

PORTO & MAR

Telefone 2102-7272 E-mail portoemar@grupo-tribuna.com

BR do Mar precisa de regras claras para atender melhor à cabotagem

Modal de transporte de cargas dentro do País foi tema do 3º Simpósio de Direito Marítimo, ontem, em Santos

BÁRBARA FARIAS

DA REDAÇÃO

A BR do Mar, instituída por meio da Lei Federal 14.301/2022 e regulamentada pelo Decreto 12.555/2025, é um programa de estímulo à cabotagem com o objetivo de ampliar a participação do modal na matriz de transportes de cargas de 11% para 30% e, dessa forma, reduzir custo logístico e emissões de carbono. O Governo Federal entende que a BR do Mar representa um salto para o modal, mas, para uma representante do mercado, o decreto ainda precisa de muitos ajustes para alavancar o setor.

O tema foi discutido no painel “BR do Mar e Cabotagem: aspectos legais e práticos da regulamentação”, no 3º Simpósio de Direito Marítimo realizado, ontem, no Hotel Bourbon Convention Santos, no Gonzaga, em Santos. O encontro foi promovido pelo Instituto dos Magistrados do Brasil (IMB) e tem o Grupo Tribuna como mídia parceira.

Uma das palestrantes, a coordenadora geral de Navegação Marítima do Ministério dos Portos e Aeroportos (MPor), Bruna Roncel de Oliveira, lembrou, em sua apresentação, que “a cabotagem é uma alternativa mais segura, econômica e sustentável para o transporte de cargas no Brasil”.

Ela destacou que o programa foi criado após a greve dos caminhoneiros, de 2018, com o intuito de diversificar a matriz logística nacional e reduzir a dependência do transporte rodoviário — responsável por 69% das cargas no País. “Para estimular o uso das nossas vias naturais e diminuir custos e emissões. A cabotagem pode ser até 89% menos poluente que o transporte rodoviário”,

Segundo a representante do ministério, a BR do Mar ampliou as possibilidades de operação das em-



Objetivo da lei é ampliar a participação do modal na matriz de transportes de cargas de 11% para 30%



O tema foi discutido em painel do evento que abordou os aspectos legais e práticos da regulamentação

presas de navegação, permitindo o afretamento de embarcações estrangeiras e o ingresso de novos players no mercado, o que aumenta a concorrência e reduz custos. “A lei trouxe instrumentos que simplificam processos, aumentam a oferta de embarcações e tornam o transporte aquaviário mais competitivo”,

CONTROVÉRSIAS

A palestrante Camila Mendes Viana, sócia do Escritório Kincaid e presidente

da Comissão Brasil-China da OAB-RJ, afirmou que a BR do Mar possui “muitas controvérsias”, comentando que “o Decreto 12.555/2025 não atendeu completamente. Se tivesse atendido, nós não precisaríamos estar fazendo novas portarias agora”.

Defensora da cabotagem, Camila pontuou que o modal tem frete por tonelagem 60% mais barato que o do rodoviário e 40% menor do que o do ferroviário.

A especialista destacou que o novo decreto da BR do Mar traz exigências de sustentabilidade ainda muito subjetivas, o que pode gerar insegurança jurídica para empresas interessadas em se habilitar no programa. Segundo ela, não há parâmetros claros sobre o tempo de uso ou o volume de emissão de carbono das embarcações, e a portaria que deve regulamentar esses pontos ainda está em elaboração. “Foi criada a figu-

TEMPO

Moderador do debate, o consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues, ponderou sobre a Lei da Cabotagem. “No Brasil, a gente acredita, culturalmente, que consegue resolver todos os nossos problemas por meio de leis, o que é uma verdade, até porque se a iniciativa privada não provocar a iniciativa pública, a iniciativa pública não irá se movimentar. Nós temos de, obrigatoriamente, fazer essas provocações. Mas toda lei demanda maturidade, tempo, para que ela possa dar a estabilidade para o mercado”.

ra da embarcação sustentável que a gente não sabe o que é porque o critério é muito subjetivo”.

Camila lembrou que o setor marítimo internacional ainda enfrenta dificuldades para definir o combustível do futuro — se será hidrogênio, etanol, metanol ou uma combinação deles — e que impor restrições rígidas no Brasil antes de uma padronização global pode inviabilizar a adesão de novas embarcações ao regime.

Ela também apontou a necessidade de maior clareza quanto às penalidades e à composição da tripulação brasileira. “Se o operador tiver três navios e um deles não atender aos requisitos ambientais ou trabalhistas da BR do Mar, ele terá perda total da habilitação?”, questionou.

Camila defendeu que a cabotagem precisa ter regras alinhadas aos parâmetros internacionais, evitando entraves burocráticos que atrasem investimentos. Por fim, ressaltou que a tramitação dos pedidos entre diferentes órgãos deve ser agilizada. “Várias autoridades vão avaliar o pedido para trazer embarcação para o Brasil, o que requer tempo e tempo é dinheiro. E hoje não tem prazo específico estabelecido”.

VANESSA RODRIGUES - 26/7/24

BÁRBARA FARIAS