brasil sobre a influência e o impacto da medida, revelou que o aumento de opções aos usuários dos transportes possibilitou obter fretes mais baixos e, com isso, aumentar o poder de competitividade do nosso comércio exterior. E não pretendendo perder a carga antes obrigatoriamente cativa, as conferências de fretes para as áreas européias e americanas tiveram que baixar o custo de seus fretes e ampliar a qualidade de seus serviços. Benefício da concorrência, arma salutar de mercados livres, sem o privilégio dos monopólios.

Não obstante a ampliação das opções ao usuário do transporte marítimo, algumas outras providências deveriam seguir-se à mencionada resolução da Sunamam, como a de permitir a redução dos custos fixos e operacionais das empresas brasileiras de navegação internacional, incentivando-as no processo de modernização.

A resolução da Sunamam foi resultado de mesa-redonda entre os usuários de transporte, representados pela AEB, ABT — Associação Brasileira das Tradings (antiga Abece) e outras entidades e os transportadores brasileiros de longo curso reunidos na Associação de Armadores Brasileiros de Longo

Curso (AABLC) e de dirigentes de empresas brasileiras de navegação, ante os membros da comissão de Economia, Indústria e Comércio da Câmara dos Deputados. Isso implica, na realidade, em reconhecer que a resolução foi uma imposição tácita do Congresso Nacional. Tentou-se, no entanto, a revogação da resolução, sem qualquer justificativa de interesse nacional. Sua manutenção, complementada por algumas medidas operacionais para a modernização da frota brasileira, mostra-se adequada não só à ampliação das facilidades de escoamento do nosso comércio exterior, mas também a um ingresso de receita-frete para nossos armadores, superior àquele registrado no período que precedeu a implementação da resolução. Uma solução excelente para as empresas de navegação e para exportadores e importadores brasileiros.

Há, também, que se cuidar das áreas abrangidas pelos acordos bilaterais de transporte. O ideal seria adotar a recomendação aprovada no plenário do 8° Enaex — Encontro Nacional de Exportadores que terá sua próxima edição em setembro deste ano, no Rio de Janeiro. A recomendação encaminhada aos ministros dos Transportes e de Relações Exteriores, era simples e clara. Vale recordá-la: "Revisão dos acordos bilaterais de transportes com vistas à redução do período de liberação de carga, à exclusão do escopo dos acordos de granéis e neo-granéis, à redução dos níveis de fretes cobrados, a partir de uma revisão geral das tarifas destes acordos, e a flexibilidade dos mecanismos de reserva de carga, atualmente estabelecidos sobre a base 50/50".

Compete agora à Assembléia Nacional Constituinte, aprovar a tese de reciprocidade de participação das bandeiras nacionais, brasileira e dos países que comercializam com o Brasil, providência extremamente importante.