

“BR do Mar” desagrada indústria local e projeto emperra na Câmara



Por [Jéssica Sant'Ana](#) Brasília 13/10/2020 11:03

12 COMENTÁRIOS



S

25



Publicidade



Marco legal da cabotagem está entre as prioridades do governo. | Foto: Diego Baravelli/MInfra



Ouça este conteúdo

Apresentado pelo governo para aumentar o transporte marítimo no país, o projeto "BR do Mar" enfrenta resistências da indústria local e pode acabar não indo a votação neste ano. O PL 4199/2020 tramita em regime de urgência e deveria ser votado direto no

votação, contudo, ainda é incerta.



Associações de armadores de cabotagem e de usuários de portos e o sindicato nacional da indústria naval são contra vários aspectos do texto apresentado pelo Executivo. Eles afirmam que o BR do Mar parte do pressuposto errado de que o problema da cabotagem no país está na falta de embarcações, deixando de atacar os verdadeiros entraves para o desenvolvimento do transporte marítimo de cargas.



As associações e o sindicato afirmam, ainda, que o programa vai aumentar a concentração de mercado nas mãos de empresas estrangeiras que já operam no Brasil, além de permitir a construção de navios no exterior com dinheiro brasileiro e a importação sem nenhum custo, o que pode inviabilizar a existência de uma frota nacional e resultar em aumento de preços do frete.



NEWSLETTER

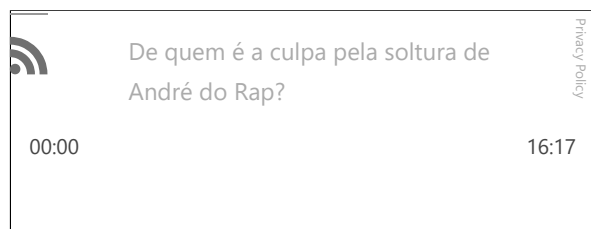
Descomplique a economia

Receba grátis a melhor seleção de notícias sobre finanças e política econômica.

O que diz o governo

O governo diz que o texto estabelece um marco legal para cabotagem, como é chamado o transporte de cargas entre portos ou pontos da costa de um país. Em linhas gerais, o projeto facilita o afretamento (aluguel) de embarcações estrangeiras por empresas

Objetivo, diz o governo, é aumentar a oferta da cabotagem no Brasil, incentivando a concorrência, criando novas rotas e reduzindo custos. Segundo o Ministério da Infraestrutura, a meta é passar de 1,2 milhão de TEUs (unidade equivalente a 20 pés) de contêineres transportados por ano por meio de cabotagem para 2 milhões de TEUs até 2022. Também está entre os objetivos ampliar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos três anos.



O que diz o setor nacional

Por sua vez, o setor nacional afirma que, ao invés de ampliar a cabotagem, o projeto terá efeito contrário. A Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística (Logística Brasil) diz que o texto contém uma série de artigos “escondidos” que fortalecem um problema atual do setor: a concentração de mercado na mão de um pequeno grupo de empresas com atuação no Brasil, mas que têm controle estrangeiro.



“É um programa de irrestrita e forte proteção a algumas poucas empresas de navegação, na contramão da esperada proteção dos embarcadores, por meio da concorrência”, diz a associação em nota.



Entre esses artigos prejudiciais, estariam os que permitem que embarcações estrangeiras possam bloquear uso de frota brasileira. “A proposta atribui àqueles navios estrangeiros e de bandeira estrangeira o poder de bloqueio às circulares das empresas concorrentes, para que atendam os embarcadores com navios estrangeiros apropriados e mais baratos, no caso da inexistência ou indisponibilidade do navio brasileiro”, diz a Logística Brasil.

A Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac) acrescenta que os novos entrantes terão a vantagem de alugar navios a casco nu (sem bandeira), enquanto as Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) têm que fazer altos investimentos de capital para construir embarcações nacionais. “Essa situação poderá inviabilizar a existência de uma frota nacional fixada no país”, diz a Abac.

Atualmente, a Lei 9.432/97 impõe um lastro para afretar a casco nu. Esse lastro é ter 50% da tonelage de embarcações próprias, o que garante que as empresas operem parcialmente com frota nacional. Segundo a Abac, é a existência desse lastro que desenvolve a indústria naval local e atrai investimentos para o país.

Outra crítica é que o projeto possibilita a importação "gratuita" de navios que venham a operar no transporte. Ou seja, as empresas que importarem as embarcações não pagarão nenhum dos



“Por que não faz o mesmo para os estaleiros brasileiros? Isso estimula a construção naval no exterior e julga que nossos estaleiros não são aptos para construção no país. É um desestímulo à indústria local”, explicou André Seixas, presidente da Logística Brasil, em entrevista à **Gazeta do Povo**.



O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) avalia que o BR do Mar parte do princípio que o número de navios disponíveis para transporte de carga e a necessidade de construção deles no Brasil são os culpados pela baixa participação da cabotagem entre os modais de transporte. Esse princípio, diz o sindicato, está equivocado.

O Sinaval considera que os principais fatores que fazem com que a cabotagem não se desenvolva no país estão o excesso de burocracia nos portos para transporte de carga, os custos portuários, a obrigatoriedade de serviços de praticagem (pilotos específicos para cada porto) e o alto preço do bunker (combustível usado nos navios). Esses pontos não foram atacados no texto.

A **Gazeta do Povo** procurou o Ministério da Infraestrutura para comentar as críticas feitas ao projeto, mas não obteve retorno.

Texto está travado na Câmara

O projeto chegou a ser incluído na pauta do plenário de 29 de setembro, mas não foi apreciado. O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), ainda nem escolheu o relator. O relator é



Como o projeto tramita em regime de urgência, ele passa a trancar a pauta da Casa. Contudo, o plenário ainda pode votar projetos de outro tipo, como medida provisórias e propostas de emenda à Constituição. Somente projetos de lei não podem ser apreciados enquanto o Congresso não votar o BR do Mar. E, de todo modo, a próxima sessão de votações da Câmara está marcada apenas para 20 de outubro.

Os deputados Fausto Pinato e Ricardo Izar, ambos do PP-SP, solicitaram formalmente que o governo retire o pedido de urgência. O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, chegou a sinalizar que atenderia o pedido, mas voltou atrás. O projeto é considerado prioritário pelo governo para destravar investimentos privados e aumentar a participação da cabotagem no modo de transportes brasileiro, hoje muito restrito às rodovias.

VEJA TAMBÉM:

- » [Governo corre contra o tempo para aprovar marcos legais em 2020 e destravar investimento](#)
- » [Senado aprova MP que prorroga incentivo fiscal para setor automotivo](#)
- » [Governo lança conjunto de medidas para redução de custos na aviação geral](#)

12 COMENTÁRIOS [Deixe sua opinião](#)



Como você se sentiu com este conteúdo?

25

SURPRESO
40%RAIVA
40%INSPIRADO
8%NÃO LIGO
4%TRISTE
4%FELIZ
4%CHATEADO
0%MEDO
0%Encontrou algo errado na matéria?
ERROS

COMUNIQUE

» Sobre a Gazeta do Povo

Principais Manchetes



“Neobolsonaristas”:
conheça a nova força
de apoio ao presidente
no Congresso



O que Bolsonaro vetou
ao sancionar lei que
altera trechos do
Código de Trânsito



Megatraficantes soltos
em nome do
garantismo jurídico



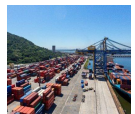
Em clima de “guerra”,
STF tende a derrubar
decisão que libertou
André do Rap

+ na Gazeta

Contagem regressiva para o PIX: tire dúvidas
sobre o sistema de pagamento instantâneo



Prioridade do governo, “BR do Mar”
desagrada indústria local e projeto emperra
na Câmara





Tudo sobre:



Fausto Pinato

Núcleo Econômico

Ricardo Izar

Rodrigo Maia

Tarcísio de Freitas



Transporte

Receba nossas NEWSLETTERS

- | | | |
|---|---|--|
| ☐ Bom dia | ☐ Cartoleiros | ☐ Vozes na Gazeta |
| ☐ Política nacional | ☐ Economia | ☐ Ideias |
| ☐ Alexandre Garcia | ☐ Alexandre Borges | ☐ J. R. Guzzo |
| ☐ Bom Gourmet Negócios | ☐ GazzConecta | ☐ Estilo de Vida |
| ☐ Diário de Classe | ☐ Gazeta Inspira | ☐ Sempre Família |
| ☐ Paraná e Curitiba | ☐ Athletico, Curitiba e Paraná | ☐ Valores |
| ☐ Mauro Cezar e futebol nacional | ☐ Polzonoff | ☐ Lúcio Vaz |

Digite seu e-mail

RECEBER

Ao se cadastrar em nossas newsletters, você concorda com os nossos [Termos de Uso](#).

Receba nossas notícias NO CELULAR



WHATSAPP



MESSENGER



TELEGRAM

WHATSAPP: As regras de privacidade dos grupos são definidas pelo WhatsApp. Ao entrar, seu número pode ser visto por outros integrantes do grupo.

Gazeta do Povo > Economia > Prioridade do governo, "BR do Mar" desagrada indústria local e projeto emperra na Câmara

Acompanhe a Gazeta do Povo nas redes sociais

