

Navegação de cabotagem: Senado aprova projeto que cria "BR do Mar" e prorroga Reporto até dezembro de 2023

Fonte: Valor
Data: 26/11/2021

O plenário do Senado aprovou nesta quinta-feira (25) o programa de estímulo à navegação de cabotagem, conhecido como BR do Mar. O relatório, de autoria do senador Nelsinho Trad (PSD-MS), foi levado à apreciação depois de intensa negociação com os ministérios da Infraestrutura e da Economia. O texto segue agora para a Câmara dos Deputados.

Uma das principais novidades é a prorrogação do Reporto, regime tributário especial que desonera investimentos em terminais portuários e ferrovias. Esse regime foi criado em 2004 e vinha sendo sucessivamente renovado. Mas perdeu vigência no fim do ano passado, depois que o governo barrou tentativas de encaixar nova prorrogação em emendas a medidas provisórias que estavam tramitando. Agora, Trad propôs uma extensão do Reporto de janeiro de 2022 até dezembro de 2023.

O benefício garante isenção de IPI e PIS/Cofins para a compra de máquinas e equipamentos, como locomotivas e contêineres, além de suspensão da cobrança de Imposto de Importação sobre itens sem similares nacionais. A suspensão também abrange o ICMS cobrado pelos Estados. Todos esses tributos podem onerar os investimentos em 52%.

Apesar da pressão de concessionárias de ferrovias e donos de terminais portuários, o governo sinalizou ao relator uma tendência de veto ao novo prazo para o Reporto. Isso porque o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, é favorável à prorrogação, mas o tema enfrenta resistência da equipe econômica.

Diante de um tema considerado sensível pelos caminhoneiros, que temem pela perda de espaço no transporte de cargas, o relator também atendeu parcialmente a algumas demandas das companhias de navegação. Trad reduziu a exigência de mão de obra nacional nas embarcações estrangeiras fretadas para operação doméstica no Brasil e ampliou o período de transição para que empresas brasileiras de navegação (EBNs) possam fazer afretamento sem “lastro”, ou seja, sem ter equipamentos próprios.

O governo propôs que, nos novos formatos de afretamento a tempo, a tripulação fosse composta de pelo menos dois terços de trabalhadores brasileiros. A Câmara manteve essa proporção. Trad, em seu relatório, baixa essa exigência de mão de obra nacional para um terço. Segundo as companhias, o custo trabalhista é mais alto aqui e a obrigação anterior comprometeria o ganho de competitividade.

Outro pilar do projeto é flexibilizar os afretamentos (aluguéis) de embarcações estrangeiras – tanto no formato “a tempo” (quando a bandeira do país de origem é mantida) como no modo “casco nu” (quando o navio passa a operar com bandeira brasileira). Hoje, as regras são consideradas rigorosas demais.

O senador também amplia de quatro anos para seis anos o prazo para que as EBNs possam fazer o afretamento sem embarcações próprias como “lastro”. Hoje, para cada navio que elas afretam, precisam ter 50% da tonelagem em frota própria. As companhias brasileiras vinham pedindo até 15 anos de transição. Elas alegam

que, sem esse lastro, o mercado brasileiro poderá ficar desassistido em momentos de forte demanda por navios em outros cantos do mundo.

O governo sustenta que a BR do Mar propiciará aumento de oferta da cabotagem, incentivo à concorrência, criação de novas rotas e redução de custos. As metas incluem, em três anos, ampliar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem e elevar o volume de contêineres transportados anualmente de 1,2 milhão para 1,5 milhão de TEUs (unidades equivalentes a 20 pés).