



Aliviador Eagle Paraiba

# UMA DISPUTA ENTRE MUITOS INTERESSES

Sinaval quer garantir no PL da BR do Mar a construção no Brasil, as petroleiras querem reduzir custos, armadores buscam mais eficiência. O governo precisa saber juntar estas pontas

POR FELIPE SALGADO

**O** Projeto de Lei (PL) 4.199/2020, conhecido como BR do Mar, em alusão a uma “rodovia marítima”, busca abrir o mercado de transporte por cabotagem para driblar a frágil dependência do país em relação ao modal rodoviário. Dentre os mecanismos contidos na proposta estão a flexibilização das regras para atrair empresas de navegação estrangeira (afretamento a casco nu e afretamento a tempo) e a desvinculação entre as políticas de cabotagem e indústria naval. A promessa é de que a maior disponibilidade e concorrência de embarcações afretadas deve baratear os custos de frete e aumentar o volume de cargas transportadas.

Dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) dão conta de que as cargas de petróleo e derivados foram responsáveis por 72% do transporte em tonelagem via cabotagem em 2019. Já em 2020, esse valor ultrapassou 75%. O principal impacto do BR do Mar para a indústria de petróleo será, possivelmente, a redução dos custos logísticos das embarcações que irão realizar as atividades de cabotagem, como a de alívio de FPSO.

De olho no crescimento do pré-sal e no risco de gargalo logístico no alívio da produção, o IBP emplacou os navios de posicionamento dinâmico, dotados de alto conteúdo tecnológico, na proposta de lei. A entidade espera que o novo marco legal possa atrair embarcações de bandeira estrangeira para suprir

o aumento dos fluxos logísticos de movimentação de petróleo e derivados.

Já o Sinaval não admite perder as encomendas de navios petroleiros, gaseiros e aliviadores. Por isso, mira esforços em uma emenda que garanta a reserva de mercado dessas embarcações para os seus estaleiros. É voz corrente no sindicato de que, tal qual está, o projeto do BR do Mar favorece os chineses em detrimento dos brasileiros ao incentivar a importação de navios com suspensão de tributos e que, embora não compita em termos de custos, a construção naval brasileira é muito superior à dos chineses quanto à qualidade.

A dicotomia que opõe IBP e Sinaval é uma das grandes controvérsias do BR do Mar. Afinal, ambos têm suas razões e interesses em jogo. Nesse caso, a política de transporte do BR do Mar também é uma questão de política industrial, embora o foco principal de sua proposta não trate especificamente disso.

Na visão de um especialista em assuntos logísticos, a navegação de cabotagem no país não avança em função dos custos elevados de fabricação que impedem a oferta de mais navios por parte das Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs). Por isso, em sua avaliação, faz sentido cindir os segmentos de cabotagem e indústria naval para romper as limitações de capacidade da movimentação marítima.

No dia 18 de março, o senador Telmário Mota (PROS-RR) acrescentou uma

emenda ao texto destinada a “preservar a construção de embarcações no Brasil de petroleiros e gaseiros”, dando um novo contorno à disputa em torno da proposta de lei.

Procurado pela **Brasil Energia**, o relator da matéria, senador Nelsinho Trad (PSD-MS), afirmou que o projeto depende da reunião de líderes para ser pautado.

### Chokepoints

No texto aprovado pela Câmara em dezembro de 2020, duas modificações suscitam debates: a primeira é a redução do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) – a taxa que incide sobre o valor do frete cobrado pelas EBNs e empresas estrangeiras de navegação que operam em portos brasileiros; a segunda é a aplicação do Fundo da Marinha Mercante (FMM)

para financiar projetos de empresas internacionais em estaleiros nacionais.

A crítica da indústria nacional é que não há lógica em aplicar esses recursos para subsidiar players globais consolidados que já serão favorecidos com a abertura do mercado brasileiro, o que irá distorcer a competição e colocar a indústria nacional em desvantagem ainda maior frente às estrangeiras. Na visão do Ministério de Infraestrutura (Minfra), entretanto, a crítica está baseada em premissas equivocadas, tendo em vista que o objetivo do FMM é prover recursos para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras.

“O que está colocado no texto é que uma empresa de navegação, e não de construção, poderá acessar o instrumento do FMM”, explicou Dino Batista, diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias do Minfra.

O diretor disse não ver contradição na possibilidade de empresas estrangeiras de navegação acessarem recursos do Fundo para construir embarcações que não irão hastear bandeira brasileira ou necessariamente operar em suas águas. “Os estaleiros e os trabalhadores serão locais, a crítica não tem fundamento”, disse, considerando ainda a hipótese de a indústria naval brasileira se tornar, no futuro, um polo internacional atrativo.

Já em relação à redução do AFRMM, principal fonte de recursos do FMM, Batista admite que faz sentido a controvérsia. Na navegação interior e de cabota-

---

Principal impacto do BR do Mar para a indústria de petróleo será, possivelmente, a redução dos custos logísticos das embarcações

gem, o Adicional arrecadado sempre vai para o armador, independente da não incidência. Quem paga a taxa é o embarcador, ou seja, o dono da carga. Logo, para o dono da carga, o AFRMM é entendido como parte do frete. Quando não há incidência, que é o caso das cargas com origem ou destino para as regiões Norte e Nordeste, o embarcador não paga, mas o armador continua recebendo. Assim, entende-se que a não incidência é um incentivo para a navegação.

A redução proposta na alíquota do AFRMM para a cabotagem é de apenas

2%. Para a navegação interior, porém, o Congresso aprovou redução de 32%. Se a mudança for feita, grande parte do incentivo ao armador será retirada. Isso poderá ocasionar repasse de custos nos preços do transporte de combustíveis para a região Norte, que depende do fornecimento de granéis líquidos por via fluvial. Isso vem gerando o descontentamento e resistência política por parte de parlamentares daquela região.

O Minfra não apoia essa medida, pois entende que o BR do Mar é, em essência, um programa de incentivo à ca-

**GRUPO Priner**

**Serviços de Engenharia de Manutenção**

Soluções sob medida para o segmento de Óleo e Gás. Grupo Priner, alta produtividade e excelência técnica.

**ACESSO**  
ANÁLISE DE CARGA  
SISTEMAS DE ALINHAMENTO  
PROTEÇÃO CONTRA CORROSÃO  
E ESCRITA PARA OCEANO

**PINTURA INDUSTRIAL**  
REVESTIMENTO  
JATO CORROSIVO  
JATO SAND/BLAST  
Etc

**SOLUÇÕES TÉCNICAS**  
ANÁLISES DE POLÍMEROS  
CARGAS TÉCNICAS DE MOVIMENTO E INSTALAÇÃO  
PROTEÇÃO CONTRA FOGO E APROVAÇÃO DE EQUIPAMENTOS

**HAZOP**  
ANÁLISES E PRODUÇÃO DE  
MANUALS TÉCNICOS E PLANOS  
DE ZONAS CLASSIFICADAS (SWISS)

**INSPEÇÃO**  
INSPEÇÃO - SHS  
CONTROLE DE QUALIDADE  
SOLDAJES

Empresas do Grupo Priner

Priner Priner SMARTCOM CboatFacil POLENE

www.priner.com.br | contato@priner.com.br

## LOGÍSTICA E CONSTRUÇÃO NAVAL

botagem. A navegação interior, portanto, nada tem a ver com a proposta inicial do PL 4.199/2020.

### Novo papel da Transpetro

Com a abertura do mercado pretendida pelo governo através do BR do Mar e o avanço do processo de venda de oito das 13 refinarias da Petrobras, discute-se a redefinição do papel da Transpetro, maior empresa de logística de óleo e combustíveis do Brasil, que atua exclusivamente para a estatal. A livre concorrência no mercado de cabotagem pode tirá-la da zona de conforto ao atrair potenciais competidores, mas também pode abrir oportunidades para a expansão de sua carteira de clientes.

Diante de um cenário de livre competição, a Transpetro deve manter, pelo menos no início, a sua posição soberana

frente ao mercado. Isso se deve em função de diversas vantagens competitivas que possui, como custos de manutenção bem definidos, amplo domínio das rotas logísticas e o fato de operar na maioria dos terminais de movimentação de líquidos existentes no país. Um eventual competidor, portanto, teria que adquirir essa capacidade, o que exige tempo.

Por outro lado, a empresa terá que manter ou até mesmo ampliar a sua capacidade operacional, pois à medida que os novos ofertantes cresçam em suas curvas de aprendizado, a competição tende a ficar mais acirrada.

Em nota, a Transpetro declarou que está desenvolvendo estudos técnicos para quantificação de impactos e propostas ao PL para enviar contribuições ao Congresso para a maior competitividade e melhoria da Marinha Mercante Brasileira. ■



**ZONE 1/21 | CL I / DIV 1**

**i.safe MOBILE**

**Always a step ahead!**

Smart and innovative Zone 1/Cl I Div1-  
smartphones and tablets with the  
most advanced technology.

Your expert for mobile communication  
solutions in explosion hazardous and  
industrial areas.

IS930.1 | IS330.1 | IS530.1

[WWW.ISAFE-MOBILE.COM](http://WWW.ISAFE-MOBILE.COM)

**Ex**