

BR do Mar e seus impactos

---

---

Por José Luiz Lourenço Jr. (\*)



No dia 07/01/2022 foi sancionada a lei 14.031/2022, chamada “BR do Mar”, que tem por objetivo estimular e equilibrar a matriz logística nacional através do incentivo a cabotagem, ao passo que flexibiliza e facilita o afretamento de embarcações e entrada de novos *players* neste mercado.

Segundo dados da Confederação Nacional do Transporte, de 61 a 65% das cargas transportadas no Brasil são feitas por meio rodoviário, restando cerca de 20% através de ferrovias, e pouco mais de 10% por vias aquaviárias, há ainda pequenino percentual promovido por via aérea ou por meio dutoviário.

O Ministério da Infraestrutura mensura que através da “BR do Mar”, a participação da cabotagem pode sair dos atuais 10% de participação na logística nacional para cerca de 30%, ampliando o volume de contêineres transportados para 2 milhões de TEUs já em 2022, com potencial de alavancagem do setor para cerca de 40% nos próximos 3 anos.

Falamos de números expressivos e com relevantes impactos econômicos, estruturais e sociais.

Estima-se que cabotagem reduz o custo de transporte em 72% (por tonelada transportada) com relação a nossa principal matriz (rodoviária).

Aliás, cabe aqui um parêntese, este artigo e a própria lei não se propõem a demonizar o transporte rodoviário, que seguirá como importante modo de transporte no Brasil, o novo marco legal pretende reequilibrar a matriz de transporte e com isso trazer importantes reflexos econômicos, sociais e ambientais.

Este novo marco regulatório chega com algumas décadas de atraso, afinal é difícil justificar um país com pouco mais 7000 km de costa não utilizar de modo adequado o transporte de suas riquezas através de seus portos, mas a medida não pode caminhar sozinha, precisa fazer parte de um planejamento logístico do país, com outros incentivos como o Marco Ferroviário (lei 14.273/21).

Para atingir os ousados números pretendidos há evidente gargalo na quantidade e qualidade de infraestrutura existente, mesmo com a expectativa de cerca de 30 bilhões em investimentos no setor portuário até 2025, ainda há muito por se fazer.

Os investimentos no setor portuário são grandes geradores de empregos, seja para construção civil na criação da infraestrutura, seja na operação portuária. Estima-se que para cada portêiner em operação são gerados cerca de 70 empregos diretos, advindos da carga e descarga e pelo menos o dobro de empregos indiretos oriundos das movimentações das cargas em terra.

A cabotagem também possui relevante importância ambiental, pois reduz em cerca de 80% a emissão de poluentes comparado ao transporte rodoviário, já que é possível aglutinar maior

quantidade de carga transportada por um único navio.

Neste momento, apesar de sancionada e em vigor, a medida tem certo compasso de espera em razão dos vetos da Presidência da República sobre os benefícios fiscais do REPORTO, vetos que certamente serão derrubados pelo congresso nacional, como já ocorreu em outros projetos de lei. Os vetos atuais não parecem ser uma discordância dos incentivos fiscais ao setor, mas sim excesso de cautela do executivo por conta da renúncia fiscal e a possibilidade de eventual crime de responsabilidade que pudesse trazer uma consequência maior ou eleitoral. Certamente a geração de empregos promovida pela aplicação da lei trará maior benefício que a renúncia fiscal.

Os ganhos com melhor estrutura de transporte, seja de carga, seja de pessoas é sentido com a maior acessibilidade aos diversos pontos do território nacional com melhor viabilidade de deslocamento de modo barato e mais rápido.

Como dito, os impactos são positivos de todos os pontos de vista, custos, tempo, geração de empregos, redução do temido “custo Brasil” e embora a medida tenha chegado com atraso é muito bem-vinda e aguardada pelos investidores em diversos segmentos da economia que poderão planejar melhor os locais de instalações de seus negócios, bem como escolher o melhor e mais eficiente meio de transporte que atenda às suas necessidades.

(\*) **José Luiz Lourenço Jr.** é advogado do escritório [Machado, Cremoneze, Lima e Gotas](#) .

18.01.2022

---