



## BR do Mar: críticas antes do envio ao Congresso

5 de junho de 2020

Dimmi Amora, da Agência iNFRA

A proposta de mudança legislativa do Ministério da Infraestrutura para o setor de navegação de cabotagem, chamada BR do Mar, não agradou os setores envolvidos.

Ressalvando que precisam ler a proposta formal, que o ministério encaminhou na semana passada à Casa Civil da Presidência, líderes de associações apontaram que as diretrizes apresentadas até o momento podem não levar ao resultado esperado de ampliar esse tipo de transporte no país no setor de navios de contêineres.

afretados a tempo funcionando nas regras do país de origem vão ser permitidos somente para quem possua navios brasileiros.

A informação repassada por representantes do governo a parlamentares é que o texto final deve ir para o Congresso nas próximas duas semanas. O presidente da Frente Parlamentar da Marinha Mercante, deputado Hugo Legal (PSD-RJ), afirmou que a proposta é aguardada com boa expectativa.

“O assunto foi conversado há alguns meses conosco e agora foi informado que chegaria nos próximos dias”, disse o parlamentar, que não teve acesso ao texto.

A proposta deve contemplar poucas mudanças em relação às atuais regras que impactam os custos das empresas, especialmente a contratação de pessoal e a compra de combustível (bunker), segundo informou o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, em entrevista à **Agência INFRA**.

### **Afretamento viável**

Essa foi a parte que desagradou o presidente da Abac (Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem), Cleber Cordeiro Lucas. Segundo ele, além de não haver mudanças nos itens de custos de operação, o que é defendido pela associação como forma efetiva de ampliar o setor, há a informação que o afretamento por tempo também terá restrições.

**Leia também: Ministro da Infraestrutura diz ser contra PL para regular reequilíbrio de contratos de concessão**

Por pressão do Ministério da Defesa, os navios afretados a tempo terão 2/3 de tripulação nacional, o que para ele vai encarecer as operações e não levar ao objetivo do governo de reduzir os custos de frete.

“O afretamento a tempo de embarcações estrangeiras tem que ser viável. Esse é o ponto que nos causa desconforto. Se o afretamento não for viável, só vai ter uma opção [o afretamento a casco nu]. Aí vai ser um me engana que eu gosto”, disse Lucas.

Segundo ele, a defesa da associação é que o setor funcione com empresas e navios nacionais, com a possibilidade de ampliação dessa capacidade na medida que houver uma maior necessidade.

A Abac representa as grandes empresas do setor, sobre as quais o TCU (Tribunal de Contas da União) apontou, em recente apuração, atuação de maneira cartelizada, o que as companhias do setor rebatem.

Abraão Salomão, que representa empresas de navegação de menor porte em outra associação, a Usupport-RJ, afirmou que a proposta não vai desenvolver a cabotagem como o governo quer e vai beneficiar as grandes empresas.

de operação. Assim, a competição seria reduzida e não ampliada.

“O que queremos é igualdade de condições. Afretamento por tempo para todo mundo. Qual é o medo de deixar o embarcador decidir qual navio ele quer usar?”

Já Sérgio Bacci, representante da associação que reúne os estaleiros, o Sinaval (Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore), disse que a associação vai combater o projeto no Congresso no limite do possível e o chamou de “irresponsabilidade com o país”.

**Leia também: [iNFRA Debate Live: Minfra estuda reequilíbrio nos contratos de concessão do setor portuário](#)**

Segundo ele, o governo por pressão da Petrobras teria rompido um acordo de não incluir a permissão de abrir mais afretamento aos navios que transportam petróleo das plataformas (o que é considerado cabotagem). Além disso, segundo ele, no pós-pandemia, é necessário incentivo para a indústria nacional.

O governo alega que retirou a obrigatoriedade de ter navios nacionais (já reduziu inclusive o imposto de importação do produto a zero) porque o setor de construção de navios de cabotagem não se desenvolveu aqui, mas manteve a reserva de mercado para outros tipos de navios.

### **Usuários pedem urgência**

Edeon Vaz, que é representante da Aprosoja, diz que o setor de cabotagem é essencial para o desenvolvimento do agronegócio, que as discussões sobre esse tema já se arrastam há mais de uma década e que elas precisam ser rápidas.

Segundo ele, soluções logísticas que aumentam a competitividade do campo dependem desse transporte (citou o transporte de milho do Centro-Oeste para o Nordeste e o Sul) e é necessário gerar maior concorrência entre as empresas do setor, fortalecendo as empresas nacionais.

“Quem quiser fazer cabotagem aqui, tem que vir e se estabelecer e operar no Brasil”, defendeu Vaz.

Wagner Cardoso, secretário-executivo do Conselho de Infraestrutura da CNI (Confederação Nacional da Indústria), lembrou também que o projeto está prometido desde o meio do ano passado e que é necessário ampliar a capacidade para que a matriz de transportes seja impactada por esse tipo de modal.

“Se tirar o petróleo, a cabotagem responde por 4% a 5% da matriz. Tem alguma coisa errada. É muito pouco para um litoral desse tamanho, em que a maioria da população está próximo”, disse Cardoso.

Diogo Piloni Edeon Vaz Frente Parlamentar da Marinha Mercante Hugo Leal Ministério da Defesa  
Ministério da Infraestrutura Petrobras Sérgio Bacci Sinaval TCU Usuport-RJ Wagner Cardoso



*EPL fica responsável por estudos de relicitações e vai definir modelo de contratação*

*iNFRA Debate: Covid-19 não configura 'evento de força maior' em PPPs do Reino Unido – qual a relevância dessa decisão para as discussões no Brasil?*



## ÚLTIMAS DA INFRA

Normas da ANTAQ passarão por AIR antes do início da elaboração, prevê proposta

Relicitação passa a ser cenário mais provável para Linha de Transmissão Manaus-Boa Vista, apontam técnicos

TCU diz que abastecimento de RR custa R\$ 1,5 bi ao ano e dá 180 dias para MME apresentar novo plano

Estados articulam ajuda federal para tentar salvar de colapso sistema de mobilidade urbana

iNFRA Debate: A abertura de mercado de transporte interestadual de passageiros – entre o passado e o futuro





## **MAIS LIDAS DA INFRA**

[Resolução da Conaero abre caminho para reabertura das fronteiras aéreas do Brasil...](#)

---

[iNFRA Debate: Reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão em...](#)

---

[Estados articulam ajuda federal para tentar salvar de colapso sistema de mobilidade urbana](#)

---

[iNFRA Debate: Quando a impossibilidade de reequilíbrio não é o fim](#)

---

[Custo da judicialização no setor aéreo é de R\\$ 1 bi ao ano, apontam diretores da ANAC](#)

---

[Senadora diz que cansou de esperar projeto do governo para cabotagem](#)

---

[iNFRA Debate: O legado da maior e mais nova concessão de rodovias paulistas](#)



O conteúdo da Agência iNFRA é protegido pelas leis de direitos autorais vigentes.  
Os nossos serviços estão condicionados ao aceite de nossos Termos de Uso.