

## PORTO &amp; MAR

# Câmara conclui votação da BR do Mar. Texto segue para o Senado

Projeto de lei busca incentivar navegação de cabotagem no País, facilitando a atividade e reduzindo seus custos

DE BRASÍLIA

A Câmara dos Deputados finalizou, ontem, a votação do Projeto de Lei nº 4.199/20, que incentiva o transporte marítimo de cargas entre portos brasileiros, a navegação de cabotagem. O texto segue agora para o Senado. Liderado pelo Ministério da Infraestrutura, as medidas – reunidas no programa batizado como BR do Mar – buscam aumentar a oferta de embarcações para cabotagem, com o objetivo de melhor explorar o potencial da costa para essa atividade, promover um ambiente de maior concorrência e reduzir custos no setor.

O governo espera que, com o projeto, a capacidade da frota marítima dedicada a esse tipo de navegação seja ampliada em 40% nos próximos três anos, excluindo as embarcações dedicadas ao transporte de petróleo e derivados. O Ministério da Infraestrutura também aposta na ampliação do volume de contêineres transportados por ano até 2022 em 65%, além da expectativa de que a navegação de cabo-

## SANTOS

O incentivo à navegação de cabotagem proposto pelo programa BR do Mar vai impulsionar a movimentação de cargas no Porto de Santos, o principal do País.

Atualmente, o cais santista é responsável pela operação de 40% das cargas containerizadas transportadas pela costa, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Conforme especialistas, ao atrair mais mercadorias para o modal, o programa acaba ampliando o volume de cargas que passam pelos terminais da região.

tagem passe a crescer 30% ao ano com as mudanças.

O projeto foi apresentado



Sessão que aprovou o PL da BR do Mar teve a participação de deputados de forma remota e no plenário

pelo Governo em agosto. O texto-base foi aprovado por 324 votos a 114 na noite da terça-feira e parte dos destaques (que têm potencial de alterar o projeto) foram analisados madrugada adentro. Na tarde de ontem, a votação dessas sugestões de alteração ao texto foi concluída.

Um dos pilares do projeto é aumentar a concorrência por meio da flexibilização dos afretamentos (aluguel) de embarcações estrangeiras – tanto no formato “a tempo” (quando a bandeira do país de origem é mantida e os custos da operação são me-

nores) como no modo “casco nu” (quando o navio passa a operar com bandeira brasileira). Hoje, as regras para afretamento são consideradas restritivas. Como os custos para manter uma frota são altos, o segmento ficou concentrado em poucas companhias.

Uma empresa hoje pode alugar um navio e manter a bandeira estrangeira (a tempo) quando não há embarcação brasileira equivalente disponível. O BR do Mar prevê novas formas de afretamento nesse formato. A ideia é reduzir custos, uma vez que, ao não suspender a bandeira, a embarcação não precisa se adaptar às regras brasileiras. Para acessar as novas modalidades de afretamento a tempo, por sua vez, a empresa brasileira de navegação só poderá afretar navios que sejam de sua subsidiária integral estrangeira.

O BR do Mar também flexibiliza as regras para aluguel de embarcação com a suspensão da bandeira de origem. Após quatro anos da sanção da lei, as empresas poderão afretar nessa modalidade mesmo sem terem navios brasileiros próprios.

A liberalização acontece de forma escalonada. O limite de afretamento será ampliado após um ano da vigência do BR do Mar para duas embarcações; após dois anos, para três embarcações; e após três anos, para quatro embarcações. Apesar de ser uma modalidade que tem mais custos operacionais (pelo fato de a frota operar com regras brasileiras), como não há exigência de lastro, a avaliação é que o formato pode incentivar a entrada de novos players no setor. (Estadão Conteúdo)

## Deputados aprovam quatro destaques e rejeitam mais de dez

Os deputados federais rejeitaram mais de dez destaques ao texto-base do projeto de lei da BR do Mar, e aprovaram quatro com apoio do governo.

Um dos destaques aprovados exclui do texto a regra que vedava expressamente

a possibilidade de contratação de transporte terrestre, seja no trajeto até o porto ou do porto até o cliente final, por armadores marítimos, empresas de cabotagem, empresas brasileiras de navegação e outras empresas, que pertençam ao

mesmo grupo econômico. A previsão tinha sido inserida pelo relator, deputado João Carlos Gurgel (PSL-SP), por sugestão do deputado Fausto Pinato (PP-SP).

O projeto cria o Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem BR do

Mar. As empresas que se habilitarem ao programa terão direitos e deveres.

Entre as obrigações, os navios afretados deverão manter tripulação brasileira equivalente a 2/3 do total em cada nível técnico do oficialato, incluídos os gradua-

dos ou subalternos, e em cada ramo de atividade. O comandante, o mestre de cabotagem, o chefe de máquinas e o condutor de máquinas deverão ser brasileiros.

Se não houver tripulantes brasileiros o suficiente para atingir os 2/3 exigidos, a em-

presa habilitada poderá pedir à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorização para operar a embarcação com tripulação estrangeira por até 90 dias ou por uma viagem. (Estadão Conteúdo e Agência Câmara)