

---

## CABOTAGEM – QUAL O RUMO DA MUDANÇA?

---

A ANTAQ e o SYNDARMA prometem, em total engajamento, juntarem-se em mais uma proposta para fortalecer a cabotagem. Todavia não está bem claro se o movimento será apenas a reedição das propostas tradicionais, que sempre objetivaram o fortalecimento das empresas de navegação, ao invés de uma maior atratividade do modal cabotagem para o embarcador, ou se haverá algum compromisso com o exame isento das profundas mudanças sugeridas por diversas entidades presentes ao evento.

A ANUT foi uma das que propuseram mudanças mais ousadas, entre elas suspensão temporária do imposto de importação para navios novos construídos em estaleiros estrangeiros; revisão das normas reguladoras do afretamento para a cabotagem, visando erradicação dos pontos em que essas normas extrapolam os limites da Lei e para reorientar o processo de circularização das demandas de transporte prioritariamente para o atendimento das necessidades dos usuários a preços competitivos; a reavaliação dos benefícios concretamente auferidos pelo Registro Especial Brasileiro, no que diz respeito à atenuação da carga tributária e dos custos operacionais em geral, com reexame da conveniência de criação da subsidiária integral das empresas de navegação nacionais, tentada sem sucesso no passado; e a mudança da própria atitude mental dos agentes do poder público na execução das normas regulatórias em vigor.

Não podemos ser comodistas a ponto de pensar que haja realmente equilíbrio entre a oferta e a demanda de transporte de cabotagem, baseados numa simples confrontação numérica da tonelagem dos navios próprios das empresas nacionais de navegação e a demanda de transporte de cabotagem que tem chegado ao mercado, e que, assim, o nosso problema se resumiria a elencar medidas para robustecimento da saúde financeira dos transportadores.

A questão é muito mais complexa, e no seu cerne estão às imperfeições de um modelo marítimo já anacrônico que atrela os destinos da navegação aos da construção naval e no qual o Poder Público foi, ao longo dos anos, fortalecendo a proteção aos prestadores de serviço em detrimento dos interesses dos usuários.

A idéia trocada entre os presidentes da ANUT, do SYNDARMA e da Direção Geral da ANTAQ chegou ao nível de compromisso, mas tudo vai depender do apelo veemente externado ao final do seminário no sentido de que o esforço a ser organizado para fortalecimento da cabotagem não venha a contar apenas com o concurso dos organizadores do evento e sim com todos os convocados para o debate. As discordâncias apresentadas deveriam servir para tonificar o encontro da solução necessária.

---

## EXECUÇÃO DO OGU – O RISCO DA PERDA DE UMA DÉCADA

---

Decorridos sete meses de 2009, perdura a incapacidade do Poder Público de efetivamente gastar os recursos autorizados no Orçamento Geral da União para investimento na infraestrutura de transporte. Até o dia 31/07/2009, dos R\$ 19,7 bilhões disponíveis para tal fim (R\$ 11,33 bi do OGU 2009 e R\$ 8,36 bi de restos a pagar de 2008), o MT somente conseguiu liquidar R\$ 3,77 bilhões (19%), cumprindo realçar que dos R\$ 15,00 bilhões referentes às rodovias (R\$ 8,1 bi do OGU 2009 e R\$ 6,9 bi de restos a pagar de 2008) somente foram liquidados R\$ 2,93 bilhões (19,5 %).

No que diz respeito às obras do PAC, que responde por 94% do orçamento de investimento do MT, dos R\$ 10,66 bilhões autorizados no OGU 2009, apenas 8,1% haviam sido liquidados na mesma data.

Algo tem que ser feito para que não vejamos os primeiros dez anos do século XXI transformados numa década perdida, no que diz respeito à recuperação da nossa malha viária.

---

## ANDAMENTO DA PAUTA FERROVIÁRIA DA ANUT

---

Começam a ganhar dinâmica própria, no âmbito da ANTT, vários itens da pauta ferroviária proposta pela ANUT: tarifas de referência; taxas de serviços acessórios; usuário dependente; quadro tarifário para o usuário não dependente; operador ferroviário independente; e universalização do direito de passagem. A pauta em apreço é ainda composta de outros sete itens, todos já objeto de consideração primária: metas de produção; penalidades/infrações; plano de contas; investimentos das concessionárias; ampliação e modernização da malha concessionada; compatibilização de bitolas; e instrumentos de conciliação e arbitragem.