

Negociar, sim; entregar, não

27

O GLOBO

14 NOV 1995

JOSÉ SARNEY

O presidente Fernando Henrique insistiu, em Santiago, na tese da necessidade de reformar o Estado. Mas, com propriedade, ressaltou que jamais poderemos deixar de ter nele o harmonizador dos conflitos que fazem parte de uma sociedade democrática. Eu quero insistir que o problema da reforma do Estado não é quantitativo, mas qualitativo.

Hoje, já se sabe que essa história de abrir as economias sem salvaguardas é coisa de anjo. O mercado não resolve tudo e muito menos os problemas sociais. Então, o princípio da reciprocidade na globalização é o caminho correto. O Brasil foi mais realista do que o rei. Entrou na onda do neoliberalismo e entregou tudo, sem nada pedir ou ganhar de volta. Demos o acordo aéreo, o acordo de cinema, a lei de patentes, a de *software*, e fizemos muitas outras concessões. Agora, está em andamento mais uma.

O Executivo encaminhou uma lei sobre transporte marítimo, abrindo a cabotagem aos navios estrangeiros. Ora, isso é um absurdo e destrói o resto que existe de nossa marinha mercante. Os Estados Unidos, agora mesmo, na Organização Mundial do Comércio, firmaram a posição de não abrir mão de sua cabotagem,

e o acordo de transporte marítimo foi adiado para o ano 2001. Bill Clinton sancionou uma lei dando US\$ 1 bilhão (!) de subsídio às empresas americanas de navegação. A Comunidade Européia decidiu que, para construção de navios, devia-se manter um subsídio de 9% para todo o Oeste europeu e 34% para o Leste alemão, onde ainda permitiu uma depreciação de 40% no primeiro ano do financiamento, o que significa mais um importante incentivo. E o Brasil? Quer fazer o contrário, agredindo seus próprios interesses.

O neoliberalismo não pode ser selvagem e fazer no Brasil aquilo que os grandes países não fizeram. Será que a nossa posição é tão confortável? Acredito que não. O ministro da Fazenda diz que é preocupante o déficit na nossa balança de comércio exterior, de R\$ 4 bilhões. Na nossa conta de serviços, o déficit é ainda maior, US\$ 14,1 bilhões, composto de juros, turismo, fretes?!... No transporte marítimo, os navios estrangeiros transportam 95% da carga, com um faturamento de aproximadamente US\$ 6 bilhões anuais. Assim, nós importamos essa quantidade e exportamos apenas US\$ 500 milhões por ano. Mas como explicar que o país quer, neste momento, abrir sua cabotagem e revogar a reserva de carga para bandeira brasileira, se no déficit de

serviços o transporte marítimo pesa com quase a metade?

Quando presidente, sancionei as leis 2.404/87 e 2.414/87, chamadas leis da construção naval. Os armadores passaram a avaliar o financiamento de navios, abriu a conferência de fretes, que era fechada, e autorizei novas empresas a funcionar no longo curso, acabando com o quase monopólio, e o resultado é que, hoje, existem mais de 30 no setor. Acabou a diferenciação entre empresa estrangeira e empresa nacional. Quem quer que seja pode vir aqui e se estabelecer.

Não há, portanto, monopólio a ser quebrado. Mais aberto que o Brasil não existe.

O que existe é que a empresa formada aqui, como as nacionais, não consegue competir com as bandeiras estrangeiras, porque nossos custos são de 30% a 40% superiores. Ano passado o decréscimo da frota nacional foi de 20%!... O problema não é dos nossos armadores, mas da situação dos nossos portos. A solução? Acabar com o transporte marítimo nacional? Isso é um crime. Além de prestígio, cada dólar de frete que ganhamos va-

le dois ao substituir o do frete estrangeiro.

Esse setor, que contribui com o déficit de US\$ 5,5 bilhões em nossa conta de serviços, está destroçado. A nossa participação (nacional), que era de 25%, é, hoje, de 5%. O Collor revogou a equalização e acabou com a indústria naval. A Alemanha tem 130 navios em construção. O

Não vejo como
possa o Brasil
fazer mais uma
concessão
unilateral

Brasil, zero. Votamos uma lei de portos, com um esforço grande e muita luta contra os corporativismos, achando que eles iam melhorar. Não aconteceu. Os portos públicos aumentaram os custos em 35%. Na Argentina, para carregar um contêiner, cobra-se US\$ 150; no Brasil, US\$ 500! Criaram, coisas de nossa terra, em decorrência da última lei, que era para melhorar, uma taxa "de gestor de mão-de-obra", que vai, dependendo do porto, de 3% a 5%. Como competir? Mas o caminho não é entregar.

Então, não vejo como, neste instante, possa o Brasil fazer mais uma concessão unilateral, assumir essa situação de um país sem estratégia e entregar o que resta de um dos setores mais essenciais à economia nacional. Não nos esqueçamos

de que, quando falamos em comércio internacional, 97% dele são transportados por via marítima.

Ainda bem que a lei que está no Congresso tem como relator um homem que conhece esse problema, o deputado José Carlos Aleluia, e sabe que não podemos fazer essas mudanças antes que a própria OMC as faça. Perderemos o poder de barganha no futuro em nossas negociações e entramos na lista dos bobos.

Um ponto que deve ficar claro e no qual nenhuma concessão pode ser feita é o princípio da reciprocidade. Isso deve ficar bem claro e explícito, não somente neste caso, mas em todas as negociações que tenhamos de participar. Infelizmente, nós não temos seguido esse princípio. Como dar aos outros países aquilo que eles não nos dão?

O problema é entrar firme na questão dos portos e dar condições a termos armadores competitivos e não acabar com essa atividade no Brasil que, agindo assim, passa cada vez mais a perder aquela visão que Rio Branco sintetizou num pensamento: "O Brasil cada vez mais será chamado a ter presença internacional, a ter posição de liderança."

Nós não cabemos nessa roupa de satélite.

JOSÉ SARNEY é presidente do Senado.