

Com mudanças e Reporto, BR do Mar avança no Senado

Fonte: *Valor*

Data: *15/09/2021*

O presidente da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), Otto Alencar, disse ao *Valor* que pretende pautar para a próxima terça-feira, 21, a votação do programa de estímulo à navegação de cabotagem, conhecido como BR do Mar. O tema é um dos projetos prioritários do governo na área de infraestrutura e finalmente dá sinais de avanço no Senado.

O parecer foi apresentado nesta terça-feira (14) pelo relator Nelsinho Trad (PSD-MS), que costurou mudanças importantes no texto. Como adiantou o *Valor*, o relatório sai depois de intensa negociação de Trad com os ministérios da Infraestrutura e da Economia. Diante de um tema considerado sensível pelos caminhoneiros, que temem pela perda de espaço no transporte de cargas, o senador 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 senador também fixou uma 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, e 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 porteiros, 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 voto ao novo prazo para o Reporto, caso ele apareça mesmo em seu parecer e acabe sendo aprovado. O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, é favorável à prorrogação, mas enfrenta resistência da equipe econômica.

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).

Um dos pilares 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 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.

O senador também amplia para seis anos o prazo – originalmente de quatro anos – 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.