

## CABOTAGEM – VISÃO DA ANUT

A ANUT não tem pregado a extinção da reserva de carga às empresas brasileiras de navegação, no transporte de cabotagem. O que tem feito é combater o que entende como disfunções malignas do modelo atual para que possamos ter uma marinha mercante forte, mas possibilitando ao usuário a oferta de transporte de qualidade adequada e preço competitivo, uma vez que essa reserva de mercado não vem contribuindo para a expansão da oferta de navios de forma satisfatória.

O que combatemos é o flagrante desequilíbrio entre os benefícios outorgados pela reserva de mercado e a obrigação de atendimento às necessidades dos usuários. É melhor até dizer que inexistente a obrigação de transportar.

Para piorar as coisas, há muitos anos que nem governo, nem órgão regulador parecem interessados em explicar ao usuário os poucos direitos e facilidades que a lei lhe concede. O papel de “agente de fomento”, herdado da SUNAMAM, do DMM/MT e do FMM, tem sido levado ao extremo de uma inclinação paternal às empresas de navegação, em prejuízo do usuário.

Todos os estudos que temos visto circular no âmbito do governo nos últimos anos tratam sempre de medidas “para o fortalecimento da empresa de navegação”. Concordamos que a maioria deles apontou fatores prejudiciais à boa saúde dessas empresas. Mas em nenhum caso ficou-nos a certeza de que se eles forem corrigidos, os benefícios auferidos serão repassados integralmente, ou pelo menos em proporções aceitáveis para os usuários.

Combatemos também o erro de, em quase meio século, virmos vinculando os destinos da navegação aos da construção naval. Nunca deu certo como modelo pétreo, principalmente porque essa forma acaba levando ao protecionismo e, por conseqüência, ao descompromisso com a competitividade. Nada melhor do que praticá-lo de forma flexível. A história marítima mundial parece confirmar que a empresa de navegação tem é que crescer e enriquecer, para poder fazer construir navios onde for mais vantajoso, em preço, qualidade e compatibilidade com as rotas a serem exploradas.

Para empresas fortes, os estaleiros pátrios sempre serão convidativos se as desvantagens não forem proibitivas.

Acreditamos que o momento histórico é particularmente propício à correção dessas duas disfunções, à vista do notável nível de ocupação do nosso parque de construção naval, das perspectivas da ampliação das encomendas proporcionadas pela PETROBRAS e do surgimento de fato novo no cenário da logística nacional, noticiado em nosso número anterior, que é o despertar já visível do interesse de importantes empresas transportadoras e prestadoras de serviços logísticos para o desenvolvimento de projetos multimodais, porta a porta, nucleados em fluxos básicos de cabotagem, o que tende a facilitar os esforços de agregação da demanda de grandes embarcadores e daí gerar um efeito multiplicador entre oferta e procura.

No nosso entendimento, com uma única medida o governo contribuiria de maneira decisiva para a correção dessas disfunções, não precisando mexer nas regras de afretamento em vigor para a cabotagem, a não ser, romper com o paternalismo do passado e incentivar a Agência Reguladora a fiscalizar seu cumprimento de forma mais rigorosa, com maior atenção ao direito do usuário: **liberar e desonerar, temporariamente, até 2011, renováveis, a aquisição de navios novos em estaleiros estrangeiros, com capital próprio e sob o compromisso de colocá-los sob bandeira brasileira dentro desse prazo.**