

PORTO & MAR

Senado amplia prazo para votar BR do Mar

Setor portuário teme impactos no Reporto

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

O projeto de lei que prevê incentivos à navegação de cabotagem no País não foi discutido ontem e deverá entrar na pauta do Senado Federal até 23 de abril. Isto aconteceu por que o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), considera que o prazo de 45 dias da urgência constitucional passa a contar a partir da chegada em plenário e não apenas na casa legislativa. Como consequência, o se-

tor portuário teme atrasos na retomada do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), medida prevista em um dos artigos do texto. O Projeto de Lei 4.199/2020 entrou no Senado em dezembro, logo após a aprovação da Câmara dos Deputados. Ele prevê incentivos à navegação de cabotagem (com a criação do programa BR do Mar) e, entre outras medidas, a ampliação da vigên-



CARLOS NOGUEIRA

Navio percorre canal de navegação de Santos: projeto de lei de incentivo à cabotagem tramita no Congresso

cia do Reporto até 31 de dezembro deste ano.

O regime de isenções fiscais para aquisições no setor portuário expirou no último dia do ano passado. Mas, diante da demora na apreciação do projeto de lei, a iniciativa privada tenta prorrogá-lo para um ano a partir da sanção do presi-

dente da República.

Para o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, com o adiamento da discussão, que estava prevista para hoje, os operadores perdem cerca de seis meses de vigência do Reporto. “Isto é ruim porque, quanto mais tempo de-

mora para a efetivação do Reporto, mais tempo de retardamento de investimentos no setor”, afirmou.

Segundo ele, as empresas aguardam a confirmação que virá com a aprovação da lei para planejarem as aquisições de equipamentos. A mesma opinião tem o presidente da Associação

Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva. “O que o setor puder segurar, vai estar segurando. É preciso um planejamento para a tomada de decisão. Investir R\$ 30 milhões é diferente de investir R\$ 18 milhões”, afirmou o executivo, se referindo aos cerca de 40% de economia que podem ser feitos graças ao Reporto.

Os dois executivos fazem parte de uma coalizão de entidades portuárias que defendem o programa BR do Mar e o Reporto. Ambos tinham a expectativa de que algum senador solicitasse a discussão do tema antes da sessão plenária de ontem, o que não aconteceu. “A questão tem a ver com uma interpretação sobre o início da contagem. Via de regra, o texto tranca a pauta 45 dias depois que chega no Senado e não no plenário”, disse Jesualdo.

Sérgio Aquino confirmou o “impasse” e afirmou que, aparentemente, não havia consenso entre as lideranças para a votação do tema.

Avanço da cabotagem demandará maior estrutura

■ As ações para incentivar e ampliar as operações de cabotagem no País demandarão uma melhor estrutura logística e portuária. Mesmo com o projeto BR do Mar, serão necessárias a redução de burocracias e uma maior liberdade de investimento para as empresas especializadas na na-

vegação costeira.

“Ao crescer a cabotagem, crescemos nossa estruturação logística. A demanda aumenta. Os trechos serão muito menores, mas vamos precisar de dois caminhos, um na origem e outro no destino. A demanda do porto também será na origem e no destino”, afir-

mou o diretor de Gestão Portuária da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e ex-diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Mario Povia.

O executivo foi um dos participantes do webinar BR do Mar – Desafios e Perspectivas para a Cabotagem,

realizado ontem pela Meira Mattos Educação (MME), em parceria com a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac).

Além de Povia, participaram o vice-presidente da Abac, Luís Fernando Resano, o engenheiro naval e consultor em logística Nelson Carlini e o diretor do Depar-

tamento de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), Elias Gedeon.

Para Gedeon, um dos principais fatores capazes de garantir um bom desempenho da cabotagem é a liberdade das empresas que atuam no setor, para investir ou contratar mão de

obra. “Por que a indústria de aviação cresceu tanto? Porque teve liberdade de contratar”, afirmou o representante da Fiesp, se referindo à possibilidade de que as companhias aéreas utilizem aviões estrangeiros no Brasil.

LEIA+ 
atribuna.com.br