

Com urgência constitucional acordada, governo manda a Br do Mar para a Câmara

13 de agosto de 2020



O presidente Jair Bolsonaro assinou na terça-feira (11) projeto de lei que “institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar” e encaminhou a proposta com pedido de urgência constitucional para a Câmara. A proposta encaminhada está disponível [neste link](#).

A proposição apresentada está em linha com o que foi acordado cerca de dois meses atrás entre representantes dos ministérios da Infraestrutura e da Economia, uma tentativa de uma ampliação da concorrência no setor, mas ainda com medidas de proteção a empresas nacionais. A medida exclui o setor de embarcações de apoio offshore que operam na cabotagem.

Segundo o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, a proposta foi apresentada aos líderes dos partidos de apoio ao governo no Congresso e, após acordo com eles, a medida foi encaminhada com a urgência constitucional. Com essa chancela, se o projeto não for votado em 45 dias, ele passa a trancar a pauta legislativa.

O deputado federal Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), líder de seu partido, disse que houve a comunicação ao presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), sobre a urgência do projeto e que não há oposição dele e dos partidos que estão reunidos em seu apoio à proposta. Segundo ele, o BR do Mar está em linha com o projeto de reformas estruturais da Casa e tem apoio desses partidos.

Projeções do ministério

Em nota, o Ministério da Infraestrutura informou que a medida legislativa tem como objetivo “aumentar a oferta da cabotagem, incentivar a concorrência, criar novas rotas e reduzir custos”.

O texto informa ainda que a intenção é “ampliar o volume de contêineres transportados, por ano, de 1,2 milhão de TEUs (unidade equivalente a 20 pés), em 2019, para 2 milhões de TEUs, em 2022”.

Outra meta é ampliar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos três anos, excluídas desse cálculo as embarcações dedicadas ao transporte de petróleo e derivados.

Este site usa cookies para personalizar o conteúdo, adaptar, avaliar anúncios e oferecer uma experiência mais segura. Ao navegar no site, o usuário concorda que coletemos informações

através de cookies. [ACEITAR](#)

uma abertura mais ampla. O acordo entre as pastas saiu em maio deste ano, conforme reportagem da Agência iNFRA, disponível [neste link](#).

Pela regra atual, as empresas brasileiras têm restrições para afretar navios estrangeiros sem tripulação (afretamento a casco nu). Só podem fazê-lo se tiverem navios brasileiros em determinada quantidade (chamado lastro). Pela proposta, houve flexibilizações para esse lastro e ele acaba totalmente em três anos. As empresas terão, contudo, que aderir ao programa para ter os benefícios.

O tema mais polêmico é o afretamento de navios estrangeiros com a tripulação estrangeira, o chamado afretamento a tempo. A proposta do governo é por flexibilizar algumas restrições a esse tipo de negociação. Elas podem agora afretar para atender operações que ainda não existam e para cumprir exclusivamente contratos de longo prazo.

Segundo o ministro Tarcísio de Freitas, a ideia do projeto é manter ainda frota nacional para evitar que variações grandes de preços de frete fora do país tirem os navios do Brasil. A exigência de que navios nacionais façam a cabotagem ocorre na maior parte dos países.

Mas um outro projeto já em tramitação no Senado, o PL 3.129/2020 da senadora Kátia Abreu (PP-TO), propõe uma ampliação mais ampla desse tipo de afretamento, praticamente sem restrições, conforme [relatou a Agência iNFRA, em junho](#). Segundo a senadora, a proposta tenta quebrar o monopólio atual de um grupo de três empresas, apontado em relatório do TCU (Tribunal de Contas da União) sobre o tema, e reduzir assim o frete aos usuários.

Afretar navios a tempo é mais barato pelos custos menores com tripulação, especialmente o que dá vantagem nesse tipo de operação em relação às empresas que afretam a casco nu ou têm embarcações nacionais.

A Abac (Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem) aponta que o próprio TCU mostrou que a diferença de custos em relação à operação de embarcações estrangeiras é um fator inibidor da competitividade e pedia no BR do Mar propostas que atacassem esse item. Mas pouco foi alterado no que está enviado ao Congresso.

Em nota, a associação informou entender “que o projeto é importante ao estabelecer regras claras para a operação na navegação de cabotagem de forma a ampliar sua participação na matriz de transportes brasileira, dando o devido equilíbrio à atividade, porém sem destruir o que vem sendo

Este site usa cookies para personalizar o conteúdo, adaptar, avaliar anúncios e oferecer uma experiência mais segura. Ao navegar no site, o usuário concorda que coletamos informações

através de cookies. [ACEITAR](#)

certamente deverá ser fruto de intenso debate no Congresso”.

Abrahão Salomão, diretor de Transporte Aquaviário da Logística Brasil (Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística) chamou a proposta de “embuste” e disse que ela vai beneficiar o cartel apontado pelo TCU. Segundo ele, o texto tenta regularizar a Instrução Normativa 01/2015 da ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), parcialmente revogada pelo órgão de controle, que tentava normatizar a afretamento de navios.

“Tudo continuará como está. A cabotagem não se desenvolverá e se beneficia o rumo da ferrovia”, disse Salomão.

Aumento de diretores da ANTAQ

Nas disposições transitórias, o governo alterou três legislações, além de revogar trechos de diversas outras. Uma das alterações é na Lei 5.474/1968, que trata de duplicatas. A alteração vai permitir a comprovação eletrônica das duplicatas e acabar com o trânsito de papéis no transporte de cabotagem, que resulta em custos elevados para as companhias.

Também houve alterações na Lei 10.893/2004, que trata do FMM (Fundo da Marinha Mercante). A proposta também prevê mudanças na Lei 10.233/2001, que trata da criação das agências reguladoras ANTAQ e ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes).

Entre as propostas de mudanças está a ampliação da diretoria da ANTAQ dos atuais três para cinco diretores e dar atribuição ao DNIT para cuidar de instalações portuárias. Também foram mudadas as atribuições do DNIT em relação a rodovias devolvidas.

Conteúdo produzido pela [Agência iNFRA](#) para o portal da Abdib.



Este site usa cookies para personalizar o conteúdo, adaptar, avaliar anúncios e oferecer uma experiência mais segura. Ao navegar no site, o usuário concorda que coletemos informações

através de cookies. [ACEITAR](#)