

Cade defende ajustes na BR do Mar

Projeto de lei, que reúne medidas para impulsionar a navegação de cabotagem no Brasil, está sendo debatido no Senado

PALAVRA DO EDITOR

O programa de incentivo à cabotagem do Governo Federal, o BR do Mar, é considerado estratégico para a economia do País, mas representantes do setor criticam algumas das propostas.

DE BRASÍLIA

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) reforçou ontem as sugestões de ajuste ao texto do programa de incentivo à navegação de cabotagem, atualmente em discussão no Senado. Apesar de, numa forma geral, avaliar positivamente o BR do Mar, o órgão tem apontado que alguns regras presentes no texto podem provocar o favorecimento de empresas grandes do setor.

A exposição foi reforçada durante audiência no Senado pelo coordenador de Estudos de Condutas Anticompetitivas do Cade, Ricardo Medeiros de Castro. Um dos problemas apontados pelo órgão se refere ao modelo de flexibilização do afretamento de embarcações estrangeiras para cabotagem.

Hoje, uma empresa só pode afretar (alugar) um navio a tempo (mantendo a bandeira estrangeira) quando não há embarcação brasileira equivalente disponível. O BR do Mar prevê novas formas de afretamento com a manutenção da bandeira. Para acessar esses formatos, a empresa brasileira



Audiência debateu o PL 4.199/2020, projeto de lei do Governo que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, o BR do Mar

de navegação só poderá afretar navios que sejam de sua subsidiária integral estrangeira. Essa restrição é um dos pontos que, para o Cade, poderiam ser aprimorados para aumentar a con-

corrência.

A justificativa do Governo para criar a regra da subsidiária é fortalecer as empresas brasileiras de navegação. No entendimento do Ministério da Infraestrutura (Minfra), a avaliação do Cade se dá especificamente numa visão concorrencial, enquanto que o Governo também deve analisar as mudanças sob o aspecto de política pública.

“O Cade não é contra o BR do Mar, um programa que é extremamente interessante, bom. Esse modal logístico é próprio para o Brasil, modal que tende a ser extre-

mamente eficiente (...). Mas acredito que tem questões a melhorar. No caso do afretamento, a despeito da flexibilização, algumas restrições permanecem. O afretamento só pode ocorrer nessas hipóteses previstas no PL e algumas repetem esse tipo que protege empresas grandes e acaba aumentando a concentração”, disse Castro ontem.

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, afirmou, na audiência, que a pasta está aberta a sugestões de alteração do texto.

O modelo de flexibilização do afretamento, no entanto, é um dos pontos que o Minfra tenta blindar ao máximo de modificações.

Outro consideração feita pelo Cade é sobre o prazo de liberalização do afretamento a casco nu – quando a bandeira de fora é substituída pela brasileira. Hoje, as empresas podem fretar dessa forma em uma proporção de metade da tonelage das embarcações próprias. De acordo com o BR do Mar, as empresas poderão fretar a casco nu mesmo sem terem navios brasileiros próprios.

OBJETIVO

“O que se procurou construir é uma proposta de equilíbrio, que permita o crescimento da cabotagem com maior velocidade, em cima de novas possibilidades de afretamento e consoante com aquilo que vemos em países de referência. É uma abertura equilibrada; estabelece mecanismos de proteção. A política de estrutura de transporte para cabotagem está calçada em alguns pilares, como o aumento da concorrência, a geração de empregos, segurança da navegação e proteção à indústria naval”

Ministro da Infraestrutura, que acompanhou o debate virtual de Cuiabá

No entanto, a liberalização acontece de forma escalonada – o que é criticado pelo Cade. O limite de afretamento será ampliado após um ano da vigência da lei para duas embarcações; após dois anos, para três embarcações; e após três anos, para quatro embarcações. Após quatro anos da sanção da lei, as empresas poderão fretar a casco nu mesmo sem terem navios brasileiros próprios.

“Sugerimos avaliar essa necessidade de liberalização por fases”, apontou o representante do Cade durante a audiência. (Estadão Conteúdo)