



BOLETIM DE LOGÍSTICA CABOTAGEM: A IMPORTÂNCIA PARA O TRANSPORTE BRASILEIRO E AS MEDIDAS DE ESTÍMULO DO BR DO MAR



CONTEXTUALIZAÇÃO

A Constituição Federal, em seu artigo 178, dispõe que a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, será estabelecida em Lei, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade. Ademais, o parágrafo único do referido artigo determina que “na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras”.

Nesse contexto, em 1997 foi sancionada a Lei nº 9.432 que estabelece o ordenamento do transporte aquaviário. Conforme disposto no inciso IX, Artigo 2º, da mencionada lei, a navegação de cabotagem é aquela “realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores”. A potencialidade operacional desse meio de transporte aliada às características geográficas do Brasil, com cerca de 7.400 quilômetros de costa marítima, são aspectos essenciais para alavancar a eficiência do sistema de transporte nacional, capaz de remover os principais gargalos de movimentação de mercadorias existentes no país.

Portos da navegação de cabotagem



Fonte: Elaboração EPL.

Dois fatores foram preponderantes para que a cabotagem se tornasse uma das primeiras atividades comerciais no Brasil: a configuração geográfica do país e a forma de ocupação durante o período de colonização, concentrando as províncias nas regiões litorâneas.

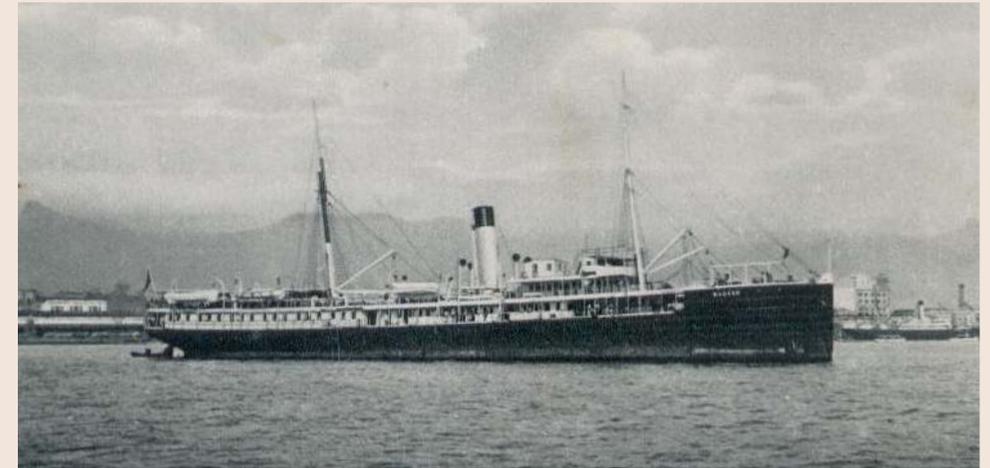
Cabe destacar que, até 1940, as vias aquaviárias foram fundamentais para o transporte de cargas em longas distâncias. Embora as embarcações e a infraestrutura portuária fossem rudimentares, a navegação desempenhou um papel primordial para o desenvolvimento econômico no Brasil, que mesmo diante da ausência de comunicação terrestre entre as cidades, possibilitava o fluxo comercial entre as economias regionais.

A partir do Governo de Washington Luiz, entre 1926 e 1930, a situação precária das rodovias e ferrovias passou a mudar rapidamente. A marca da campanha presidencial foi de “governar é construir estradas”, época que se deu início à priorização dos investimentos em rodovias.

A década de 1950 foi marcada pelo predomínio das companhias de navegação estatais e por tentativas de políticas que não foram eficazes em incentivar a Marinha Mercante brasileira. Como forma de incentivar a renovação da frota, foram criados fundos, como o Fundo da Marinha Mercante (FMM) e sua fonte de recursos, a Taxa de Renovação da Marinha Mercante (TRMM), arrecadada das companhias estrangeiras e armadores nacionais que operavam com navios estrangeiros afretados. Constituíam-se, portanto, um mecanismo de financiamento do setor. A nova política, além de beneficiar estaleiros nacionais, também atraiu grupos estrangeiros.

No Governo de Juscelino Kubitschek, com o Plano de Metas, a indústria naval brasileira foi fomentada por políticas governamentais e linhas de financiamento, consolidando um parque de estaleiros no Brasil e, por conseguinte, classificou o país como a segunda potência mundial da indústria naval, atrás apenas do Japão. As frotas nacionais de longo curso e de cabotagem foram ampliadas

e modernizadas. No início da década de 1960, o índice de nacionalização chegava a 81%, e a indústria naval conseguia suprir a demanda interna e ainda exportar embarcações.



Info: “Navio no. 6 da frota - 1890-1944 - Construído em 1879 por J. & G. Thompson, Glasgow - AB=1.719. Vendido para demolição em 1944.

Fonte: <https://www.navioseportos.com.br/web/index.php/empresas/cias-nacionais/62-longo-curso/237-companhia-de-navegacao-lloyd-brasileiro>

A partir de 1964, adotou-se uma abertura gradual da marinha mercante e construção naval brasileira. A Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro e a Companhia Nacional de Navegação Costeira, que eram empresas estatais, foram transformadas em sociedades anônimas. A medida facilitava uma reestruturação financeira das companhias, que apresentavam constantes déficits operacionais. Além disso, foram extintas as subvenções às companhias privadas de navegação. No ano de 1966, extinguiu-se a Companhia Nacional de Navegação Costeira e, como a Lloyd Brasileira focava principalmente no longo curso, companhias privadas ganharam mercado na navegação de cabotagem.

A CABOTAGEM NO BRASIL

Entretanto, a partir de 1980, houve uma expressiva queda na demanda naval, decorrente do Segundo Choque do Petróleo, onde os preços do barril aumentaram em mais de 400%, refletindo no valor dos fretes e impactando diretamente no FMM – a principal fonte de financiamento do setor. À vista disso, houve um expressivo declínio nas atividades dos estaleiros que atuavam no Brasil e o agravamento da situação financeira dos armadores nacionais.

Neste período, é lançado o Plano Permanente de Construção Naval (PPCN), mas, devido à recessão econômica, as linhas de financiamento se exauriram e apenas metade das encomendas planejadas foram realizadas. Devido à inadimplência dos estaleiros com os recursos financiados pelo governo via a Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM), o TRMM passa a se chamar Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e os recursos começam a ser geridos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES), com autorização do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM).

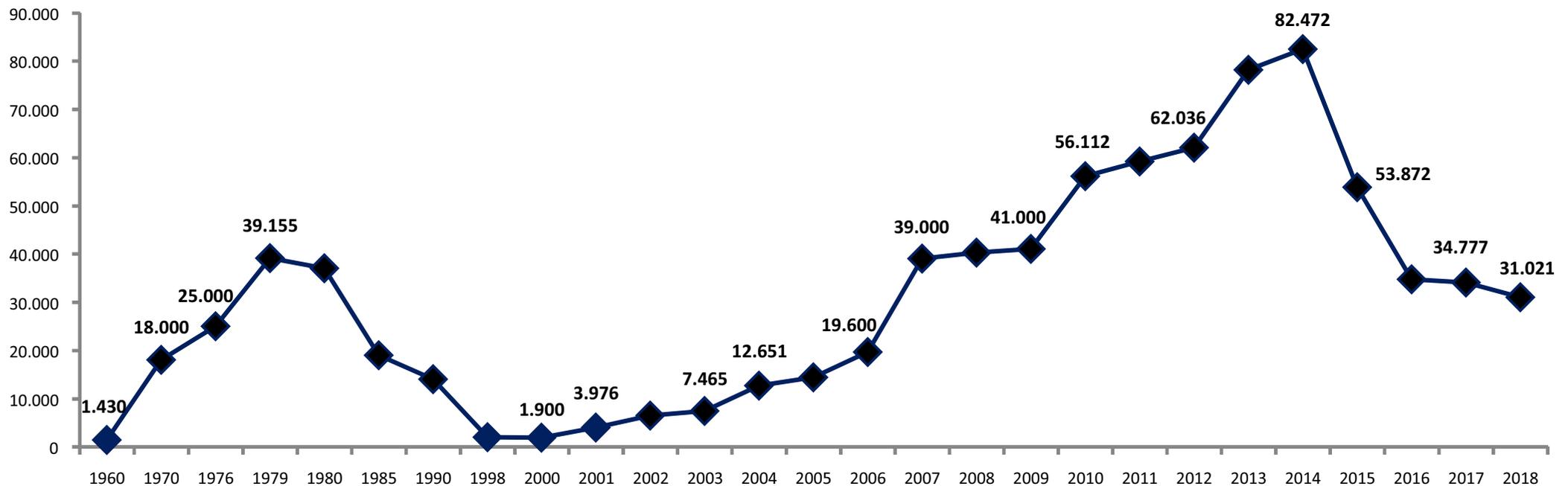


Em 1990, iniciava-se uma nova fase para economia brasileira. A abertura do mercado internacional e ampla política de privatizações impactaram diretamente na indústria da construção naval brasileira – que já seguia uma trajetória de crise, com os problemas na SUNAMAM – levando à sua quase extinção.

Houve um significativo enfraquecimento do setor aquaviário, marcada pela interrupção do planejamento e atividades do setor. A desarticulação das empresas, bem como a falência dos estaleiros e armadores brasileiros, deu abertura à entrada de empresas estrangeiras que acabaram dominando o setor.

Contudo, a partir de 1993, as iniciativas de estímulo ao setor aquaviário foram retomadas. A sanção da Lei nº 8.630/93, a Lei dos Portos, trouxe avanços no aspecto regulatório, reestabelecendo a modernização e o aumento da produtividade do setor, de maneira a atingir os padrões internacionais e torná-lo mais competitivo. Posteriormente, em 1997, surgiram alterações no regime jurídico da navegação mercante, por meio da Lei nº 9.432/97. A referida lei permite às empresas brasileiras o afretamento de embarcações estrangeiras para operar no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem, visto que à época a frota nacional estava sucateada.

Série histórica de empregos nos estaleiros brasileiros



Fonte: SINAVAL – Visão Geral da Construção Naval Brasileira.

A CABOTAGEM NO BRASIL

MEMÓRIA DO MODO AQUAVIÁRIO

1º Porto no Brasil

O Porto das Naus foi o primeiro trapiche alfandegário do Brasil

1532

1808

Carta Régia
Abertura dos portos do Brasil ao comércio das nações que mantinham laços pacíficos com Portugal.

Plano Moraes

Plano com a rede geral de vias navegáveis

1869

1940

Final do domínio do Transporte Aquaviário
Grandes investimentos em rodovias e ferrovias aumentaram a concorrência como o modo aquaviário

Plano Nacional de Viação Fluvial

1944

Década de 1950

Predomínio das navegações estatais

Criação do Fundo da Marinha Mercante e do TRMM

Lei 3381/58

1958

Década de 1960

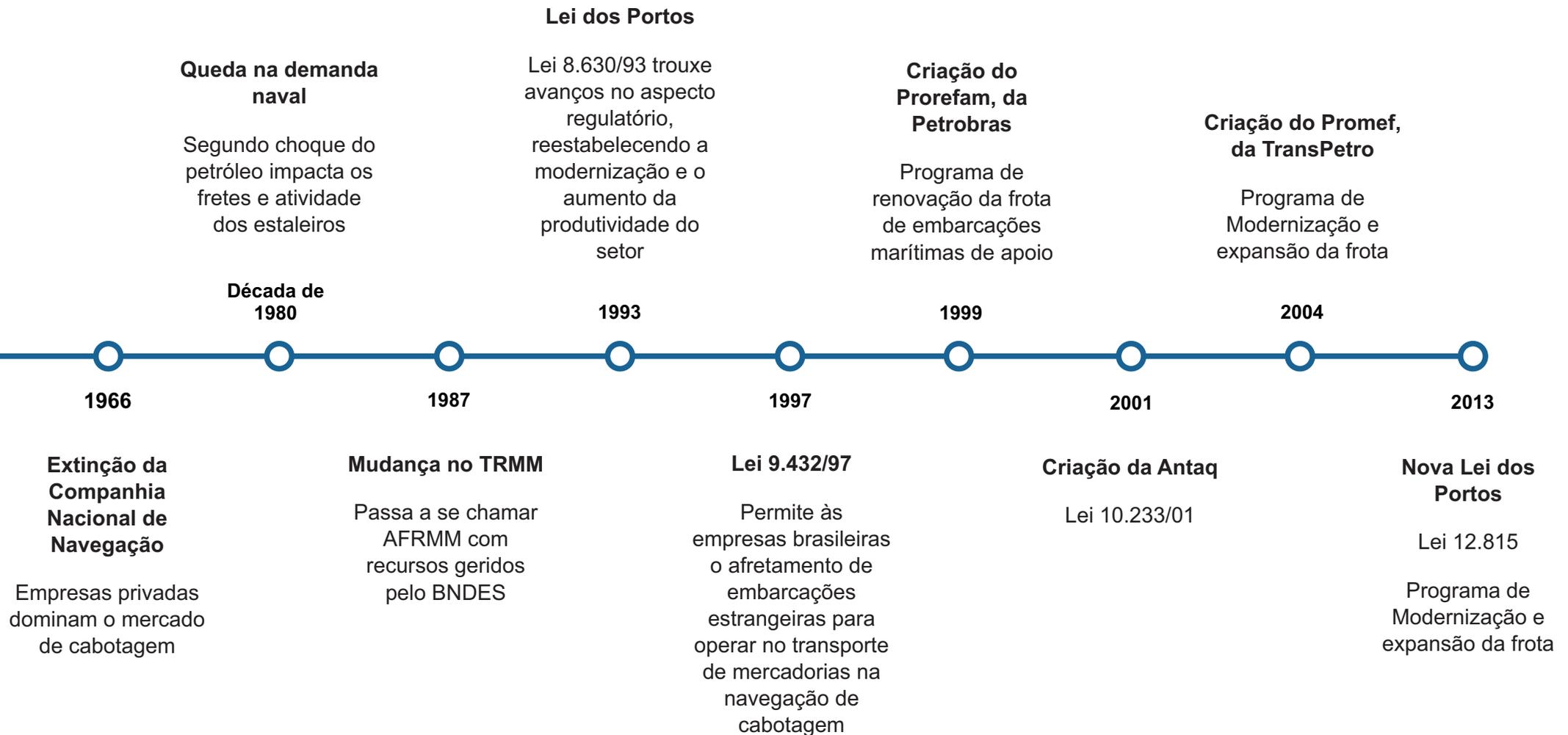
Consolidação da indústria naval brasileira

Abertura gradual da marinha mercante e indústria naval

Empresas de navegação estatais transformadas em S.A's

1964

MEMÓRIA DO MODO AQUAVIÁRIO



A CABOTAGEM NO BRASIL

Após os anos 2000, várias políticas governamentais impulsionaram a ampliação e a instalação de novos estaleiros no Brasil. Foram implementados alguns programas de estímulo à indústria naval, tais como: o Programa de Renovação da Frota de Embarcações de Apoio Marítimo (Prorefam) da Petrobras e o Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef) da Transpetro. Reflexo desses incentivos foi o ápice de cerca de 82.500 empregos diretos no setor em 2014.

No ano de 2001, foi promulgada a Lei nº 10.233/01 que criou a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que tem em sua esfera de atuação a celebração de atos de outorga de permissão e autorização da prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação de cabotagem, bem como a autorização de embarcações estrangeiras para esse modo

de transporte e a fiscalização da prestação do serviço, entre outros. Também é importante destacar a Nova Lei dos Portos – a Lei nº 12.815, sancionada em 2013, que trouxe inovações sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

Por fim, verifica-se que mesmo com essas inovações na regulamentação do setor, a navegação de cabotagem ainda não tem aproveitado todo seu potencial competitivo no Brasil. Estimativas da EPL apontam que atualmente a cabotagem custa em média 60% menos que o modo rodoviário e 40% menos que o ferroviário. Entretanto, esse modo é responsável por apenas 11% da matriz logística brasileira, sendo considerada uma alternativa extremamente promissora para os próximos anos.



Empresa Brasileira de Navegação (EBN)

Pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objetivo o transporte aquaviário, e que esteja autorizada a operar Antaq. Pode ser de capital 100% estrangeiro.

Afretamento de navio

É quando uma empresa contrata uma embarcação.

Armação de um navio

É prover o navio dos recursos necessário à sua operação (tripulação, por exemplo).

Afretamento a caso nu

É quando a EBN que afretou o navio faz a sua armação. É como o aluguel de um caminhão, onde o usuário é quem o dirige, carrega etc. Quem opera o navio é a EBN. Neste tipo de contrato o navio deve ser registrado no Brasil, passando a arvorar a bandeira brasileira.

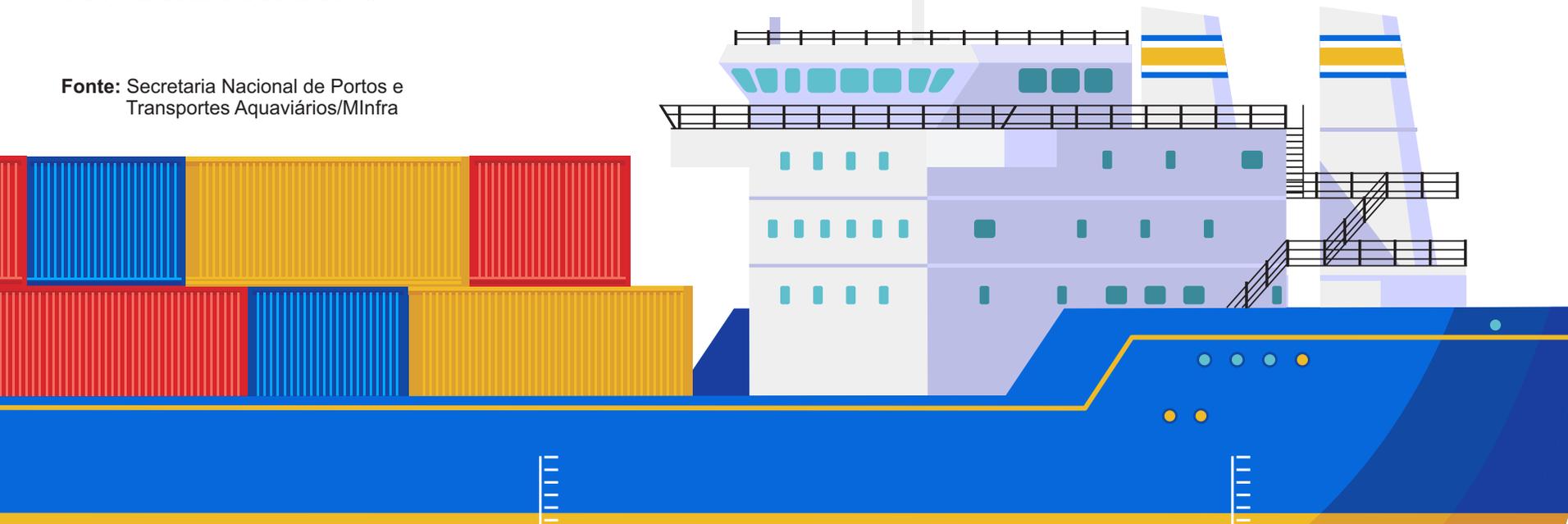
Afretamento por tempo

É quando a EBN contrata o serviço de um terceiro. É como contratar um caminhão de mudanças, onde o motorista e os ajudantes são da empresa de mudança. Quem opera o navio é o terceiro. Neste tipo de contrato, o navio  continua com o registro do país de origem, em geral um dos países com baixa tributação.

A bandeira da embarcação

É o país onde o navio está registrado. O navio segue as regras do país onde está registrado (tributárias, trabalhistas, etc.). Não confundir com o país onde a embarcação foi construída.

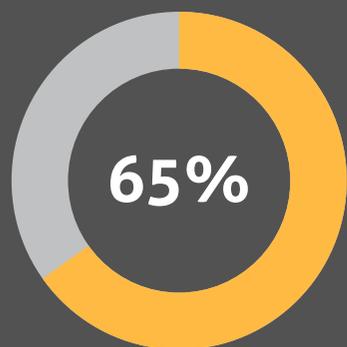
Fonte: Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários/MInfra



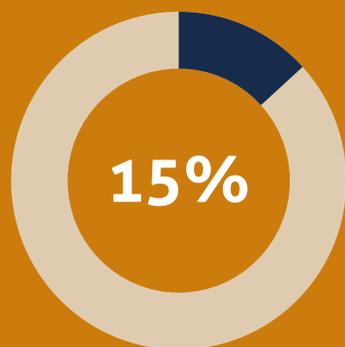
A CABOTAGEM NO BRASIL

COMO O BRASIL TRANSPORTA

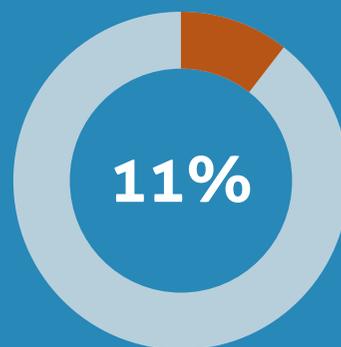
RODOVIÁRIO



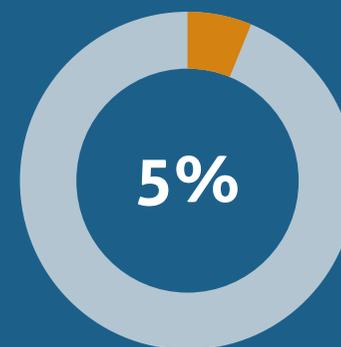
FERROVIÁRIO



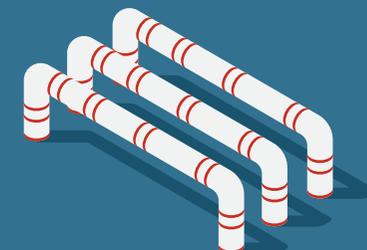
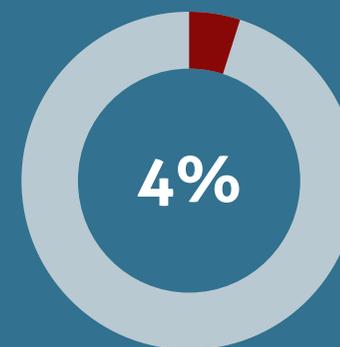
CABOTAGEM



HIDROVIÁRIO



DUTOVIÁRIO



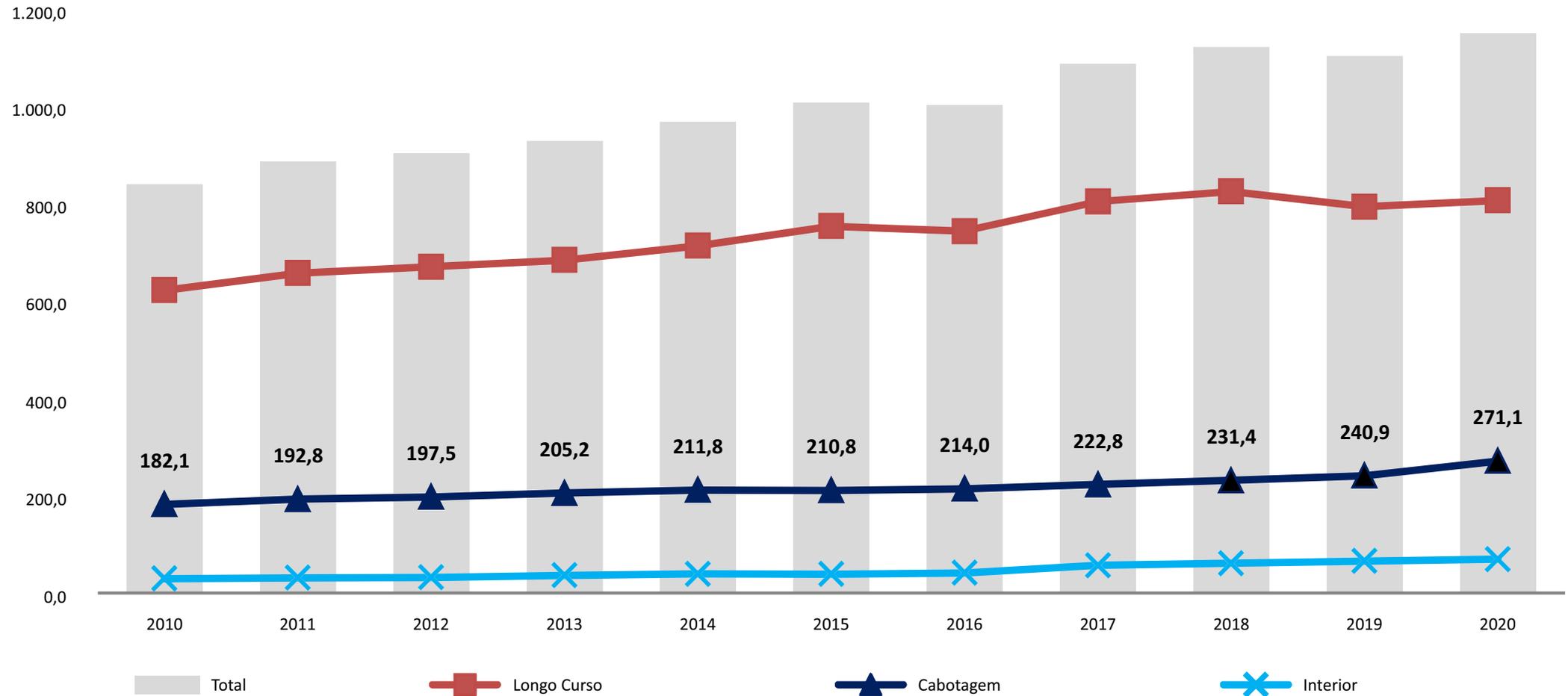
Fonte: EPL, 2015.

A CABOTAGEM EM NÚMEROS NO BRASIL

Em 2020, segundo dados da Antaq, o setor portuário brasileiro movimentou **1,152 bilhão de toneladas**. Desse total, a cabotagem foi responsável por

23,6%, movimentando **271,1 milhões de toneladas**. Esse número representa um crescimento de **12,5%** quando comparado ao ano de 2019.

Movimentação aquaviária em milhões de toneladas



Fonte: ANTAQ.

A CABOTAGEM EM NÚMEROS NO BRASIL

PERFIL DAS CARGAS

CARGAS MOVIMENTADAS NA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

271,1 milhões de toneladas em 2020.

66,2%
Líquido/Gasoso

17,2%
Granel Sólido

11,8%
Contêiner

4,2%
Carga Geral

Fonte: ANTAQ.

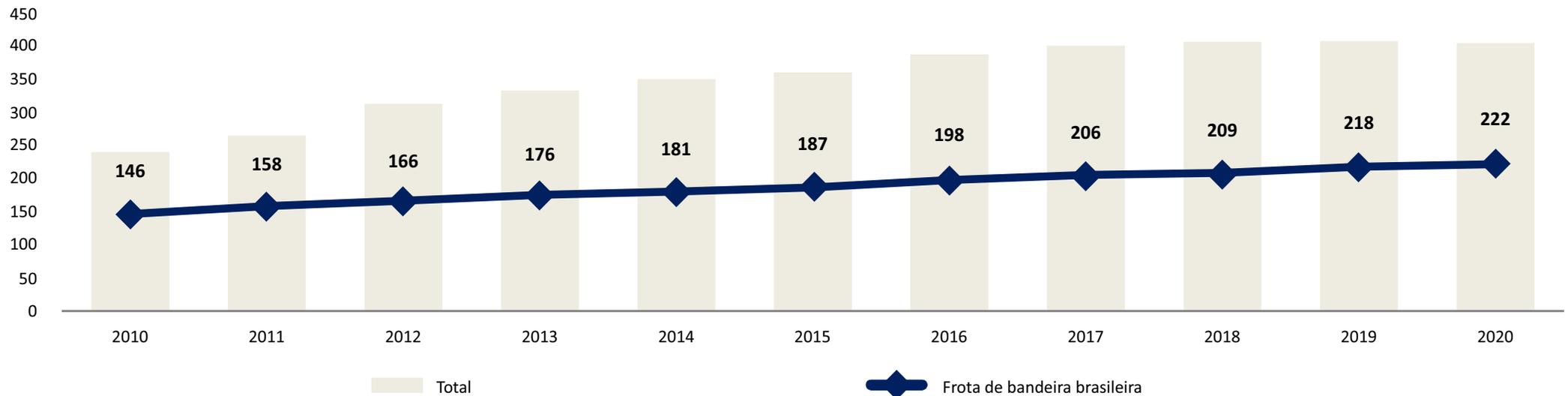
A CABOTAGEM EM NÚMEROS NO BRASIL

FROTA

Segundo dados da Antaq, de 2010 a 2020, houve um aumento de mais de **50%** nas embarcações de bandeira brasileira para navegação de cabotagem/ longo curso. Contudo, é importante frisar que a frota nacional corresponde a apenas

54,8% das embarcações que atuam no Brasil realizando o transporte de cargas via cabotagem/longo curso. Os outros 45,2% representam navios estrangeiros afretados pelas Empresas Brasileiras de Navegação (EBN).

Evolução da Frota de Cabotagem



Fonte: ANTAQ.

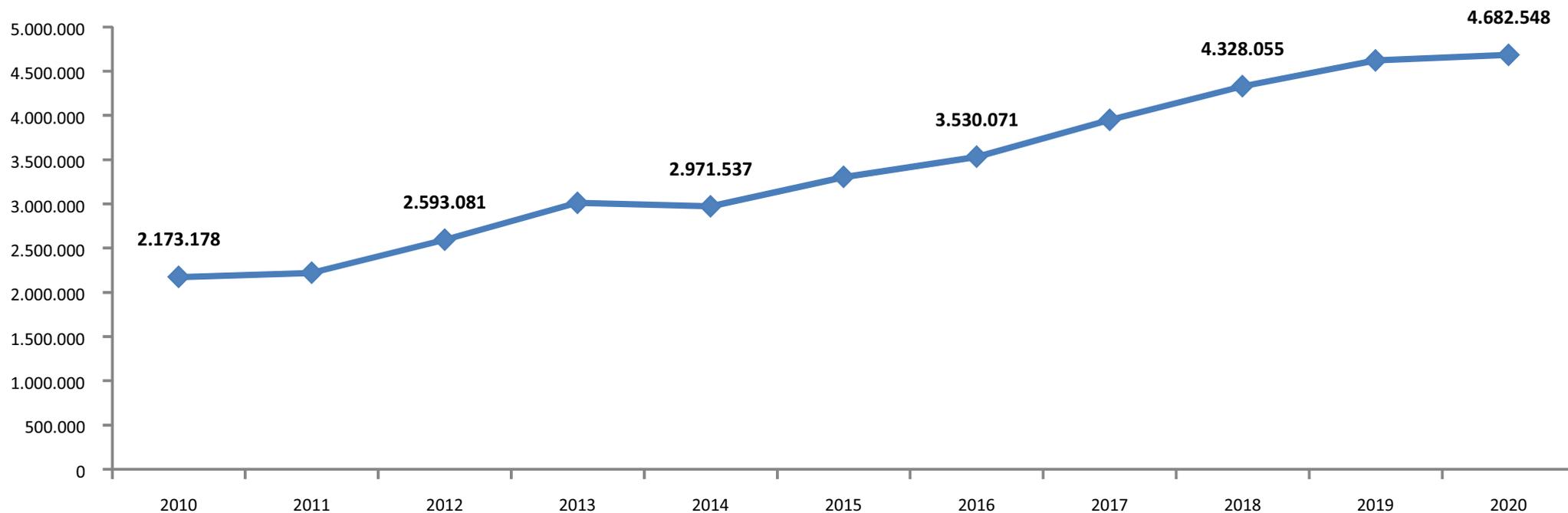
No ano de 2020, a frota brasileira de cabotagem/longo curso era composta por 222 e com capacidade de transporte de 4,68 milhões de TPB¹, com média de 21,1 mil TPB por navio. O crescimento em TPB entre os anos 2020 e 2019 foi de

1,3%. Hoje atuam na navegação de cabotagem, conforme dados da Antaq, 43 empresas, e quase a metade dessas autorizadas a operar exclusivamente embarcações de porte bruto inferior a 5000TPB.

¹. Tonelagem de Porte Bruto (TPB) consiste na diferença entre o deslocamento bruto e o líquido da embarcação, ou seja, o que pode ser transportado em carga, combustível e equipagem (tripulação) dentro da embarcação.

A CABOTAGEM EM NÚMEROS NO BRASIL

Evolução da frota da cabotagem e longo curso em TPB (EBNs)



Fonte: ANTAQ.

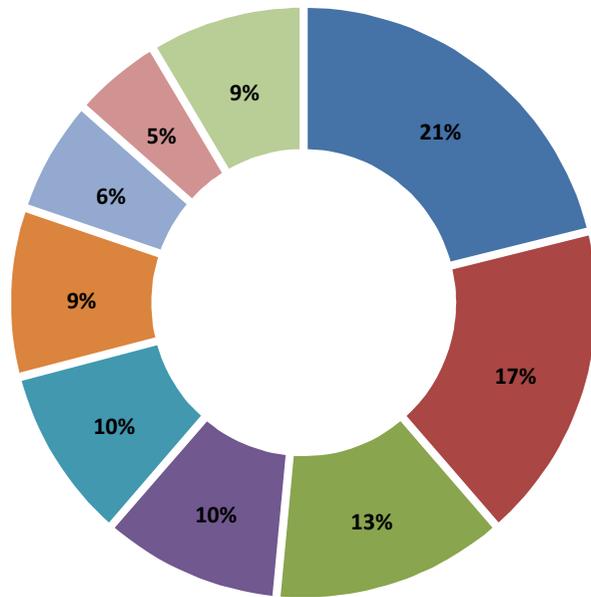
Ao longo dos últimos anos, verifica-se a uma participação representativa de rebocadores/empurradores nas operações de cabotagem, visto que para esse modo de transporte, qualquer navio de grande porte necessitará de serviço de

rebocagem para atracar ou desatracar. Em 2020 os rebocadores/empurradores² corresponderam a 21% das embarcações de cabotagem e longo curso.

2. Embarcações de tamanho reduzido e elevada potência instalada, dispendo de grande mobilidade. São capazes de realizar a rebocagem de outras embarcações, como navios e plataformas, auxiliando os movimentos em áreas de manobras ou de navegação restrita.

A CABOTAGEM EM NÚMEROS NO BRASIL

Participação por tipo de embarcação da cabotagem e longo curso em TPB (EBNs) em 2020

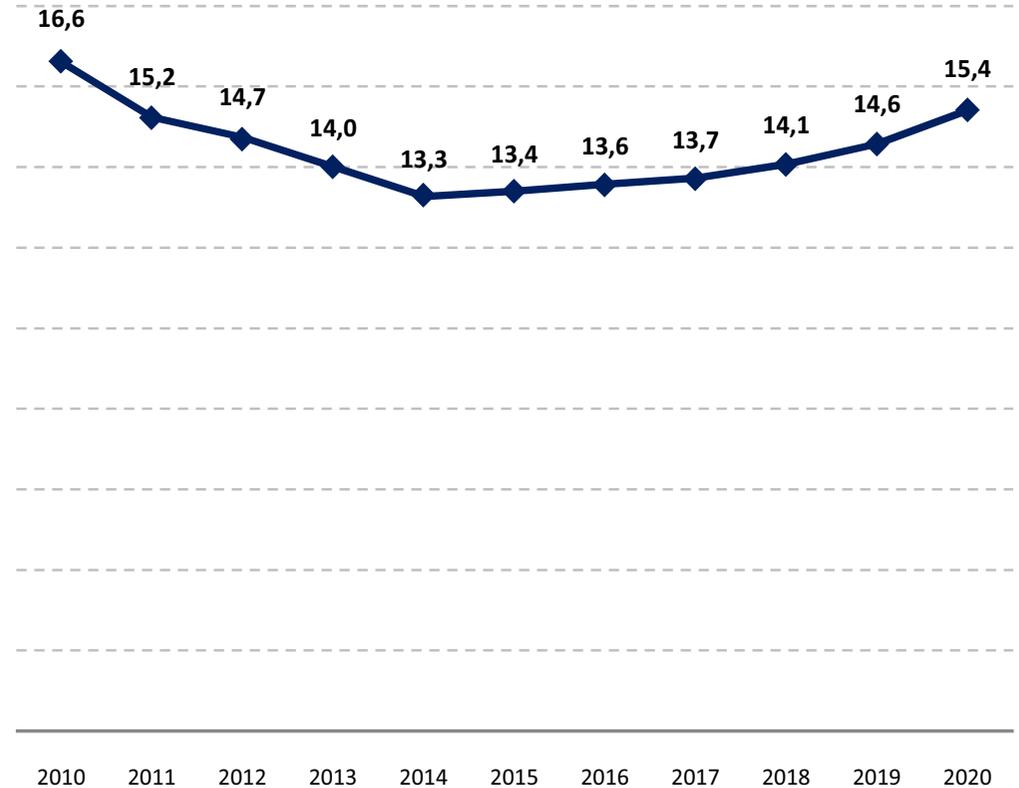


- Rebocador/Empurrador
- Petrolero
- Barcaça
- Carga Geral
- Porta Container
- Balsa
- Graneleiro
- Gases Liquefeitos
- Outras Embarcações

Fonte: ANTAQ.

Da frota brasileira de cabotagem/longo curso, 17% do total (39) são petroleiros, com idade média de 18,6 anos. As barcaças totalizam 29 embarcações (13%) e com idade média de 14,1 anos. A idade média da frota por outorga de EBN da navegação de cabotagem/longo curso é de 15,4 anos.

Idade média da frota por outorga de EBN

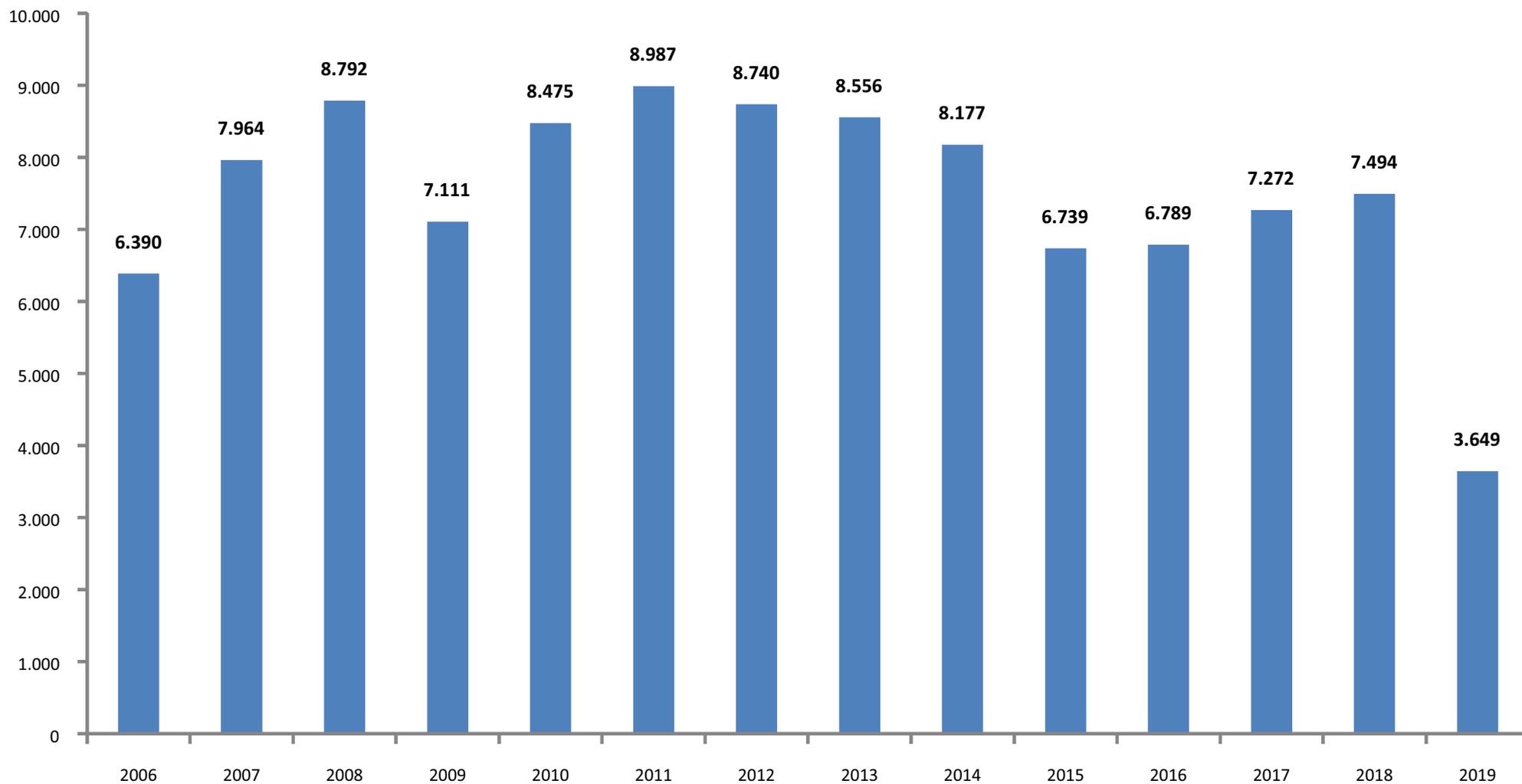


Fonte: ANTAQ.

Ao avaliar a quantidade de projetos concluídos com o apoio financeiro do Fundo da Marinha Mercante (FMM), nos últimos 14 anos, a indústria naval brasileira entregou apenas 30 navios para a cabotagem. Esse número representa apenas 3,3% do total de projetos entregues.

A CABOTAGEM EM NÚMEROS NO BRASIL

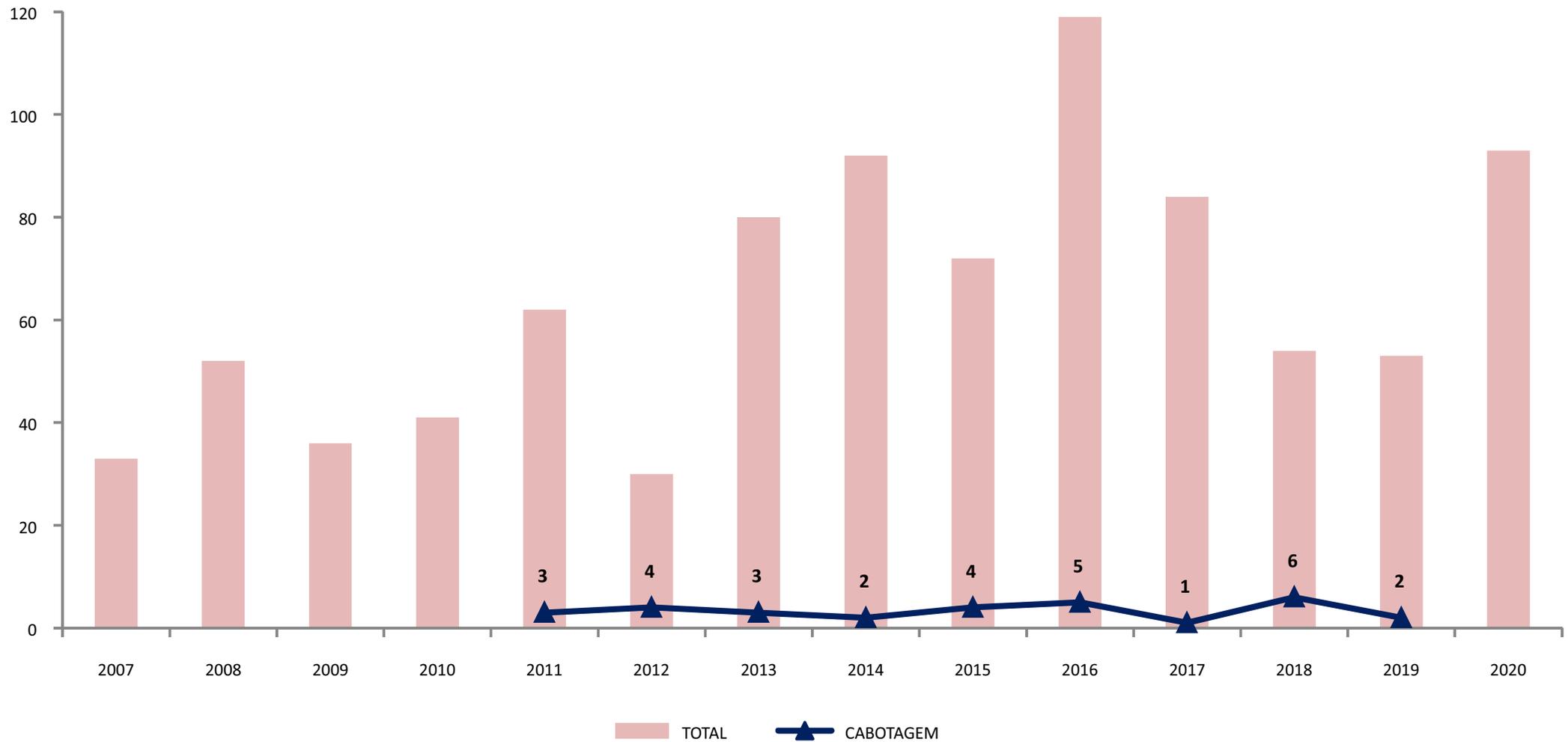
Empregos transporte marítimo de cabotagem



Fonte: RAIS, CNAE 2.0 Transporte marítimo de cabotagem código 50114.

A CABOTAGEM EM NÚMEROS NO BRASIL

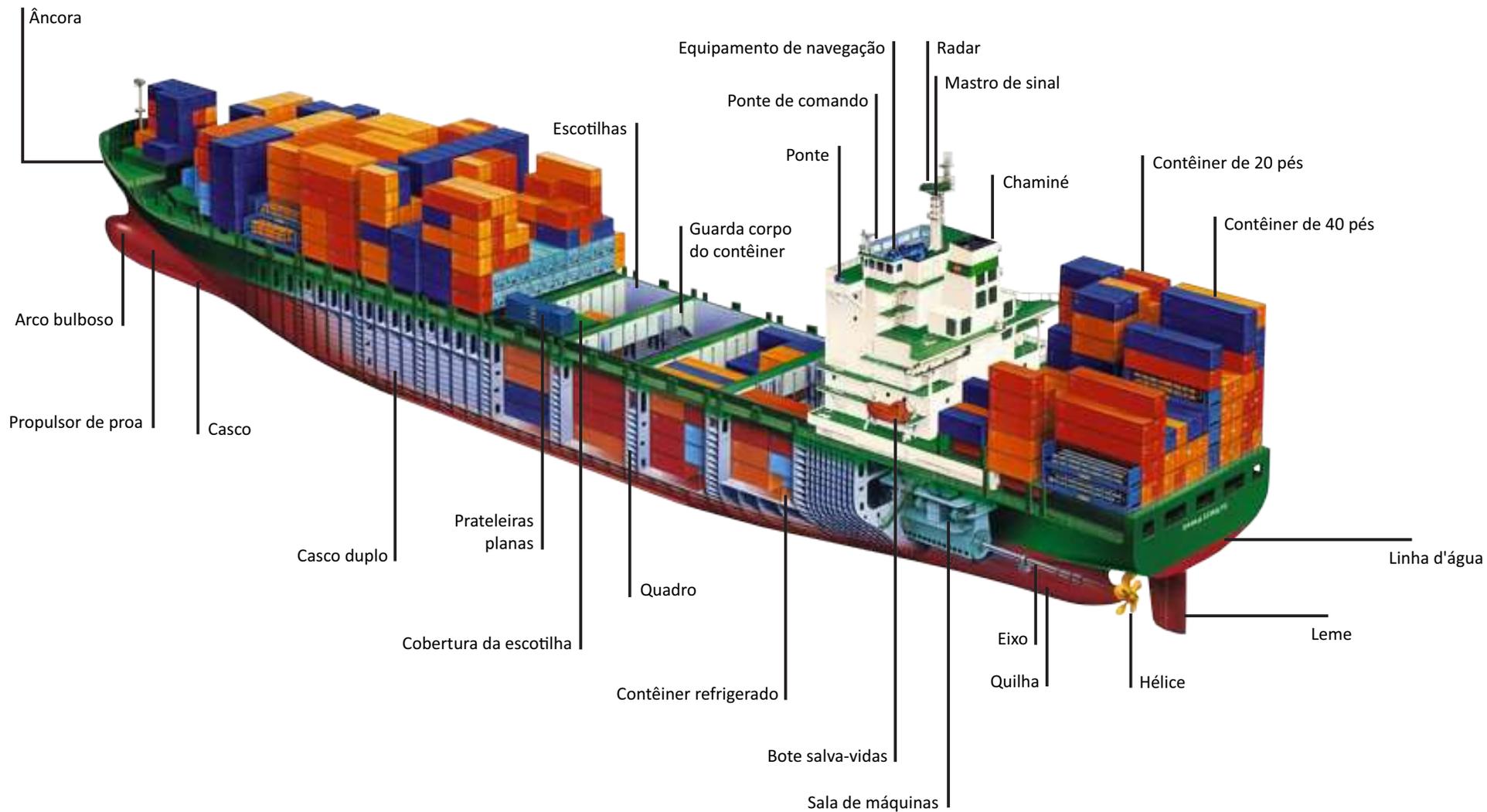
Quantidade de projetos concluídos com apoio financeiro do FMM



Fonte: Portal Brasileiro de Dados Abertos.

A CABOTAGEM EM NÚMEROS NO BRASIL

CURIOSIDADE - PLANTA DE UM NAVIO DE CONTÊINER



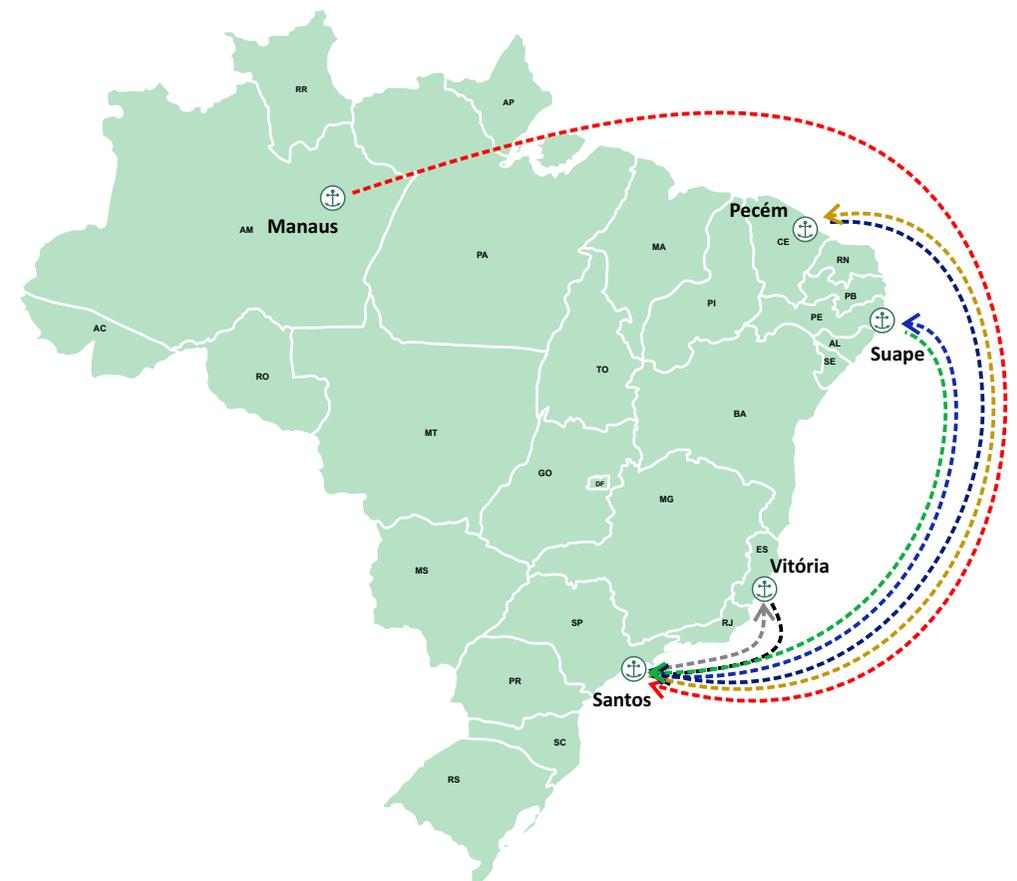
PRINCIPAIS ROTAS DA CABOTAGEM NO BRASIL

É sabido que, quando equiparado a outros modos de transporte, a navegação de cabotagem apresenta significativas vantagens, que vão desde a grande capacidade de transporte, o menor custo por tonelada por quilômetro, entre outros. Ao analisar a matriz origem/destino da movimentação de contêineres

na cabotagem, verifica-se que o Porto de Santos está presente nas sete rotas mais demandadas, que totalizam aproximadamente 26% do total movimentado.

Carga Containerizada Movimentada na Cabotagem

Rotas	Total Transportado (em toneladas)	%
■ ■ Vitória - Santos	2.621.001	8,2%
■ ■ Santos - Vitória	1.215.677	3,8%
■ ■ Santos - Pecém	1.084.238	3,4%
■ ■ Manaus - Santos	1.009.870	3,2%
■ ■ Pecém - Santos	807.362	2,5%
■ ■ Santos - Suape	790.333	2,5%
■ ■ Suape - Santos	777.310	2,4%
Total Geral	32.036.072	



 Porto de navegação de cabotagem

Fonte: Elaboração EPL

A CABOTAGEM EM NÚMEROS NO BRASIL

Para transportar a mesma quantidade de contêineres na rota Suape – Santos (777,3 mil toneladas), conforme simulação, realizada por meio do Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL), o custo médio para o transporte de

carga via cabotagem é cerca de cinco vezes menor que o custo do transporte rodoviário, a depender da distância.

CAPACIDADE DE CARGA POR MODO DE TRANSPORTE

ROTA SUAPE - SANTOS: 777,3 mil toneladas

Transporte via cabotagem



13 navios Panamax
60.000 toneladas (cada)

Custo médio para o transporte

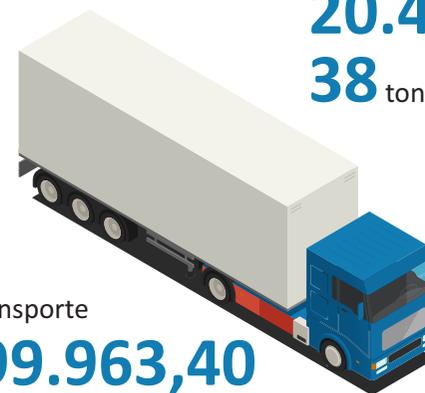
R\$ 88.753.255,80

Elaboração EPL

Em estimativa realizada pela EPL³, constatou-se que o aumento de 60% no volume de contêineres transportados por cabotagem, geraria uma redução de mais de 530 mil toneladas de CO₂ equivalente por ano, quando comparado com o modo rodoviário. Em média o modo rodoviário emite 6 vezes mais poluentes que a cabotagem ao se avaliar o volume transportado e a extensão.

³ <https://www.epl.gov.br/greenbonds>

Transporte rodoviário



20.456 Caminhões Bitrem
38 toneladas (cada)

Custo médio para o transporte

R\$ 384.099.963,40

Diante dos dados apresentados, é possível reforçar que a maior capacidade operacional no transporte de cargas por meio da navegação de cabotagem gera ganhos de escala. Contudo cabe destacar, que esses ganhos não se limitam às vantagens econômicas. As vantagens desse modo de transportes também abrangem benefícios ambientais, considerando o menor consumo de combustível por tonelada-quilômetro transportado, ou seja, a redução na emissão de poluentes e ainda o reduzido registro no número de acidentes.

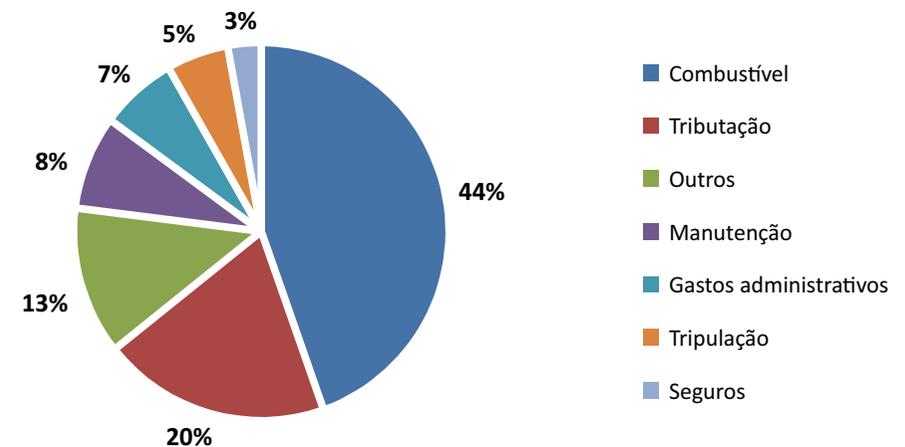
Um dos gargalos da navegação de cabotagem no Brasil hoje se refere à alta tributação incidente nesse modo de transporte. Os elevados custos com combustíveis acabam sendo repassados ao custo do frete e, conseqüentemente, refletem no custo final das mercadorias transportadas. A cabotagem não recebe os mesmos incentivos fiscais que o transporte rodoviário ou a navegação de longo curso, como a isenção ICMS, PIS e Cofins.

Convém ressaltar que no artigo 12, da Lei nº 9.432/1997, institui-se que os preços de combustível cobrados às embarcações de longo curso são extensivos às embarcações que operam na navegação de cabotagem. Entretanto, apesar do dispositivo legal, tal benefício nunca foi implementado no país. Portanto, como os custos com combustíveis de um navio representam uma parcela significativa de seu custo operacional, se os incentivos previstos em lei fossem praticados, o custo do transporte via navegação de cabotagem seria ainda menor que o atual.

Também é importante destacar a cobrança do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM)⁴, que tem como fato gerador o início efetivo da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro, a qual pode ser proveniente, entre outros, da navegação de cabotagem. A alíquota aplicada a esse tipo de navegação é de 10% sobre o valor do frete. A totalidade do AFRMM recolhido na cabotagem ou navegação interior é destinada à EBN e depositado em sua Conta Vinculada⁵.

Contudo, desde 1997, por meio da Lei nº 9.432/1997, para as mercadorias cuja origem ou destino seja porto localizado nas regiões Norte ou Nordeste, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, não é cobrado o pagamento do AFRMM. Atualmente, está em tramitação na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei nº 4.199/2020, que prorroga essa não incidência do pagamento do AFRMM até 8 de janeiro de 2027.

Composição de Custos Operacionais da Cabotagem



Para estimativa foi considerado um navio com capacidade de 2.700 TEUs e motor principal com 25.184 bhp.

Fonte: EPL

4. Esses recursos destinam-se a atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras, e constitui fonte básica do Fundo da Marinha Mercante (FMM).

5. É a conta em nome de cada EBN, na qual são depositados os recursos do AFRMM das operações de cabotagem e navegação interior. A Lei define quais são os usos possíveis para estes recursos (construção, reparo etc.).

PRINCIPAIS PROBLEMAS DE INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA VERIFICADOS NA PESQUISA EPL-ANTAQ

A EPL fez um levantamento, em conjunto com a Antaq, para verificar junto às principais instalações portuárias, quais eram os principais gargalos de infraestrutura do ponto de vista dos terminais.

NORTE

Itacoatiara	AM	Necessidade de pavimentação BR-174.
Manaus	AM	Vias de acesso ao Porto de Manaus.
Itaituba	PA	Necessidade de pavimentação da via Transportuária em Miritituba.
Barcarena	PA	Necessidade de melhorias na PA-483.

SUDESTE

Vila Velha	ES	Vias de acesso ao Terminal de Vila Velha. Necessidade de ampliação dos acessos ferroviários.
Santos	SP	Necessidade de alargamento do canal de acesso. Necessidade de melhorias na Estrada Particular da CODESP (margem esquerda).
Rio de Janeiro	RJ	Necessidade de novo acesso ao Porto do Rio de Janeiro.
Itaguaí	RJ	Necessidade de duplicação do canal de acesso marítimo.

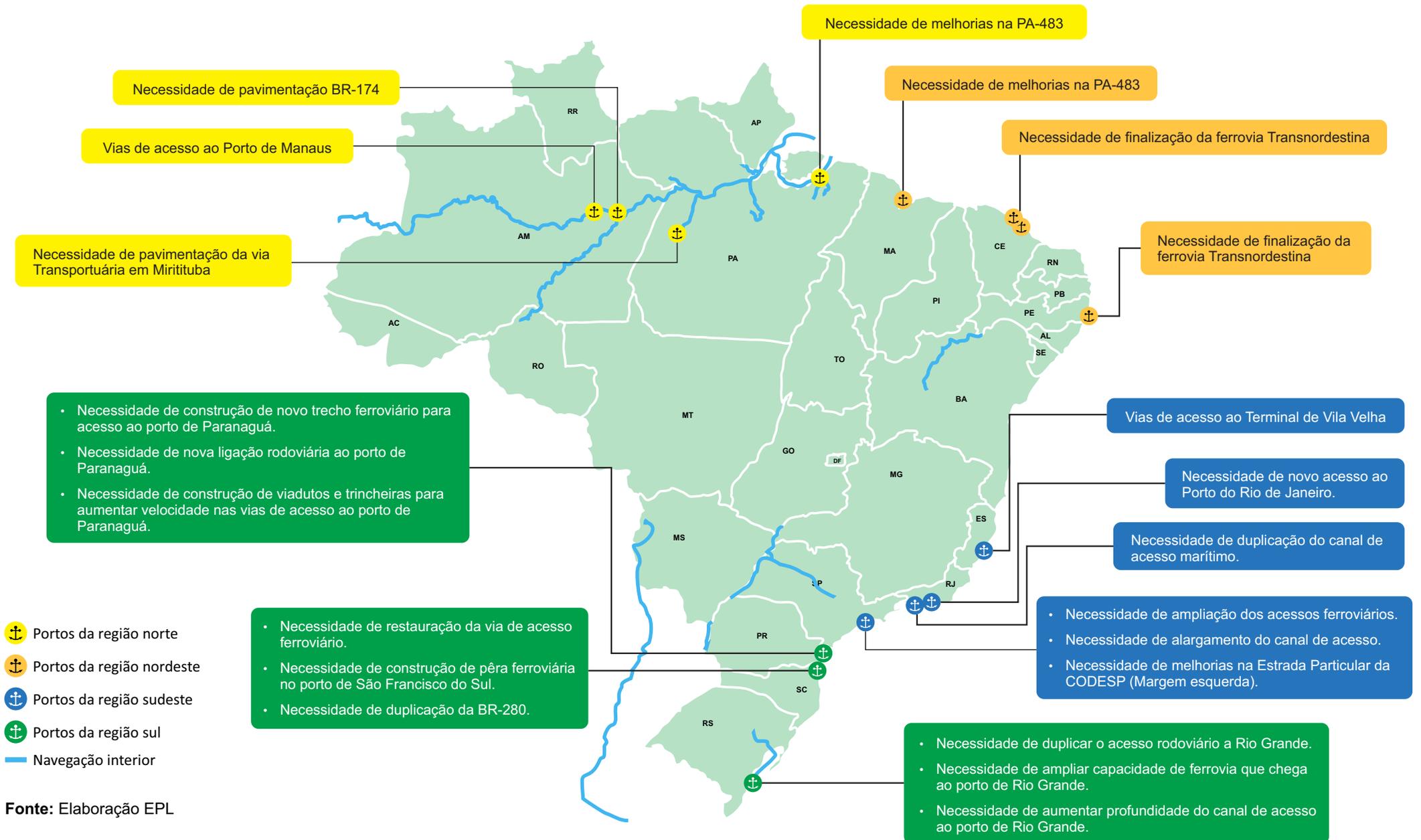
NORDESTE

Itaqui	MA	Necessidade de interligação da ferrovia Transnordestina com a ferrovia Norte-Sul.
Pecém e Suape	CE e PE	Necessidade de finalização da ferrovia Transnordestina.

SUL

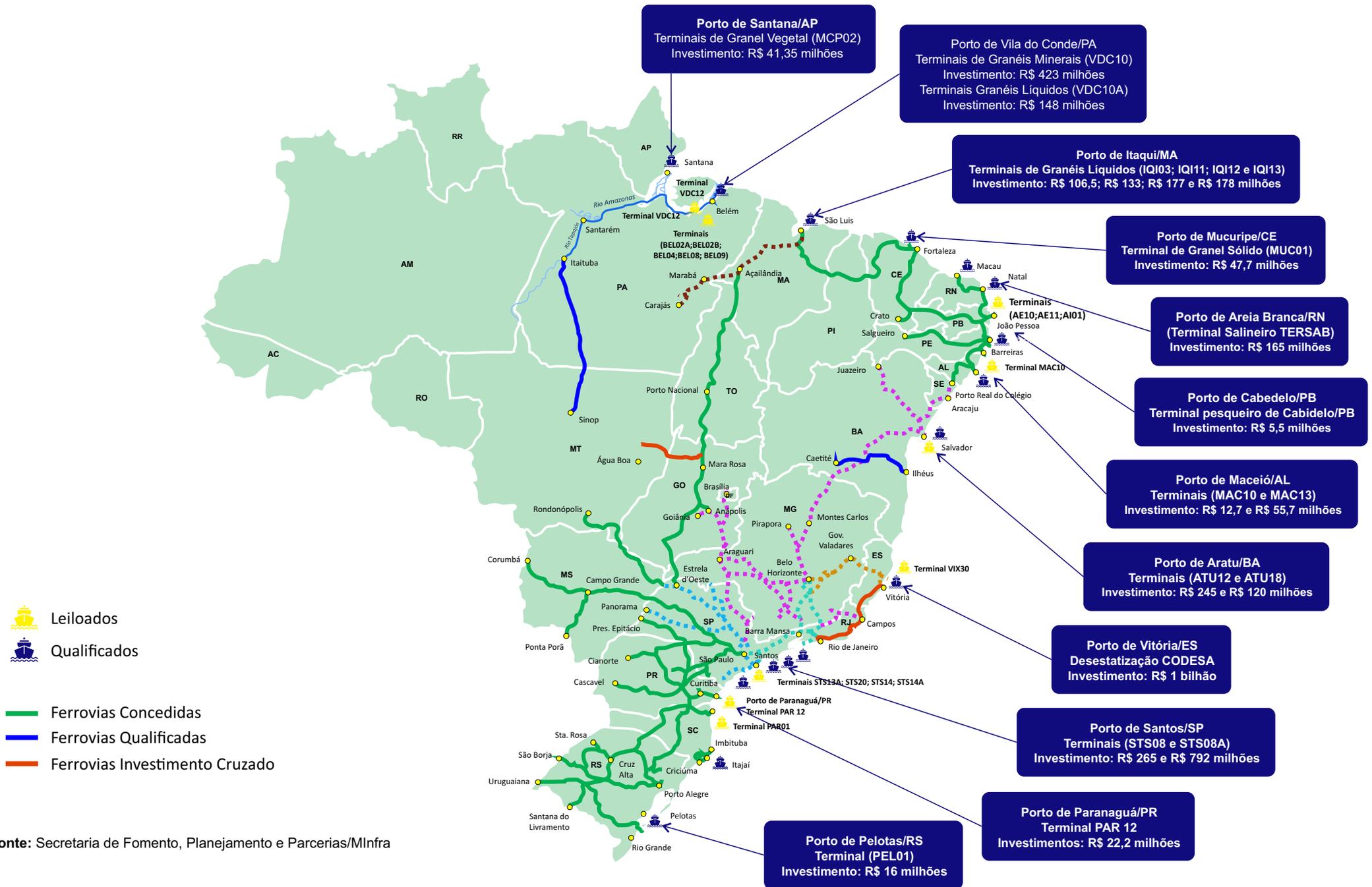
		Necessidade de restauração da via de acesso ferroviário.
São Francisco do Sul	SC	Necessidade de construção de pãra ferroviária no porto de São Francisco do Sul. Necessidade de duplicação da BR-280.
Paranaguá	PR	Necessidade de construção de novo trecho ferroviário para acesso ao porto de Paranaguá. Necessidade de nova ligação rodoviária ao porto de Paranaguá.
	RS	Necessidade de construção de viadutos e trincheiras para aumentar velocidade nas vias de acesso ao porto de Paranaguá. Necessidade de ampliar o canal de acesso ao porto de Paranaguá.
Rio Grande		Necessidade de duplicar o acesso rodoviário a Rio Grande. Necessidade de ampliar capacidade de ferrovia que chega ao porto de Rio Grande. Necessidade de aumentar profundidade do canal de acesso ao porto de Rio Grande.

PRINCIPAIS PROBLEMAS DE INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA VERIFICADOS NA PESQUISA EPL-ANTAQ



Fonte: Elaboração EPL

CARTEIRA DE PROJETOS DE PARCERIAS PARA PORTOS



Fonte: Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias/MInfra

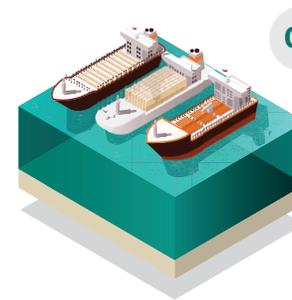
PRINCIPAIS MUDANÇAS PROPOSTAS PELO BR DO MAR NA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

O Projeto de Lei nº 4199/2020, denominado “BR do Mar” é uma iniciativa do Ministério da Infraestrutura e tem como objetivos principais incentivar a cabotagem no país, por meio do incremento da oferta, incentivo à concorrência e a competitividade, redução de custos logísticos, expansão de rotas e equilíbrio da matriz de transportes brasileira.

O referido projeto, encaminhado pelo Presidente da República ao Congresso Nacional, já foi aprovado no Plenário da Câmara dos Deputados no final de 2020 e agora aguarda deliberação, em caráter de urgência, no plenário do Senado Federal, que deverá discutir os impactos e decidir sobre os próximos passos da proposição.

O Programa BR do Mar vem disciplinar e aprimorar o ordenamento do transporte aquaviário, instituído por meio da Lei nº 9.432/97, com a delimitação de diretrizes e critérios para estabelecer o que é interesse público. A criação de uma política específica para a navegação de cabotagem, garantindo segurança regulatória e confiabilidade na prestação do serviço, é essencial para impulsionar a participação da navegação de cabotagem na matriz logística brasileira.

O programa BR do Mar tem foco em quatro eixos temáticos: frota, custos, portos e indústria naval, com iniciativas específicas para cada um desses eixos. Com o incentivo à cabotagem, prevê-se a redução de custos de frete, que podem ser repassados aos consumidores, e a entrada de novos usuários nessa modalidade. Além disso, esse projeto facilitará o fluxo de produtos entre os portos nacionais.



01

Aumentar a oferta de navios de cabotagem



02

Permitir que empresas estrangeiras façam o transporte



03

Melhorar a infraestrutura de portos



04

Reduzir custos do combustível

Fonte: Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários/MInfra

PRINCIPAIS MUDANÇAS PROPOSTAS PELO BR DO MAR NA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

Uma das principais mudanças propostas no Programa BR do Mar é possibilitar a expansão das operações de cabotagem e, conseqüentemente, a entrada de novas empresas. Ao possibilitar que as EBNs, que não possuem embarcações próprias, afremtem embarcações, amplia-se a entrada de novos investidores no setor e extingue os dispêndios de recursos com a aquisição de frota própria (menor CAPEX). A Empresa Brasileira de Investimento na Navegação (EBN-i) terá por objeto constituir frota e fretar essas embarcações para empresas brasileiras ou estrangeiras de navegação.

É importante destacar que, juntamente com a criação da EBN-i, o programa também propõe medidas de incentivo para que as EBNs possuam frota própria. O equilíbrio entre essas possibilidades de operação tem como objetivo a oferta de um serviço regular de cabotagem.

O BR do Mar, ao fixar que a tripulação seja composta por, no mínimo, 2/3 de brasileiros – nos afretamentos a tempo, viabilizada com a estratégia da subsidiária estrangeira – amplia a oferta de empregos na navegação. Atualmente, boa parte dos afretamentos a tempo é realizado apenas com tripulação estrangeira, visto que algumas empresas têm preferências por determinadas nacionalidades.

Outra inovação trazida pelo PL, relativa a mão de obra nacional, é a obrigatoriedade de disponibilizar vagas para estágio embarcado aos alunos egressos de cursos do sistema de ensino profissional marítimo nas embarcações brasileiras e estrangeiras afretadas. Essas exigências resultarão no aumento de postos de trabalho para os marítimos brasileiros.

A suspensão total do pagamento de alguns tributos federais às empresas em regime de admissão temporária para operar no transporte e cabotagem, agora estabelecida em Lei, traz mais segurança jurídica a essas empresas, uma vez que a Instrução Normativa da Receita Federal que já prevê essa prerrogativa de isenção.

Por fim, outro ponto que merece destaque é a possibilidade de utilizar meios eletrônicos para comprovar a entrega e o recebimento de mercadorias. Essa iniciativa reduz a burocracia e dá agilidade aos processos realizados nos portos.

PRINCIPAIS MUDANÇAS PROPOSTAS PELO BR DO MAR NA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

IMPACTOS ESPERADOS

O programa BR do Mar tem entre seus objetivos o aumento em até 40% no número de embarcações destinadas à cabotagem, transportando até 2,7 milhões de contêineres/ano em 2022. A flexibilização das regras de fretamento trará ao setor de cabotagem a possibilidade de ampliar o acesso a uma frota mais moderna com custos significativamente inferiores aos necessários para a aquisição de novas embarcações e com menores custos operacionais. O aumento da frota disponível também trará benefícios para a competição, promovendo a melhoria dos serviços, aumento da oferta e redução nos valores de frete.

Outro ponto a ser destacado é o impacto nas emissões de poluentes. O fator de emissões de gases de efeito estufa da cabotagem é de $8\text{gCO}_2/\text{TKU}$ enquanto a média do modo rodoviário é de $52\text{gCO}_2/\text{TKU}$. Desta forma, estimular o uso da cabotagem significa também que a sociedade colhe benefícios ambientais, além dos econômicos, com uma redução de aproximadamente 85% na emissão de gases de efeito estufa. Desta forma, atingir a meta de transportar 2,7 milhões de contêineres por cabotagem significa a economia de até 5 milhões de toneladas de CO_2 que deixarão de ser emitidas em 2022.

Ressalta-se ainda que a presença de frota estrangeira no Brasil permite que a indústria naval nacional possa dedicar-se à sua vocação de reparação e manutenção, trabalhando agora com volumes de encomendas maiores, podendo diluir os custos e aumentando sua competitividade. O maior volume e o contato com embarcações mais modernas permitem que a indústria desenvolva tecnologia para atender esta demanda adicional, fomentando os investimentos e gerando emprego e renda.

Além do benefício ambiental, inclui-se também a economia em fretes. Atingir 2,7 milhões de contêineres transportados por cabotagem representa uma economia de até R\$19 bilhões quando comparado ao modo rodoviário, um expressivo ganho de competitividade para o setor de transportes brasileiro.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

A utilização de todo o potencial da navegação de cabotagem é estratégico para o Brasil e a implementação do Programa BR do Mar apresenta diretrizes para tornar esse modo transporte mais eficiente. O estímulo à competitividade com a entrada de novas empresas, maiores oportunidades de trabalho para os marítimos brasileiros e a redução da carga tributária, são algumas das inovações do projeto de lei, de maneira a impulsionar a multimodalidade da cadeia de logística brasileira, além de promover a competitividade das mercadorias nacionais e contribuir para a redução da emissão de poluentes.

A EPL estima que, caso o BR do Mar seja aprovado, ocorra uma redução de mais de 15%⁶ nos custos operacionais da cabotagem na medida em que as embarcações afretadas autorizadas para a cabotagem forem submetidas ao regime de admissão temporária, sem registro de declaração de importação, e com suspensão total do pagamento do imposto de importação, do imposto sobre produtos industrializados, do PIS/Pasep-Importação, Cofins-Importação, Cide-Combustíveis e AFRMM. Além disso, custos com seguros de carga, riscos de avarias etc, também contribuem para a redução do custo.

ESTIMATIVAS DOS RESULTADOS ESPERADOS COM O BR DO MAR

Ampliação da oferta de embarcações para cabotagem em

40%

Ampliação do volume de contêineres transportados por ano até 2022 em

65%

Potencial de crescimento da cabotagem ao ano

30%

Fonte: Ministério da Infraestrutura (2020).

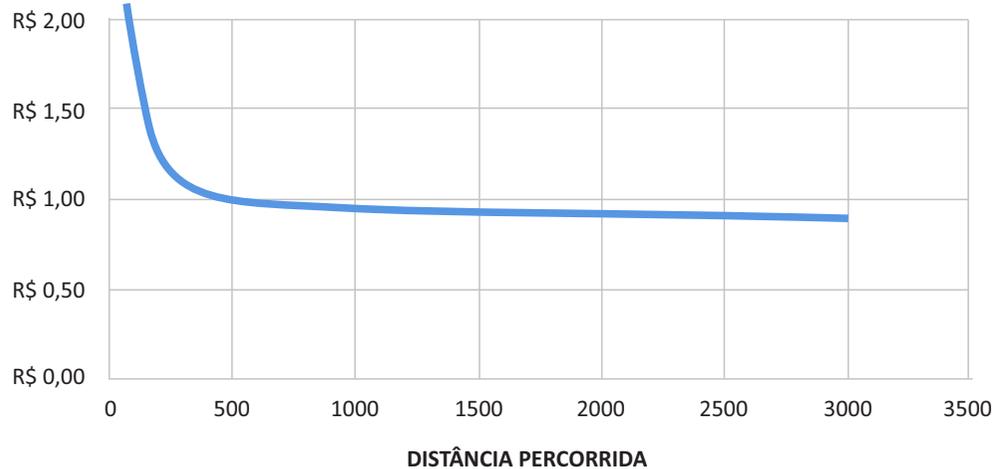
A navegação de cabotagem é um modo de alta capacidade e permite a conexão de portos dentro de um mesmo país, contudo a sua vantagem é verificada

nas rotas de grandes distâncias, não competindo diretamente com o modo rodoviário.

⁶ <https://ontl.epl.gov.br/publicacoes/artigos-tecnicos/>

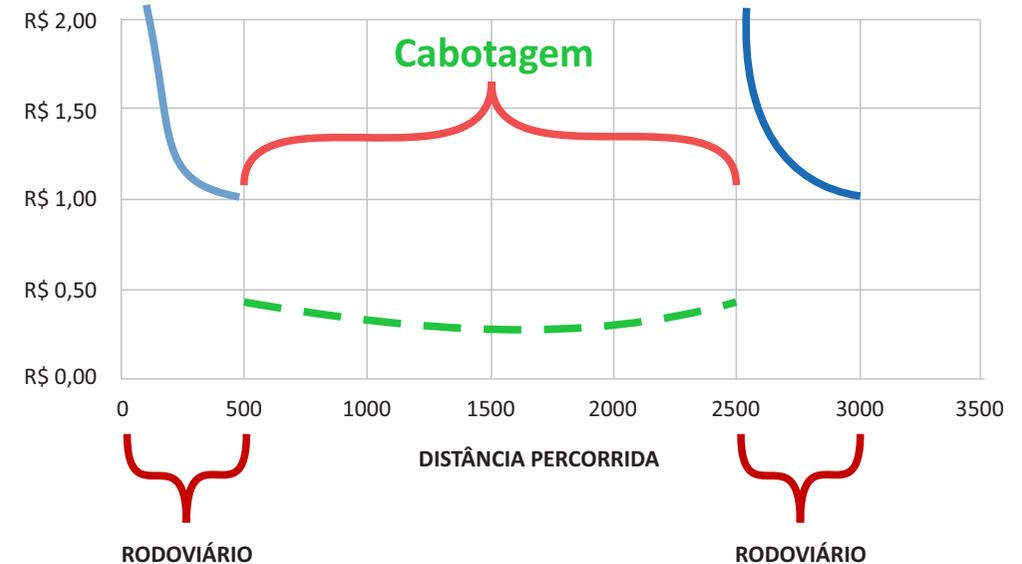
O FRETE RODOVIÁRIO

A curta distância é melhor remunerada



O FRETE MULTIMODAL

Gera frete curta distância para o caminhoneiro na origem e no destino



Fonte: BR do Mar: Relatório ICN e transporte rodoviário.

É importante destacar o transporte de cabotagem não acontece sozinho. O transporte rodoviário continuará atendendo a demanda, agora de forma complementar a cabotagem, levando a mercadoria da origem ao porto e do porto ao consumidor final. Porém, agora realizando rotas mais curtas e

atendendo um maior volume de carga em um menor tempo, sendo mais vantajoso para o transportador rodoviário. Assim, o aumento da eficiência logística no setor de transporte gera mais demanda e, conseqüentemente, mais oportunidades de crescimento em toda a cadeia.

EPL. ONTL
Empresa de Planejamento e Logística S.A. Observatório Nacional de Transporte e Logística

Empresa de Planejamento e Logística S.A.
Observatório Nacional de Transporte e Logística



Edifício Parque Cidade Corporate - Torre C
SCS Quadra 9, Lote C, 7º e 8º andares
Brasília/DF - 70308-200

