

Porto Alegre,
terça-feira, 03 de novembro de 2020.

Login

Assine

JC Logística

TRANSPORTE HIDROVIÁRIO - Publicada em 03h00min, 03/11/2020.

Projeto que cria 'BR do Mar' enfrenta resistências



Cabotagem é feita apenas pelas EBNs, empresas brasileiras que precisam de autorização da Antaq

/ALIANÇA/DIVULGAÇÃO/JC

Em meio a dificuldades de conciliar posições diferentes sobre a navegação entre portos nacionais (cabotagem), a Câmara dos Deputados tentou votar novamente na última semana (sem sucesso) o texto que cria a BR do Mar, projeto do governo que busca reduzir a dependência do transporte rodoviário no país.

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

eleições
2020

acesse a cobertura das Eleições, com entrevistas exclusivas
com os principais candidatos à prefeitura

X

Essa situação já fez aumentar a resistência ao projeto no Congresso. Os parlamentares afirmam que o ministro Tarcísio Freitas (Infraestrutura) havia se comprometido a retirar a urgência do texto, para que ele fosse debatido com calma.

Líderes partidários na Câmara advertem que, se isso não ocorrer, nada será votado. O relator do texto, deputado Gurgel (PSL-RJ), diz que está buscando 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.

"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 prática, cria uma reserva de mercado para as seis grandes do exterior que já operam com navios de fora aqui no Brasil."

Salomão é presidente da Posidonia Shipping, uma empresa que tem contratos com empresas do porte da Alcoa, Raízen e Vale, e apólices de seguros contratadas com bancos de mais de R\$ 1 bilhão.

"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 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 obrigação de que tenham embarcações próprias.

eleições

2020



Acesse a cobertura das eleições, com entrevistas exclusivas

obrigatoriamente para todos os candidatos à prefeitura

X

"A intenção é que a cabotagem assuma em volume e frequência o que é feito por caminhão, e criar uma rota frequente entre Nordeste e Sul", explica o advogado Nilton Mattos, sócio do escritório Mattos Filho.

Proposta sofre oposição de caminhoneiros

Não por acaso, representantes dos caminhoneiros pressionaram suas bases no Congresso contra o projeto da BR do Mar e ameaçaram fazer uma paralisação caso o texto avance da forma como foi 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 caminhoneiros 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 governo, texto reduz volatilidade no frete marítimo





Intenção é reduzir custos e dar agilidade ao mercado.

TECON RIO GRANDE/DIVULGAÇÃO/JC

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, por exemplo. Essa incerteza afeta a regularidade das rotas e mantém a dependência do transporte rodoviário no país.

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 com caminhões. Ele diz que uma empresa que afreta embarcações tem pouco a ver 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.

X

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. "Isso dá oportunidade a empresas, pois os bancos ficam mais confortáveis para estruturar as garantias", afirma Nilton Mattos, sócio do escritório Mattos Filho.

Procurado, o Ministério da Infraestrutura afirmou que o objetivo do projeto "é 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.

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".

COMENTÁRIOS

CORRIGIR TEXTO

0 comentários

Classificar por **Mais recentes**

Adicione um comentário...

[Plugin de comentários do Facebook](#)

Acesse a cobertura das Eleições, com entrevistas exclusivas com os **candidatos à prefeitura** de Porto Alegre

X



Acesse a cobertura das Eleições, com entrevistas exclusivas
com os **candidatos à prefeitura** de Porto Alegre

X