



Ministério tenta ampliar apoios ao BR do Mar diante de críticas de diferentes setores

16 de setembro de 2020

Dimmi Amora, da Agência iNFRA

Ao longo desses 30 dias de envio da proposta do BR do Mar à Câmara dos Deputados, os grupos de interesse foram apresentando suas visões sobre o projeto e tentando estabelecer suas visões junto a parlamentares. A falta de consenso se o projeto efetivamente vai alcançar os resultados apontados pelo governo dificultam uma votação rápida da proposta, avaliaram parlamentares.

O secretário de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, diz que já era esperada pelo ministério uma intensa discussão no Congresso sobre o tema e que seria muito difícil ter um projeto que tivesse consenso

Um ponto polêmico que é identificado por diferentes grupos de interesse é o elevado poder que o ministro da Infraestrutura ganharia com a proposta apresentada. As empresas que quiserem entrar na espécie de regime especial que o BR do Mar institui para o afretamento de navios terão que passar pelo crivo do ministério. Boa parte das regras que vão de fato estabelecer a forma como os navios poderão ser afretados também serão estabelecidas posteriormente.

Godofredo Mendes Vianna, sócio do Kincaid Mendes Vianna Advogados e que preside a comissão de Direito Portuário da OAB-RJ, acompanhou o processo de construção do BR do Mar quase desde o início. Ele afirmou que o ponto positivo do projeto é trazer a pauta da navegação para o debate. Além da concentração de poder no ministério em detrimento da ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), Vianna avalia também que há pontos do BR do Mar que vão precisar de aperfeiçoamentos.

É o caso da autorização especial que o governo pode dar para a criação de terminais específicos para cabotagem por um período de 48 meses. Segundo ele, será difícil conseguir investidores para colocar recursos que precisarão ser amortizados em tão pouco tempo.

Piloni diz que a maior parte do poder de regulamentar a lei será do presidente da República, por meio de decretos, e que deixar na lei alguns itens seria prejudicial ao setor, citando como exemplo a tonelagem necessária para lastro para afretar embarcações. Para ele, é correto que estejam na mão do ministro as definições de políticas públicas do setor e que a parte de regulação continuará a cargo da ANTAQ.

Tripulação brasileira

Outro tema polêmico, para Mendes Vianna, é contratação de 2/3 de tripulação brasileira em navios afretados com bandeira estrangeira, nas regras da bandeira – o que vai passar a ser permitido com o BR do Mar. Para o advogado, não há segurança jurídica no país para garantir que, depois, as tripulações estrangeira e nacional não vão pedir os mesmos direitos dos trabalhadores de navios brasileiros por exemplo. [Em nota conjunta](#), associações de trabalhadores marítimos afirmaram que o BR do Mar traz soluções equilibradas para o tema.

A pauta da redução de custos operacionais é a que mais incomoda as empresas ligadas à Abac (Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem), associação que congrega as grandes companhias do setor. Eles apontam que, sem medidas nessa área – especialmente com os impostos no combustível, no custo de tripulação e na burocracia –, o governo não vai chegar ao seu intuito com o projeto, de reduzir os valores do frete. Uma apresentação da associação sobre o tema está [neste link](#).

burocracia e traz poucos incentivos à chamada multimodalidade, tema relevante para o setor por ter sempre que haver um outro meio de transporte para levar a carga até o destino.

Mercado concentrado

Analisando a composição da frota nacional e as empresas responsáveis pelo setor, o economista Riley Rodrigues, da MC2R Inteligência Estratégica, apontou que o mercado nacional de cabotagem é muito concentrado e o BR do Mar não ataca esse problema, abrindo a possibilidade para até mais concentração.

“Isso porque as empresas grandes possuem maiores condições financeiras de realizar os afretamentos, inclusive trazendo para o país embarcações de sua propriedade no exterior. Desta forma, ao contrário do objetivo anunciado, haverá um fechamento do mercado, com as empresas menores perdendo capacidade de competição”, escreve no trabalho intitulado Perfil da Frota Brasileira de Navegação de Cabotagem e Impactos do PL 4.199/2020, disponível [neste link](#).

A tese é a mesma da Logística Brasil, associação que representa parte das empresas de menor porte que atuam na navegação de cabotagem, que também aponta que as regras são mais restritivas que as atuais e vão ampliar a participação do mercado das grandes empresas, que são subsidiárias de empresas de navegação internacional. A apresentação da associação está [neste link](#), e um vídeo explicativo sobre a visão da associação do projeto, [neste link](#).

Além dos problemas com a navegação, o PL enfrenta ainda a resistência da indústria naval, que não se sentiu contemplada com a possibilidade de a Petrobras poder afretar navios para fazer a cabotagem de combustíveis. Uma apresentação do Sinaval sobre o tema está [neste link](#).

Hotsite do governo

Ao longo das últimas semanas, o Ministério da Infraestrutura tem feito um esforço de comunicação para tentar apresentar sua visão sobre o BR do Mar e justificar por que as decisões foram tomadas. A defesa do governo se baseia em mostrar que as novas regras vão trazer mais navios, aumentando a oferta, e com isso reduzindo os preços do frete. Outra defesa é que os maiores países do mundo protegem a navegação de cabotagem e isso evita flutuações de preços no frete. [A nota técnica](#) que justificou o projeto foi colocada neste [hotsite](#) explicando didaticamente o projeto e a posição da pasta.

Sobre os trabalhadores, Diogo Piloni afirmou que pode haver melhorias na proposta para garantir uma maior segurança de que a tripulação brasileira contratada na bandeira estrangeira estará trabalhando nas regras estrangeiras. Ele aponta que a entrada em vigor da MLC (Maritime Labor Convention) no Brasil em 2021 e o

“Temos que criar regras para que, se não houver tripulação brasileira ou se houver contestação ao modelo por parte de algum trabalhador, se possa contratar os estrangeiros para as operações”, disse Piloni.

Sobre o modelo de afretamento, Piloni afirmou que o governo quer um modelo que dê mais segurança para as operações de cabotagem no Brasil, evitando o uso ocasional de navios estrangeiros que tenham linhas internacionais operando de passagem pelo país.

Leia também: Secretário de Portos diz que governo está pronto para dar autonomia a S. F. do Sul (SC) e Suape (PE)

Categoria *Geral* *iNFRATransporte*

Tags *ABAC* *afretamento de navios* *ANTAQ* *BR do Mar* *cabotagem* *Diogo Piloni* *Godofredo Mendes Vianna* *Gustavo Costa* *Leandro Barreto* *Logística Brasil* *Ministério da Infraestrutura* *Petrobras* *PL 4.199/2020* *Riley Rodrigues* *Sinaval*



Sem relator e consenso para votação, BR do Mar caminha para perder urgência constitucional



ÚLTIMAS DA INFRA

[Ministério tenta ampliar apoios ao BR do Mar diante de críticas de diferentes setores](#)

[Sem relator e consenso para votação, BR do Mar caminha para perder urgência constitucional](#)

[iNFRADebate: 10 mil agentes – marco abstrato de um mercado em expansão concreta](#)

[Geradores térmicos a gás ficam otimistas após medidas que aumentam competitividade](#)



MAIS LIDAS DA INFRA

[iNFRA Debate: Contabilidade regulatória no setor de saneamento básico – a que será...](#)

[Secretaria do TCU sugere restringir atuais concessionárias de ferrovias no leilão da Fiol](#)

[iNFRA Debate: BR do Mar de forma prática e objetiva](#)

[iNFRA Debate: A “modernização” do setor e a incerteza dos incentivos às...](#)

[iNFRA Debate: Subvenção ao transporte público – Felizmente, na Câmara, a montanha...](#)

[Ministério anuncia a criação da Autoridade Nacional de Segurança Nuclear](#)

[iNFRA Debate: Reporto – Bom para os portos, bom para o país](#)