Resumo Executivo – Cabotagem

O que é Cabotagem

- A cabotagem é a navegação entre portos da mesma costa de um país.
- **É um importante modal sobretudo para abastecimento de regiões e escoamento de produtos**, atendendo, por exemplo, às cargas granéis sólidas e líquidas: madeira que abastece indústrias de celulose, matéria-prima para indústrias químicas, entre outros. Também é um importante modal para o transporte de petróleo e derivados, para alívio das plataformas ou movimentação de combustíveis entre regiões.

Br do Mar

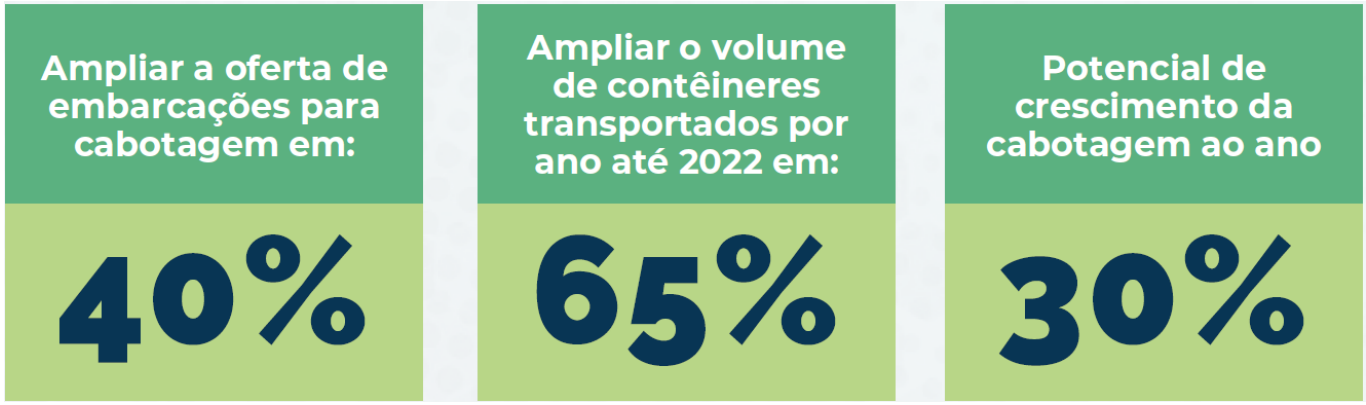
- A Política de Estímulo à Cabotagem foi qualificada na 10ª Reunião do Conselho do PPI por meio da Resolução nº 70, de 21/08/2019, não necessitando de Decreto. O programa BR do Mar está consubstanciado no Projeto de Lei nº 4199/2020, encaminhado pelo Presidente da República ao Congresso Nacional em 13/08/2020.
- A política cria o Programa denominado BR do Mar e busca aprimorar o ordenamento do modal de aquaviário já estabelecido pela Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, em conformidade com os propósitos de desenvolvimento de uma **matriz de transportes mais eficiente, a redução dos custos logísticos, otimização dos recursos públicos nos investimentos em infraestrutura e incremento da participação privada nos projetos de infraestrutura logística.**
- Assim, o Projeto de Lei busca a ampliação do segmento de cabotagem na matriz logística brasileira, além de **fornecer segurança regulatória** aos investidores privados e para proporcionar segurança ao usuário do serviço de transporte quanto à **regularidade, estabilidade e previsibilidade de preços** para o escoamento da sua carga, o que traz confiabilidade na eficiência do modal aquaviário.
- Também busca conceder maior acesso aos fundos já constituídos para o desenvolvimento da indústria naval e maior acesso aos portos organizados, dentre outros benefícios esperados por essa política e propõe ajustes na legislação atual para ampliar a oferta e **oferecer segurança para a participação de embarcações estrangeiras no transporte de cargas pela cabotagem brasileira**.
- Ressalta-se que o incremento de embarcações estrangeiras, operadas por empresas constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no Brasil para o transporte de cabotagem, **é imprescindível para afastar do mercado interno a volatilidade do mercado internacional, proporcionando um serviço de transporte interno com regularidade, estabilidade e previsibilidade de preços.**

- Também são propostas mudança que visam a ampliação do acesso ao Fundo da Marinha Mercante, inclusive para empresas estrangeiras que queiram financiar projetos em estaleiros brasileiros, ou mesmo para utilização desse fundo para a docagem de embarcações estrangeiras afretadas. Além do citado fundo, será ampliado o acesso aos recursos depositados nas contas vinculadas ao Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM.
- Adicionalmente, será proposto mecanismo da autorização de uso temporário de área portuária, dentro dos portos organizados, para operações especiais de cabotagem brasileira.

Diretrizes do Programa

Segurança nacional
Estabilidade regulatória
Regularidade da prestação das operações de transporte
Otimização do uso de embarcações afretadas
Equilíbrio da matriz logística brasileira
Incentivo ao investimento privado
Promoção da livre concorrência
Otimização do uso de recursos públicos
Contratação e qualificação profissional dos marítimos nacionais
Inovação, desenvolvimento científico, tecnológico e desenvolvimento sustentável
Transparência e integridade

Resultados Esperados pelo Br do Mar



Cabotagem e o Agronegócio

- Segundo dados da Embrapa, **aproximadamente 80% da população brasileira reside a uma distância de até 200 quilômetros da costa, ou seja, o mercado consumidor está muito próximo.**
- Fazer o uso da cabotagem, bem estruturada, vai melhorar a vida dos produtores rurais e dos consumidores, porque o custo logístico tende a diminuir.
- Por exemplo:
  - se o milho saísse do município de Sapezal (MT) até Fortaleza (CE), por rota tradicional, o custo do frete seria de R$ 478 por tonelada. Com o uso da cabotagem, esse **custo seria reduzido em 58,2%** e custaria R$ 230 a tonelada do grão.
  - a tonelada do grão transportada de Sinop (MT) ao porto de Miritituba (PA) custa R$ 170. Se for para o porto de Santarém (PA), o custo da tonelada chega a R$ 210. Precisamos de condições para utilizar os nossos rios e reduzir esse custo para o produtor e para a sociedade.
- Em dez anos, a produção de grãos quase que dobrou e a infraestrutura não acompanhou. **Hoje, 71,6% do que é exportado em grãos ainda é pelos portos do Sul e do Sudeste.**
- Apesar de o Brasil ser um país continental, com 8 mil quilômetros de costa, a movimentação de carga pelo sistema aquaviário representa **apenas 11% da matriz logística.**

A Navegação no Mundo

- Há relevante concentração de empresas no mercado internacional, notadamente no segmento de contêineres. As economias de escala e de rede contribuem para tal concentração.
- Os impactos econômicos para os países que não possuem domínio de frota, e dependem da frota disponível no mercado, são relevantes. Os efeitos para os exportadores brasileiros foram relatados em diversas ocasiões, envolvendo tanto a volatilidade de fretes quanto a disponibilidade de contêineres.
- Os fretes internacionais são bastante voláteis, tanto no granel, quanto no contêiner.
- A variação de fretes é resultado das decisões de investimento e desmobilização de navios dos

armadores (empresas de navegação), bem como da demanda dos diversos mercados que utilizam a navegação. Um aumento na demanda chinesa causa impactos no frete do mundo todo.

- Existem países que adotam legislações para atrair o registro de embarcações. A tributação nestes países é reduzida. Grande parte da frota internacional está registrada em algum destes países.
- De acordo com a OCDE, a maioria dos países desenvolvidos possui políticas de estímulo ao transporte marítimo, para a manutenção de frota vinculada aos respectivos mercados.
- A proteção ao transporte marítimo de cabotagem é praticada nas importantes economias mundiais, inclusive as mais liberais, e existe em 80% dos países costeiros membros das Nações Unidas.
    - Um dos países mais fechados são os EUA, onde podem operar na cabotagem apenas embarcações construídas no país, de propriedade de empresa americana, com tripulação de nacionais.
    - Na Austrália houve a abertura do mercado, mas teve que ser revertida em 2012, após resultados negativos para a regularidade do transporte de cabotagem. Na Europa a navegação entre os países membros também só pode ser feita por empresas europeias.

A Cabotagem no Brasil

- É regida pela Lei 9.432/97. Pode ser feita apenas por Empresas Brasileiras de Navegação (EBN’s).
- As EBN’s podem operar embarcações próprias ou afretadas.
- A operação de navio com bandeira brasileira (embarcação própria ou afretada a casco nu) chega a custar 70% a mais do que um navio estrangeiro (afretamento a tempo).
- As EBN’s podem afretar embarcações a casco nu em uma proporção de 50% das embarcações de sua propriedade. Se ela possui 2 navios, pode afretar 1 . Ou seja, só quem tem o chamado “lastro” em navios próprios pode afretar a casco nu.
- As EBNs podem afretar a tempo quando não houver embarcação com bandeira brasileira disponível.
- A ANTAQ controla a disponibilidade de embarcações com bandeira brasileira, através do SAMA (Sistema de Afretamento na Navegação Marítima e de Apoio), sistema que faz a circularização do frete. Para cada afretamento a tempo, a ANTAQ pergunta para as EBN’s se elas possuem um navio de bandeira brasileira que estaria disponível para fazer o frete no lugar daquele que se pretende afretar.

Fontes:

CNA. CNA debate incentivo à cabotagem e desafios do transporte aquaviário no Brasil.

Embrapa. Mais de 80% da população brasileira habita 0,63% do território nacional.

Gov.br. BR do Mar: ministério detalha em webinar programa de incentivo à cabotagem do governo federal.

Fazcomex. Cabotagem: Saiba mais.