

# FOLHA DE S.PAULO



## Projeto que cria a BR do Mar enfrenta resistência para sair do papel

Relator tenta buscar uma solução para os pontos controversos do texto que trata de cabotagem

26.out.2020 às 16h09

**Julio Wiziack** (<https://www1.folha.uol.com.br/autores/julio-wiziack.shtml>)

**Danielle Brant** (<https://www1.folha.uol.com.br/autores/danielle-brant.shtml>)

**BRASÍLIA** Em meio a dificuldades de conciliar posições diferentes sobre a navegação entre portos nacionais (<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/08/bolsonaro-assina-projeto-de-lei-para-estimular-navegacao-de-cabotagem-no-brasil.shtml>), a Câmara tenta votar novamente nesta semana o texto que abre espaço para o programa BR do Mar, projeto do governo que busca ampliar o transporte marítimo de cabotagem pela costa brasileira para reduzir a dependência do transporte rodoviário no país.

A proposta foi apresentada pelo Executivo em agosto com uma mensagem de urgência para a votação. Na prática, isso significa que desde o final de setembro o projeto está impedindo a apreciação de outras matérias, especialmente aquelas relacionadas à pandemia.

Essa situação já fez aumentar a resistência ao projeto no Congresso. Os parlamentares afirmam que o ministro Tarcísio Freitas (Infraestrutura) havia

explicado em nossa Política de Privacidade (<https://www1.folha.uol.com.br/paineldoleitor/2020/04/termos-e-condicoes-de-uso-folha-de-spaulo.shtml>), para recomendar conteúdo e publicidade. Ao navegar por nosso conteúdo, o usuário aceita tais

OK

## Sua assinatura vale muito.

### ENTENDA

uma solução para os pontos controversos do texto.

O lobby de representantes das empresas e associações de cabotagem também gerou mais preocupação nos congressistas, que querem debater o projeto sem pressão.

As empresas vinham trabalhando no texto proposto pela senadora Kátia Abreu (PP-TO), que consideram mais alinhado às necessidades do mercado.



A senadora Katia Abreu (PP-TO) durante sessão no plenário do Senado - Pedro Ladeira - 14.mar.2019/Folhapress

“Defendemos a concorrência limpa e não um emaranhado de normas para proteger os amigos do rei”, disse Abrahão Salomão, diretor da Logística Brasil, associação que representa os usuários dos portos. “Lamento em dizer que a BR do Mar é isso. E com um potencial devastador tremendo para a indústria local. Ele confere status de brasileiro a embarcações estrangeiras. o que, na explicado em nossa Política de Privacidade

(<https://www1.folha.uol.com.br/paineldoleitor/2020/04/termos-e-condicoes-de-uso-folha-de-spaulo.shtml>), para recomendar conteúdo e publicidade. Ao navegar por nosso conteúdo, o usuário aceita tais

OK

## Sua assinatura vale muito.

### ENTENDA

CONTRATAÇÃO COM BARCOS DE MAIS DE 100 TONELADAS.

“Com esse projeto o governo está dizendo que eu não posso operar. O diabo mora nos detalhes e os dispositivos desse projeto impedem a concorrência com o estrangeiro em igualdade de condições”, disse. “Que liberalismo é esse?”

Hoje, a lei permite que uma empresa possa afretar uma embarcação estrangeira para transporte caso não haja navio nacional disponível. Essa busca é realizada eletronicamente.

Com a BR do Mar, os estrangeiros serão tratados como nacionais. O problema, segundo as empresas, é que o custo de uma embarcação estrangeira é muito menor.

Segundo dados do Ministério da Infraestrutura, uma operação de navio com bandeira brasileira pode custar até 70% mais caro do que a realizada por uma embarcação estrangeira (<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/08/mp-da-cabotagem-quer-cortar-custo-de-navegacao-com-embarcacao-estrangeira.shtml>) na modalidade de afretamento por viagem ou a tempo (durante a colheita de uma safra, por exemplo).

A cabotagem é feita apenas pelas EBNs, as empresas brasileiras de navegação, que precisam de autorização da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e podem ter capital 100% estrangeiro. Essas empresas podem ter frota própria ou afretar navios.

O projeto em tramitação na Câmara amplia o leque de possibilidades em que as EBNs poderão afretar navios e também retira a obrigatoriedade de que tenham embarcações próprias.

“A intenção é que a cabotagem assumo em volume e frequência o que é feito explicado em nossa Política de Privacidade (<https://www1.folha.uol.com.br/paineldoleitor/2020/04/termos-e-condicoes-de-uso-folha-de-spaulo.shtml>), para recomendar conteúdo e publicidade. Ao navegar por nosso conteúdo, o usuário aceita tais

OK

## Sua assinatura vale muito.

### ENTENDA

AVANCE DA FOLHA COMO FOR ENVIADO.

A ideia de desenvolver a navegação de cabotagem ganhou força no governo depois de maio de 2018, ainda no governo do presidente Michel Temer, quando o Brasil parou por causa de uma paralisação de caminhoneiro (<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/05/cabotagem-cresce-18-apos-paralisacao-de-caminhoneiros.shtml>)S que durou pouco mais de uma semana.

O impacto no PIB (Produto Interno Bruto) gerou discussões sobre a necessidade de diversificar as opções de escoamento de cargas no país e, com isso, minimizar os reflexos de futuras paralisações.

O problema para os caminhoneiros é que um dos dispositivos do projeto delega poderes aos grupos estrangeiros de selecionar as empresas de frete rodoviário quando a carga chegar no porto mais próximo do destino final.

Isso vai tirar não só quilometragem no transporte por terra como restringirá o poder de negociação do valor do frete pelos caminhoneiros junto ao dono da carga. A empresa de cabotagem, segundo o setor, passará a ser a única negociadora com o produtor ou comprador.

Para a advogada Livia Amorim, sócia do escritório Souto Correa Advogados, com o projeto, o governo busca aumentar o número de contêineres transportados por ano —a ideia é ampliar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos três anos.

Para o governo, o texto tenta reduzir a volatilidade nos preços do frete marítimo quando a disponibilidade de embarcações no mercado internacional diminui por causa de um aumento de demanda —como na China

(<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/08/china-impulsiona-recorde-de-vendas-brasileiras-de-soja-e-carne>

explicado em nossa Política de Privacidade

(<https://www1.folha.uol.com.br/paineldoleitor/2020/04/termos-e-condicoes-de-uso-folha-de-spaulo.shtml>), para recomendar conteúdo e publicidade. Ao navegar por nosso conteúdo, o usuário aceita tais

OK

## Sua assinatura vale muito.

### ENTENDA

Para isso, o BR do Mar prevê que a empresa habilitada possa afretar por tempo embarcações de uma subsidiária estrangeira nos casos de contratos de longo prazo e para prestação de serviços especiais de cabotagem por até quatro anos.

Ao retirar a obrigatoriedade de que a empresa possua frota própria, a intenção é reduzir custos e dar agilidade ao mercado. Seria possível a uma companhia autorizada operar no transporte de cabotagem sem precisar investir pesado na construção de um navio, por exemplo.

A Abac (Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem) critica a medida. “Empresa de navegação sem embarcação é uma aberração. Por que traríamos isso a um mercado que precisa crescer?”, questiona Cleber Lucas, presidente da entidade. Na avaliação dele, para garantir a atividade no Brasil seria preciso exigir que a empresa tivesse ao menos parte de frota própria.

Lucas equipara uma companhia que opera sem navios próprios a uma empresa de transporte rodoviário sem caminhões.

Ele afirma que uma empresa que afreta embarcações tem pouco compromisso com a atividade e que isso pode ser um entrave à regularidade de rotas.

“Quando você só tem embarcação afretada, você fica sujeito à disponibilidade no mercado internacional. Se há aquecimento, os navios vão sumir daqui. É um agenciamento que não favorece o desenvolvimento da atividade no Brasil”, afirma.

O projeto também tenta destravar o acesso a crédito a empresas de navegação nacionais. Para isso, permite que esses navios possam ser dados em garantia para obtenção de financiamento.

explicado em nossa Política de Privacidade  
(<https://www1.folha.uol.com.br/paineldoleitor/2020/04/termos-e-condicoes-de-uso-folha-de-spaulo.shtml>), para recomendar conteúdo e publicidade. Ao navegar por nosso conteúdo, o usuário aceita tais

OK

## Sua assinatura vale muito.

### ENTENDA

justamente o contrário de criar uma reserva de mercado".

"A iniciativa vai proporcionar a abertura ao mercado, com responsabilidade e equilíbrio, ampliando a concorrência no setor", informou. Segundo a pasta, a proposta tem sido "amplamente discutida" desde o ano passado e "tem o apoio expresso da comunidade portuária, trabalhadores marítimos, setores que utilizam o cabotagem e da Frente Parlamentar do Agronegócio."

O ministério negou ainda impacto negativo para o transporte rodoviário de cargas e afirmou que a BR do Mar reduzirá custos e aumentará a atividade econômica, "o que implica mais trabalho para todos, inclusive caminhoneiros".

## sua assinatura vale muito

Mais de 180 reportagens e análises publicadas a cada dia. Um time com mais de 120 colunistas. Um jornalismo profissional que fiscaliza o poder público, veicula notícias proveitosas e inspiradoras, faz contraponto à intolerância das redes sociais e traça uma linha clara entre verdade e mentira. Quanto custa ajudar a produzir esse conteúdo?

ASSINE A FOLHA ([HTTPS://LOGIN.FOLHA.COM.BR/ASSINATURA/390510?](https://login.folha.com.br/assinatura/390510?utm_source=MATERIA&utm_medium=TEXTOFINAL&utm_campaign=ASSINETEXTOCURTO)

[UTM\\_SOURCE=MATERIA&UTM\\_MEDIUM=TEXTOFINAL&UTM\\_CAMPAIN=ASSINETEXTOCURTO](https://login.folha.com.br/assinatura/390510?utm_source=MATERIA&utm_medium=TEXTOFINAL&utm_campaign=ASSINETEXTOCURTO))

### ENDEREÇO DA PÁGINA

<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/10/projeto-que-cria-a-br-do-mar-enfrenta-resistencia-para-sair-do-papel.shtml>

explicado em nossa Política de Privacidade

(<https://www1.folha.uol.com.br/paineldoleitor/2020/04/termos-e-condicoes-de-uso-folha-de-spaulo.shtml>), para recomendar conteúdo e publicidade. Ao

navegar por nosso conteúdo, o usuário aceita tais

OK

Sua assinatura vale muito.

ENTENDA

explicado em nossa Política de Privacidade  
(<https://www1.folha.uol.com.br/paineldoleitor/2020/04/termos-e-condicoes-de-uso-folha-de-spaulo.shtml>), para recomendar conteúdo e publicidade. Ao navegar por nosso conteúdo, o usuário aceita tais

OK