

Armadores ^{que pag 16} querem mercado garantido na Constituição

Os armadores de longo curso desejam garantir, na Constituição, reserva de carga correspondente a 50% das mercadorias que entram no comércio exterior brasileiro, o que representa, em termos de faturamento, frete de 1 bilhão 750 milhões de dólares anuais, considerando-se que em 1986 a exportação mais a importação do país renderam 3 bilhões 500 milhões de dólares, aproximadamente, de frete marítimo. Mas autoridades do setor naval, como o almirante João Roberto Lessa de Aboim, que representa a Sunamam nos encontros com parlamentares, acha que os armadores estão pedindo mais intervenção do governo na economia, em detrimento dos exportadores e importadores, ao pleitear que além da carga já prescrita, exclusiva dos navios nacionais, a carga livre fique sujeita à reserva.

Também a idéia de revogação da Lei 2.004, que criou a Petrobrás e lhe garantiu o monopólio do petróleo, na parte referente ao transporte marítimo de longo curso, de forma a permitir a entrada da iniciativa privada nesse segmento, foi considerada superada pelo almirante Aboim. Ele afirmou que tal monopólio marítimo deixou de existir em 1970, quando a Superintendência Nacional da Marinha Mercante (Sunamam) baixou a Resolução nº 6.034, abrindo o tráfego de granel líquido à armação privada nacional. "Ninguém se habilitou até agora porque a iniciativa privada não tem petroleiro" — disse o almirante Aboim, que assessora a Sunamam. No ano passado os armadores nacionais de longo curso, usando navios próprios e estrangeiros de aluguel, ganharam com frete 1 bilhão 467 milhões 71 mil dólares, vindo em primeiro lugar a Petrobrás, que transportando petróleo, principalmente, faturou 632 milhões 982 mil dólares.

Constituinte

Armadores de longo curso, da cabotagem, e marítimos têm se encontrado com parlamentares para fazer seu lobby na Constituinte. Eles levaram à subcomissão que trata das questões urbanas e dos transportes, presidida pelo senador Dirceu Carneiro (PMDB-SC), sugestões no sentido de modernizar no texto constitucional questões trabalhistas e econômicas de interesse da Marinha Mercante. À última reunião, em Brasília, compareceram o presidente da Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso, Paulo Cotta, diretor da Aliança, especializada no transporte de carga geral para o Norte da Europa; o vice-

presidente da Associação Nacional dos Armadores de Transporte Intermodal (Anarti), Laurits Lachmann, presidente da Global, especializada no transporte de produtos químicos; o presidente da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem, Paulo Eurico de Freitas, diretor da Chaval; o presidente da Federação Nacional dos Marítimos, Maurício Santana; e o representante da Sunamam, almirante João Roberto Lessa de Aboim. Participou, também, o deputado constituinte Mauro Campos (PMDB-MG), um dos donos da empresa de navegação Flumar, especializada no transporte de produtos químicos.

Paulo Cotta deixou claro que cada representante tratou de questões específicas do seu segmento. Ele está preocupado com os navios **outsiders** estrangeiros que não fazem parte das conferências de frete (no âmbito dessas conferências a carga já é dividida entre nacionais e estrangeiros) e aumentam sua presença nos portos brasileiros, conquistando cargas através da oferta de redução nos preços. E levou à Brasília, entre outras, a seguinte sugestão: "Que seja incluída a seguinte norma, na parte relativa à ordem econômica: Art — A lei disporá sobre a política de transporte marítimo internacional, atendendo aos seguintes princípios: I — predominância dos armadores nacionais do Brasil e do país exportador ou importador, em partes iguais, observado o princípio da reciprocidade; II — apoio, por meio de ações próprias, a empresas brasileiras de navegação atingidas por práticas discriminatórias."

Mas o almirante Aboim, por sua vez, alertou armadores e parlamentares para o perigo dessa reivindicação ser interpretada como tentativa brasileira de legislar sobre a economia de outras nações. O transporte de mercadorias no nosso comércio exterior está sujeito à lei brasileira quando em águas nacionais, mas os navios dos armadores brasileiros devem acatar prescrições legais dos países cujos portos freqüentam, embora sem abdicar das obrigações que lhes impõe a bandeira brasileira, para "não se incorrer no risco de provocar medidas retaliatórias nem na criação de contenciosos que não sejam do superior interesse nacional". Lembrou o almirante Aboim que os armadores nacionais já têm sua reserva de carga, pois as mercadorias que recebem benefícios e incentivos do governo só podem ser transportadas em navios de bandeira brasileira.