Nem gregos, nem troianos – BR do Mar simplesmente não serve

By **Rodrigo Cintra** - outubro 7, 2021

Duas partes totalmente antagônicas se opondo à mesma coisa – o que isso pode significar?

E destarte já deixo aqui uma pergunta a ser respondida pelo imaginário coletivo ou por alguém, não sei: Para que serve, de fato, o BR do Mar?

Temos acompanhado o andamento da tramitação do PL 4199/2020, conhecido como BR do Mar, desde o início, e agora chegamos talvez a um ponto emblemático: o BR do Mar simplesmente não serve para o Brasil.

Em Brasília querem a todo custo aprovar em regime de urgência e isso atrapalha a condução das importantes e fundamentais discussões entre os envolvidos.

Veja abaixo o documento produzido em conjunto pela ABAC (Associação Brasileira dos Armadores da Cabotagem) e a Logística Brasil (Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transporte e da Logística):

ABAC
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS ARMADORES DE CABOTAGEM

Logística Brasil
Brazilian Shippers Association

Ao
Senado Federal do Brasil
Praça dos Três Poderes – Gabinete do Presidente
Brasília – DF
CEP 70.165-900

Rio de Janeiro, 05 de outubro de 2021

OF: Nº 001/2021.

Atenção: Exmo. Senhor Senador Rodrigo Pacheco, Presidente do Senado Federal do Brasil

Referência: PL nº 4.199/2020 (BR do Mar)

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS ARMADORES DE CABOTAGEM (ABAC), inscrita no CNPJ sob o nº. 30.028.880/0001-75, com endereço na Rua São Jose 40, 3º andar – Centro – Rio de Janeiro – RJ – CEP 20.010-020, neste ato, representado pelo seu Diretor-Executivo Luís Fernando Resano e **LOGÍSTICA BRASIL - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS USUÁRIOS DOS PORTOS, DE TRANSPORTES E DA LOGÍSTICA**, inscrita no CNPJ sob o nº. 22.688.420/0001-45, com endereço na Av. Rio Branco, 18 – 7° andar/parte – Centro – Rio de Janeiro – RJ – CEP: 20.090-000, neste ato, representado pelo seu Diretor-Presidente André de Seixas Ponce Alves, respectivamente provedores e usuários da cabotagem vêm, conjuntamente, expor a V.Exas. suas preocupações acerca do requerimento de urgência formulado para que o PL nº. 4.199/2020, que trata do BR do Mar, seja votado de pronto pelo Plenário dessa Casa, em detrimento dos necessários e valorosos trabalhos que deverão ser realizados ainda pelas Comissões Temáticas desse Senado Federal.

01. O PL nº. 4.199/2020, que trata do BR do Mar, de iniciativa do Poder Executivo, tramitou perante a Câmara dos Deputados em regime de urgência constitucional e, por isso, foi suprimido debate, o trabalho e as importantes ações das suas comissões temáticas.

02. Tal fato, propiciou a aprovação de um texto legal que, infelizmente, não se coaduna com os objetivos e diretrizes daquele programa, que podem ser resumidos no estímulo ao desenvolvimento da cabotagem. Ao contrário, restou uma norma que, se posta em prática, causará nefastos efeitos ao setor e toda a cadeia produtiva inerente.

03. Cuidando de sensíveis modificações à Lei nº. 9.432/97, cujo trâmite legislativo foi de aproximadamente 10 anos, é preciso garantir o máximo de discussões e análises por parte do Legislador, sob pena de aprovação de um texto que, ao final, seja prejudicial ao País.

04. Com efeito, a Lei 9.432/97 é resultado de um primoroso trabalho do Congresso Nacional e instrumento que bem equilibra o transportador marítimo, o usuário e, também, a indústria naval brasileira. Qualquer modificação ao seu texto deve ser cuidadosamente avaliada

Associação Brasileira dos armadores de cabotagem (ABAC)
Rua São Jose 40, 3º andar – Centro
CEP 20.010-020 Rio de Janeiro – RJ

LOGÍSTICA BRASIL - Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística
Av. Rio Branco, nº 18 – 7º andar (parte) - Centro
CEP 20.090-000 - Rio de Janeiro – RJ

ABAC
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS ARMADORES DE CABOTAGEM

Logística Brasil
Brazilian Shippers Association

e provida de profundos estudos técnicos que possam embasá-la e que, no caso do BR do Mar, são inexistentes.

05. Não foi por outro motivo que o texto aprovado na Câmara e, agora, sob análise do Senado Federal, sofreu substanciais alterações quando da recente apreciação pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE).

06. De acordo com o competente despacho da Mesa Diretora, foi estipulado trâmite pelo qual ainda devem apreciar o projeto de lei a Comissão de Agricultura e Reforma Agrária (CRA), a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ). Contudo, por motivos que fogem ao nosso entendimento, o Poder Executivo vem tentando atribuir novamente o regime de urgência, a fim de suprimir o trabalho dessas comissões, o que, certamente, vai na contramão dos anseios daqueles que vivem a cabotagem brasileira, setor que cresce a dois dígitos ano a ano, a despeito das crises e momentos econômicos.

PEDIDO

07. Dessa forma, os transportadores da navegação de cabotagem e os usuários desse serviço vêm, respeitosamente, perante V.Exa., requerer que seja indeferido o requerimento de urgência ora formulado, garantindo-se, por conseguinte, o necessário e valoroso trabalho das comissões temáticas do Senado Federal sobre o BR do Mar.

08. Sendo o que se tem para o momento, mantemo-nos à disposição para o que se fizer necessário.

Rio de Janeiro, 05 de outubro de 2021

Termos que P. Deferimento

Respeitosamente,

Luís Fernando Resano
ABAC
Diretor-Executivo
Tel.: (21) 3231-9065 – (21) 98265-1155
E-mail: resano@abac-br.org.br
Website: www.abac-br.org.br/

André de Seixas Ponce Alves
LOGÍSTICA BRASIL
Diretor-Presidente
Tel.: (21) 3435-0231 – (21) 99930-2089
E-mail: presidencia@logisticabrasil.org
Website: www.logisticabrasil.org.br

Associação Brasileira dos armadores de cabotagem (ABAC)
Rua São Jose 40, 3º andar – Centro
CEP 20.010-020 Rio de Janeiro – RJ

LOGÍSTICA BRASIL - Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística
Av. Rio Branco, nº 18 – 7º andar (parte) - Centro
CEP 20.090-000 - Rio de Janeiro – RJ

Podem utilizar a sigla que desejarem, porém, "BR" definitivamente não se encaixa no projeto de lei, uma vez que ele pode até promover algumas coisas, mas quase nenhuma relacionada ao fortalecimento da Marinha Mercante Brasileira.

PT EN

Em um mundo globalizado é importante sim termos investimentos estrangeiros, mas isso precisa promover o desenvolvimento local e não a estagnação das empresas locais de um setor tão estratégico que gera tantos empregos, renda, arrecadação tributária e, acima de tudo, desenvolvimento econômico para o Brasil.

A Cabotagem

Em um país de dimensões continentais como o Brasil, é imprudente demais olhar para a Cabotagem como um simples transporte de bens entre portos nacionais.

A Cabotagem é estratégica e dela depende uma considerável parte de nossa segurança interna em termos da distrubuição de itens fundamentais para as nossas vidas.

Ela também precisa ser entendida como um meio de interação com o nosso entorno estratégico que é extremamente sensível.

Cabotagens em Economias Liberais

A defesa de uma abertura total desconsidera este aspecto estratégico e vai para bem longe de uma tendência mundial acompanhada e defendida pelas grandes potências mundiais, inclusive a que melhor representa o Liberalismo Econômico: os Estados Unidos da América.

Os EUA têm uma Cabotagem fechada, onde apenas embarcações construídas, embandeiradas, manutenidas (inclusive em reparos e docagens) e tripuladas por americanos, pessoas físicas e jurídicas podem atuar. É o conhecido Jones Act, que é discutido e questionado há mais de 100 anos, porém segue adiante.

A discussão de ideias faz parte da composição das fortes democracias – algo que ainda não possui o devido espaço no Brasil, que insiste na receita de imposição de visões e pautas, com o consequente esvaziamento de importantes discussões.

Estranho demais

Nos estranha a insistência de algumas partes em fazer movimentos que tiram de cena as pequenas empresas de navegação. Ora, se queremos uma Cabotagem competitiva, o papel das pequenas empresas é fundamental neste cenário.

Também nos estranha demais a insistência de determinados setores em reverberar a teoria de que há competição entre modais ou até mesmo que esta competição ria sa ável para

o Mercado. A visão técnica mundial do setor de transportes é a da intermodalidade integrando as malhas aquaviária, rodoviária, ferroviária e aérea de forma a entregar um transporte rápido, seguro e lógico com um preço justo ao usuário final. Incentivar ou defender, ainda que veladamente, a competição entre diferentes modais é definitivamente afundar a combalida malha logística brasileira. Qualquer posicionamento diferente desse não tem muito de tecnicismo.

Um
cavalo
cheio
de
jabutis

Pra que serve?

As perguntas, já repetitivas, reconheço, e que não calam, são as de sempre: A quem atende e para que serve, de fato, o BR do Mar?

Entre gregos e troianos, ninguém se agrada, mas o cavalo, que nem podemos chamar de "cavalo de Tróia", uma vez que tem sua origem fora desta dualidade, esta aí: chama-se BR do Mar.

E vem recheado de jabutis.

E jabuti, meus caros, só nada na superfície. Não se aprofunda.

Me parece que ouvir, de fato, armadores e usuários e, paralelamente, preservar os profissionais brasileiros e as empresas que historicamente investem no Brasil, seja um bom ponto de partida para termos uma Cabotagem forte, desenvolvida e que responda às perguntas que o país faz.

O Brasil agradece.

Rodrigo Cintra

Compartilhe isso:

PT EN

Curtir isso:

Carregando...

Relacionado

BR do Mar em debate no Senado
agosto 20, 2021
Em "Empresas"

BR do Mar pode afundar a Cabotagem
setembro 3, 2021
Em "Indústria Marítima"

Brasil não renova acordo marítimo
setembro 8, 2021
Em "Indústria Marítima"

Rodrigo Cintra

https://www.portalmaritimo.com