





# O SEU CAFÉ É A NOSSA PRIORIDADE.

(https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?

oaparams=2\_bannerid=410\_zoneid=112\_cb=1eeeea5031\_oadest=https%3A%2F%2Fad.doubleclick.net%2Fc

➢ NAVEGAÇÃO (/NOTICIAS/NAVEGACAO-E-MARINHA)

# Associações e Cade apontam riscos de mudanças em regras de afretamento

**La Danilo Oliveira (/component/contact/contact/1203-autor/15-danilo-oliveira?Itemid=2609)** ☐ 20 Agosto 2021



Arquivo/Divulgação

Em sessão no Senado para discutir PL da cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de perda de competitividade se fuer la cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de perda de competitividade se fuer la cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de perda de competitividade se fuer la cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de perda de competitividade se fuer la cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de perda de competitividade se fuer la cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de perda de competitividade se fuer la cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de perda de competitividade se fuer la cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de perda de competitividade se fuer la cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de perda de competitividade se fuer la cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de perda de competitividade se fuer la cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de perda de competitividade se fuer la cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de perda de cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de cabotagem (BR do Mar), entidades alertaram para chances de cabotage

As propostas de flexibilização das regras de afretamento do projeto de lei da cabotagem (4.199/2020) continuam a ser um dos pontos mais questionados pelo setor de navegação. Durante debate no Senado, nesta sexta-feira (20), entidades setoriais alertaram senadores sobre riscos de perda de competitividade na atividade, gerando efeito contrário aos pressupostos do BR do Mar, além da falta de garantias de redução de custos que beneficiem os usuários do serviço. Representantes de empresas de navegação também enxergam riscos de as mudanças no marco regulatório causarem envelhecimento da frota.

O diretor-executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Luís Fernando Resano, alertou que permitir que sejam constituídas empresas brasileiras de navegação (EBNs) sem frota e sem investimentos traz vulnerabilidade para o setor e para o usuário, que estará sujeito à volatilidade do mercado internacional. "Precisamos ter navios fixados no país, adquiridos por empresas brasileiras, que poderão multiplicar a frota através de afretamentos a casco nu e a tempo, conforme prevê a legislação", defendeu. Ele disse que a cabotagem sempre foi aberta e que nunca houve restrição a empresas entrarem no Brasil, mesmo com capital estrangeiro, operando com navios de bandeira brasileira.

Resano disse que a cabotagem brasileira tem uma frota jovem, com média de 12 anos, que corre o risco de ser sucateada se os navios passarem a ser afretados a casco nu. Ele observa risco de navios no final da vida útil saírem de tráfegos internacionais para atender o mercado brasileiro, após a mudança das regras. A Abac considera que uma empresa recém constituída poder trazer esse tipo de navio prejudica a concorrência com empresas que investiram milhões de dólares em novos navios para operar na costa brasileira nos últimos anos.



(https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php? oaparams=2\_bannerid=434\_zoneid=110\_cb=a2d0a8df46\_oadest=https%3A%2F%2Fwww.logcomex.com% %2520Novos%2520Canais%26utm\_source%3Dnovos-canais-portos-e-navios%26utm\_medium%3Dbanner-dados-importacao)

A associação defende que a embarcação de bandeira nacional tem que ter preferência para transporte de cabotagem, podendo ser afretadas embarcações estrangeiras na ausência de similar de bandeira brasileira. "Essa regra [proposta no PL] quebra a espinha dorsal da Lei 9432/1997. As EBNs podem

multiplicar a frota através do afretamento a casco nu e, na indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira, podem **proprior de la casco nu e, na indisponibilidade de embarcação de bandeira** 

Ele enfatizou que o PL não pode (te) epcionar os usuários da cabotagem, para os quais foi prometida redução de custos. O diretor-executivo da Abac salientou que fatiar o mercado é danoso e acaba com as poucas empresas existentes. "Se apresentamos um PL para eliminar investimento no país, é grave. Pelas dimensões que tem, o Brasil não pode ser um país sem frota própria", afirmou.

A Logística Brasil também avalia que o BR do Mar não vai baratear os fretes, tampouco estimular a competição e o aumento de oferta de operadores e de navios. Para a associação, o PL aumenta as barreiras de entrada e a concentração de mercado. O diretor-presidente da Logística Brasil, André de Seixas, destacou que faltam estudos dizendo como o modal poderá crescer 40% e a redução de frete será alcançada.

As entidades destacaram que os estudos e o texto do PL apresentados não deram tratamento separado aos diferentes nichos da cabotagem. A Logística Brasil considera que faltam dados sobre os diferentes segmentos de carga, de forma a dar aprofundamento técnico às discussões. "Quando olhamos os objetivos do programa, a falta desses estudos gera uma série de dúvidas. Vemos que, com concentração de mercado, dificilmente isso vai acontecer", afirmou Seixas.

O diretor de transportes aquaviários da Logística Brasil, Abrahão Salomão, calcula que o afretamento por tempo baseado na tonelagem cria uma barreira mínima de US\$ 60 milhões para as empresas interessadas em participar desse mercado. O valor corresponde ao valor que uma empresa deverá viabilizar para comprar um novo navio no mercado internacional e uma segunda embarcação de segunda mão, da ordem de US\$ 15 milhões, para cumprir as exigências mínimas necessárias. Ele considera que a permissão de navios de bandeira estrangeira usados para bloqueio servirá apenas para afastar a concorrência, na medida em que poucas empresas poderão se valer desse instrumento.

A Logística Brasil entende que a flexibilização, por meio da possibilidade de afretamento de navio a casco nu sem referência à tonelagem, vai ser uma norma que não vai se efetivar. Salomão disse que a regra do lastro com bandeira nacional é uma releitura da resolução 1/2015 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que atrelava a possibilidade de afretamento de navio estrangeiro à capacidade de frota nacional, e que acabou afastada pelo Tribunal de Contas da União (TCU). "O Cade apontou os efeitos maléficos à concorrência. Hoje, a regulação estabelece que o uso do navio estrangeiro é exceção, sendo permitido na indisponibilidade ou na inexistência de navio nacional. Isso funciona bem", analisou.

Ele acrescentou que, quando se fala em afretamento a casco nu, a operação em bandeira brasileira gera custos operacionais 35% a 40% mais altos. Para Salomão, é intuitivo saber qual navio terá preferência do embarcador para poder ter a carga. "Essa flexibilização não é capaz de gerar qualquer concorrência. Não tem atrativo comercial ou operacional. Vai atrair atuação de aventureiros porque não vão vir navios novos", comentou. Ele observa que, por regra de mercado, 90% dos navios no afretamento a casco nu são embarcações no final da vida útil. "Existe uma assimetria grande aos privilégios conferidos pela primeira hipótese do afretamento a tempo e a dita flexibilização, que não vai se efetivar", afirmou. De acordo com a associação, 80% das operações de cabotagem já são feitas por navios estrangeiros.

A Logística Brasil considere que o BR do Marapenas propõe aumento das hipóteses para se afastar a concorrência atra de la proposición de prop

O coordenador de estudos de condutas anticompetitivas do Departamento de Estudos Econômicos do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (DEE/Cade), Ricardo Medeiros de Castro, alertou que o artigo 5º do PL da cabotagem repete a diretriz da norma de afretamento da Antaq suspensa em 2018. Castro disse que a crítica do Cade foi que a modalidade de custo mais baixo, limitada ao quádruplo da tonelagem de porte bruto das embarcações, só seria acessível a empresas de grande porte. "Olhando o PL, no artigo 5º, repete a dicção da resolução 1/2015 da Antaq, em que o TCU confirmou a cautelar que realmente havia problema concorrencial e que poderia haver desnível de custos entre empresas pequenas. Sabemos que há menos custo ao afretar embarcações estrangeiras do que domésticas", apontou.

Castro ressaltou que o PL tem uma série de benefícios, como a flexibilização da possibilidade de utilização para empresa estrangeira em substituição a embarcação de tipo semelhante no país ou exterior, permitindo concorrência em alguns casos. Ele chamou atenção que, a despeito da flexibilização, algumas restrições permanecem. "O afretamento só pode ocorrer nas hipóteses previstas no PL e algumas delas repetem esse tipo de flexibilização que protege empresas grandes e acaba aumentando a concentração de mercado", afirmou.

O coordenador do DEE/Cade também observa risco de aumento de custos ao impor restrições à exigência mínima de profissionais de nacionalidade brasileira para proteger emprego doméstico. Castro sugeriu ainda que a liberalização ocorra em fases, em vez de ser promovida em meses. Ele também destacou que a transparência de preços, proposta no artigo 3º, pode gerar maior conhecimento de consumidores, mas também incentivos à colusão de empresas.

O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Diogo Piloni, projetou redução de R\$ 3 bilhões nos custos de fretes a serem implementados com as novas políticas de incentivos ao modal. Ele destacou que as equipes do Ministério da Infraestrutura dialogaram com todos os segmentos envolvidos e participaram de eventos virtuais e presenciais, além de reuniões públicas sobre o tema. "Temos uma proposta madura, testada e comprovada em discussões com todos os players", afirmou.

(/#facebook) (/#twitter) (/#linkedin)
 (/#whatsapp) (/#telegram)
 (/#facebook\_messenger) (/#pinterest)
 (https://www.addtoany.com/share#url=https
apontam-riscos-de-mudancas-em-regras-de-afretamento&title=Associa%C3%A7%C3%B5ess





(https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php? oaparams=2\_bannerid=380\_zoneid=26\_cb=9aa95cd8bb\_oadest=https%3A%2F%2Fwww.priner.com.br%2



(https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php? oaparams=2\_bannerid=285\_zoneid=29\_cb=849170791b\_oadest=https%3A%2F%2Ftche.digital%2F)

#### 0 comentários

Classificar por

Mais recentes



Adicione um comentário...

Plugin de comentários do Facebook



(https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?

oaparams=2\_bannerid=395\_zoneid=122\_cb=59a7e490d3\_oadest=https%3A%2F%2Fwww.navalshore.



(https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php? oaparams=2\_bannerid=378\_zoneid=15\_cb=750a0723ac\_oadest=https%3A%2F%2Fwww.demegroup.com%2Fcontact%3Ff%255B0%255D%3Dcountry%253ABR)



(https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php? oaparams=2\_bannerid=408\_zoneid=68\_cb=b6863c4df0\_oadest=https%3A%2F%2Fad.doubleclick.net%



(/impresso/revista-mensal-em-html1/724-ago-de-2021)

724 ago de 2021 (/impresso/revista-mensal-emhtml1/724-ago-de-2021)

**BOMBANDO** 



(/artigas/artigoadegositiao/ampremany-do-acu-reforca-compromisso-com-melhores-praticasde-gestap-ambiental)



(/NOTICIAS/PORTOS-E-LOGISTICA)

**Posidonia** transporta 2 guindastes para TUP da **Alumar** 

(/noticias/portos-e-logistica/posidonia-transporta-2-guindastes-para-tup-da-alumar)

(/noticias/portos-e-logistica/posidonia-transporta-2-guindastes-para-tup-da-alumar)

13 Out 2021



(/artigos/artigos-de-opiniao/artigo-trabalho-flexivel-na-america-latina-lugar-tempo-e-momentos-

que-importam)

Artigo - Trabalho flexível na América Latina: lugar, tempo... (/artigos/artigos-de-opiniao/artigotrabalho-flexivel-na-america-latina-lugar-tempo-e-momentos-que-importam)

13 Out 2021



(/noticias/portos-e-logistica/porto-de-imbituba-fecha-setembro-com-alta-de-9-6-na-movimentacao-

de-cargas)

Porto de Imbituba fecha setembro com alta de 9,6% na movimen... (/noticias/portos-e-logistica/porto de Imbituba fecha setembro com alta de 9,6% na movimen... (/noticias/portos-e-logistica/porto de Imbituba fecha setembro com alta de 9,6% na movimen... (/noticias/portos-e-logistica/porto de Imbituba fecha setembro com alta de 9,6% na movimen... (/noticias/portos-e-logistica/portos-e-logistic

13 Out 2021



(/noticias/navegacao-e-marinha/entidades-acreditam-em-possibilidade-de-fabricacao-conteineres-

no-brasil)

Entidades acreditam em possibilidade de fabricação contêi... (/noticias/navegacao-e-marinha/entidades-acreditam-em-possibilidade-de-fabricacao-conteineres-no-brasil)

13 Out 2021

#### **Revista Portos e Navios**

Editora Quebra-Mar Ltda.

Rua Leandro Martins, 10/6º andar

Centro

Rio de Janeiro - RJ

CEP 20080-070

Tel. +55 21 2283-1407

#### **Diretores**

Marcos Godoy Perez Rosângela Vieira

#### **Contatos:**

Redação (/component/contact/contact/1203-autor/20?Itemid=2609)

Publicidade (/component/contact/contact/1166-fale-com-a-publicidade/3?Itemid=2609)

Assinaturas (/component/contact/contact/1166-fale-com-a-publicidade/21?Itemid=2609)

## **Editorias**

Indústria naval e offshore (/noticias/ind-naval-e-offshore)

Portos e logística (/noticias/portos-e-logistica)

Navegação e Marinha do Brasil (/noticias/navegacao-e-marinha)

Geral (/noticias/geral)

Executivos (/noticias/executivos)

#### **Artigos**

Opinião (/artigos/artigos-de-opiniao)
Estudo e Pesquisa (/artigos/estudo-e-pesquisa)





## Revista impressa

Revista mensal em html (/impresso/revista-mensal-em-html1)

Revista mensal digital (/impresso/revista-digital1)

#### **Eventos**

Ecobrasil (/ecobrasil-2019)

Marintec / Navalshore (/videos) - vídeos

Mural (/noticias/mural)

Agenda (/agenda1)

# Catálogo da indústria marítima

Pesquise empresas, produtos e serviços (/catalogo) Assine o catálogo (/catalogo/planos-de-inclusao)