

BR do Mar avança rumo ao Senado

Aprovado na Câmara dos Deputados na semana passada, projeto de lei que busca incentivar a cabotagem pode sofrer mudanças

DE BRASÍLIA

Apesar da comemoração do Governo Federal sobre o avanço do programa BR do Mar, que busca tornar mais competitivo o setor de cabotagem (transporte via navio entre portos), empresários e representantes do segmento demonstram preocupação com alguns pontos do texto. Entre as principais críticas está a ausência de medidas para atacar dois dos principais problemas hoje: a reserva de mercado para a mão de obra e os custos do combustível.

A Câmara finalizou na semana passada a votação do projeto, que segue agora para o Senado. Liderado pelo Ministério da Infraestrutura, a estimativa do Governo é conseguir ampliar em 40% a frota marítima dedicada a esse tipo de navegação nos próximos três anos, excluindo as embarcações dedicadas ao transporte de petróleo e derivados.

Um dos pilares do projeto é aumentar a concorrência por meio da flexibilização



Operação de contêineres em Santos: Governo quer ampliar a frota de cabotagem em 40% em três anos

dos afretamentos (aluguel) de embarcações estrangeiras – tanto no formato “a tempo” (quando a bandeira do país de origem é mantida) quanto no modo “casco nu” (quando o navio passa a operar com bandeira brasileira). Hoje, as regras para afretamento são consideradas restritivas.

O diretor-executivo da Associação Brasileira de Ar-

madores de Cabotagem (Abac), Luís Fernando Resano, diz que o BR do Mar desde o início não teve o apoio total da entidade.

Um dos aspectos apontados diz respeito à mão de obra. A proposta do Governo é que, nos novos formatos de afretamento a tempo, a tripulação seja composta de, no mínimo, dois terços de brasileiros. Em re-

lação aos contratos, o texto aprovado pela Câmara define que serão aplicáveis as regras internacionais estabelecidas por organismos internacionais devidamente reconhecidos, e abre espaço para que a empresa e os trabalhadores negociem em acordo normas mais flexíveis do que as da CLT.

Para Resano, no entanto, a exigência de dois ter-

ços de brasileiros na tripulação joga contra a tentativa de redução de custos – uma das grandes vantagens do afretamento a tempo. Para ele, um dos objetivos do BR do Mar é reduzir o que eles chamam de circularização. Hoje, as empresas de navegação só podem fretar um navio com bandeira de fora quando não há embarcação com bandeira brasileira disponível. “Esses navios no modelo circularizado ficam na costa brasileira esperando essa ‘migalha’. Não é uma frota da cabotagem. Ela está aqui pela oportunidade. Se a proposta do BR do Mar não tiver custo operacional melhor, a circularização vai continuar existindo”, diz. Segundo ele, o modelo é bem mais caro, uma vez que o navio não firma contrato longo de prestação de serviço, e esse seria o motivo do mecanismo ser atacado.

Uma alternativa para re- mediar a questão da mão de obra seria manter a exi-

gência atual de trocar um quinto da tripulação por brasileiros após 90 dias e, depois de 180 dias, elevar para um terço a troca. Resano diz esperar mudança quando o texto for votado no Senado.

O Ministério da Infraestrutura alega que entende que deve haver um equilíbrio entre “a necessária presença de brasileiros” para a manutenção da segurança da navegação e os custos de operação das embarcações.

Quando o projeto foi apresentado, a previsão era que os contratos de trabalho seguiriam as normas do país de origem do navio. Após discussões na Câmara em conjunto com o Governo, o trecho ficou de fora. Técnicos entenderam que, com a nova redação, os riscos de judicialização seriam reduzidos, uma vez que a própria reforma trabalhista define que o negociado em acordo prevalece sobre a CLT. (EC)