

Souto e Machado: A BR do Mar e a navegação de cabotagem

Aprovado em 7 de dezembro e concluído no dia seguinte (8/12), mediante presidência do deputado Marcel Van Hattem na Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei (PL 4.199/2020), que institui um programa de estímulo ao transporte por cabotagem, criando a chamada BR do Mar, em alusão a uma lei geral [\[1\]](#).



A cabotagem é a navegação que utiliza vias interiores e

costeiras entre portos dentro do território nacional, sem perder a costa de vista, sendo que o Brasil demonstra grande potencial de desenvolvimento nas operações portuárias, mesmo tendo pouca representatividade no mercado, em razão da burocratização das atividades de fiscalização de mercadorias, ausência de infraestrutura logística e engarrafamento dos portos.

Transporte de cargas por cabotagem diz respeito ao transporte via marítima ou utilizando vias navegáveis interiores entre portos dentro do território nacional. O Brasil possui vasta extensão de costa marítima, mais de 7,5 mil quilômetros, o que demonstra um extenso potencial de crescimento nas operações portuárias, transporte marítimo de longo curso e serviços de cabotagem [\[2\]](#).

No entanto, o transporte marítimo brasileiro possui baixíssima representatividade no mercado internacional [\[3\]](#), em virtude da burocratização das atividades de fiscalização de mercadorias, falta de infraestrutura logística, congestionamento dos portos e tempo de liberação da carga. É necessário investir em obras de infraestrutura e melhoria nos serviços prestados pelos entes da cadeia logística para que a cabotagem ganhe em competitividade em relação a outros modais

Essas particularidades territoriais são adequadas para uma modalidade de escoamento das mercadorias pela cabotagem que está prevista no parágrafo único do artigo 178 da CF/88, tendo sido aprovado no plenário da Câmara dos Deputados o texto-base da BR do Mar, que cria incentivos à cabotagem, ou seja, ao transporte de cargas entre portos brasileiros.

Segundo notícia veiculada no site da *Gazeta do Povo* [\[4\]](#), foram 324 votos a favor e 114 contra, e a principal novidade trazida pela proposta é a autorização para uso de embarcações estrangeiras por empresas de navegação que atuam no Brasil.

O mote é relevante, pois o projeto (PL 4199/2020) [\[5\]](#) menciona provocar a redução de custos de transporte, aumentar a eficiência logística e melhorar a conectividade entre modais de transporte, pois, ainda que a cabotagem não concorra com o transporte rodoviário, atua de modo complementar, trazendo inúmeras vantagens, considerando que proporcionará investimentos e modernização da navegação de cabotagem no país.

Entre os objetivos do PL 4199/2020, estão incrementar a oferta e a qualidade do transporte; incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte; ampliar a disponibilidade de frota no território nacional; incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais; estimular o desenvolvimento da indústria naval nacional; revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem das políticas de construção naval; incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira; e, ainda, otimizar o uso de recursos advindos da arrecadação do AFRMM [\[6\]](#), sendo essa a razão para estudar a suas vantagens e desvantagens.

Foram aprovadas, inclusive, duas mudanças via emendas pelo Plenário da Câmara, notadamente no que se refere às regras sobre contratos de transporte de longo prazo e uso de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM).

Trata-se da emenda da deputada Carla Dickson (Pros-RN), que dispõe sobre a atribuição do Ministério da Infraestrutura para definir cláusulas essenciais dos contratos de transporte de longo prazo e a permissão de afretamento da tonelagem máxima em relação às embarcações brasileiras [\[7\]](#).

O deputado Sérgio Souza (MDB-PR) igualmente conseguiu aprovar emenda que possui como finalidade o direcionamento de 10% dos recursos do FMM ao financiamento total de projetos de dragagem de hidrovias, portos e canais de navegação, apresentados por operadores e arrendatários de terminais privados.

Embora haja grande comemoração do governo federal quanto à tramitação do relevante projeto de lei, empresários e autoridades no segmento, continuam demonstrando preocupação com alguns pontos do texto, seja em relação a medidas para atacar a visível reserva de mercado para a mão de obra e, sobretudo, os custos do combustível [\[8\]](#).

Haja vista que atualmente as regras para o afretamento são consideradas restritivas, o projeto de lei pretende flexibilizar o aluguel de embarcações estrangeiras, mantida ou não a bandeira do país de origem.

Uma das críticas, entretanto, trata justamente da mão de obra. A proposta que segue versa sobre uma tripulação composta de minimamente dois terços de brasileiros, valendo-se, todavia, de regras internacionais estabelecidas por organismos (internacionais), negociando de forma mais flexível do que a própria Consolidação das Leis Trabalhistas do Brasil [\[9\]](#).

Para os ministros da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, da Economia, Paulo Guedes, e da Secretaria-Geral da Presidência da República, Jorge Oliveira, o uso excessivo do modal rodoviário implica em baixa produtividade das cargas, aumento de custos de frete e superutilização de rodovias, gerando gastos significantes, além de aumentar o índice de acidentes e mortes de trânsito e emissão de poluentes [\[10\]](#).

Posta a consideração supra, a proposta do governo visa justamente a trazer eficiência e menor custo e segurança, além de menor impacto ambiental.

De outro lado, surgem as críticas do setor de transporte, sob liderança de caminhoneiros, que racharam a categoria. Enquanto parte alega que: 1) os motoristas autônomos serão prejudicados; 2) não há tratamento tributário igualitário entre empresas e autônomos; e 3) há a possibilidade de atuação de empresas estrangeiras na cabotagem, o outro lado acredita que haverá estímulo para viagens mais curtas e rentáveis, inclusive almejando que haja igualmente uma BR do Ar, ou BR do Rio, sonhando-se até mesmo com um modelo semelhante ao dos Estados Unidos da América, tendo mais respeito ao caminhoneiro e privilegiando a categoria [\[11\]](#).

Embora ainda haja questões controversas que certamente seguirão em discussão no Senado Federal, afirma-se que não pretende-se aqui esgotar a temática referente à BR do Mar e ao programa de estímulo ao transporte por cabotagem nela instituído, entretanto foram feitos breves apontamentos com o intuito de esclarecer a relevância do tema ao leitor, sobretudo com interesse que este se aprofunde nos debates e conheça essa pertinente pauta que afetará a todos os cidadãos brasileiros, de forma direta e indireta.

Conclusão

Considerando-se as potencialidades do modal para o desenvolvimento econômico e social no país, verifica-se que vários estudos tratando da navegação de cabotagem brasileira foram suscitados nos últimos anos por respeitáveis instituições. De forma geral, esses estudos reconhecem o potencial do modal de transporte aquaviário para impulsionar a competitividade logística no Brasil, entretanto, observa-se que apresentam críticas sobre a política pública existente.

Os riscos da liberalização da navegação de cabotagem para empresas de navegações internacionais foram indicados e contextualizados, inclusive no relatório da auditoria do TCU (TC 023.297/2018-1) [\[12\]](#), e foram avaliados para a tomada de decisão e desenvolvimento do programa de estímulo à cabotagem.

Segundo análise contida no relatório do TCU, verificou-se que foram encontrados alguns problemas, identificados como obstáculos para o desenvolvimento da cabotagem nacional, entre eles: a elevada burocracia para o transporte de cabotagem; a carga tributária alta para o transporte de cabotagem; os custos demasiados em relação ao transporte marítimo internacional; a necessidade de desenvolvimento da oferta e regularidade das rotas de cabotagem; a vinculação das políticas de navegação de cabotagem e da indústria de construção naval; a existência de barreiras para o desenvolvimento das empresas brasileiras de navegação e para novos entrantes; e a previsibilidade regulatória para a realização dos investimentos privados de longo prazo.

Referências bibliográficas

— BRASIL. Tribunal de Contas da União. Relatório de auditoria operacional: cabotagem. TC 023.297/2018-2. Apenso: TC 003.329/2019-4. Acórdão n. 1383/2019. Relator Min. Bruno Dantas. Julg.12/06/19. Disponível em.: <www.tcu.gov.br>. Acesso em 22, Dez. 2020.

— INCIRILO. Lorena. O Estudo da Eficiência do Transporte por Cabotagem no Brasil. Anais do VI CIMA Tech- 22 a 24 de outubro de 2019, FATEC-SJC, São José dos Campos – SP.

— LEOPOLDINO, Claudio Bezerra; SOUZA, Rebeca Almeida.; Avaliação da cabotagem como opção de modal logístico: estudo de caso de uma metalúrgica nordestina. GEPROS. Gestão da Produção, Operações e Sistemas. Ano 14, n. 3, p. 295-324, jul-set/2018.

— PL 4199/2020. MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/brdomar>>. Acesso em 08 Dez. 2020.

— REDAÇÃO. Senado vai analisar BR do Mar, projeto que estimula navegação de cabotagem. SENADO NOTÍCIAS. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2020/12/09/senado-vai-analisar-br-do-mar-projeto-que-estimula-navegacao-de-cabotagem>. Acesso em: 22 dez. 2020.

— _____. "BR do Mar": como é o projeto do governo para aumentar o transporte entre os portos. MARINHA DO BRASIL. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/economia-azul/noticias/br-do-mar-como-e-o-projeto-do-governo-para-aumentar-o-transporte-entre-os-portos>. Acesso em: 22 dez. 2020.

— SANT'ANA, Jéssica. Câmara aprova projeto da “BR do Mar”, de incentivo ao transporte de cargas entre portos. GAZETA DO POVO. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/economia/br-do-mar-camara-aprova-projeto-incentivo-cabotagem/>>. Acesso em 08, Dez. 2020.

[1] REDAÇÃO. Senado vai analisar BR do Mar, projeto que estimula navegação de cabotagem. SENADO NOTÍCIAS. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2020/12/09/senado-vai-analisar-br-do-mar-projeto-que-estimula-navegacao-de-cabotagem>>. Acesso em: 22 dez. 2020.

[2] INCIRILO. Lorena. O Estudo da Eficiência do Transporte por Cabotagem no Brasil. Anais do VI CIMA Tech- 22 a 24 de outubro de 2019, FATEC-SJC, São José dos Campos – SP, p. 01.

[3] LEOPOLDINO, Claudio Bezerra; SOUZA, Rebeca Almeida.; Avaliação da cabotagem como opção de modal logístico: estudo de caso de uma metalúrgica nordestina. GEPROS. Gestão da Produção, Operações e Sistemas. Ano 14, n. 3, p. 295-324, jul-set/2018.

[4] SANT'ANA, Jéssica. Câmara aprova projeto da “BR do Mar”, de incentivo ao transporte de cargas entre portos. GAZETA DO POVO. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/economia/br-do-mar-camara-aprova-projeto-incentivo-cabotagem/>>. Acesso em 08, Dez. 2020.

[5] PL 4199/2020. MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/brdomar>>. Acesso em 08 Dez. 2020.

[6] Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/imagens/2020/08/BriefingBRdoMarSNPTAASPARMINFRA.pdf>>. Acesso em 08, Dez. 2020.

[7] REDAÇÃO. Senado vai analisar BR do Mar, projeto que estimula navegação de cabotagem. SENADO NOTÍCIAS. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2020/12/09/senado-vai-analisar-br-do-mar-projeto-que-estimula-navegacao-de-cabotagem>>. Acesso em: 22 dez. 2020.

[8] REDAÇÃO. BR do MAR vai ao Senado, mas ainda com trechos polêmicos para o setor. PORTOSENÁVIOS. Disponível em: <<https://www.portosenavios.com.br/noticias/navegacao-e-marinha/br-do-mar-vai-ao-senado-mas-ainda-com-trechos-polemicos-para-o-setor>>. Acesso em 22 dez. 2020.

[9] REDAÇÃO. BR do MAR vai ao Senado, mas ainda com trechos polêmicos para o setor. PORTOSENÁVIOS. Disponível em: <<https://www.portosenavios.com.br/noticias/navegacao-e-marinha/br-do-mar-vai-ao-senado-mas-ainda-com-trechos-polemicos-para-o-setor>>. Acesso em 22 dez. 2020.

[10] REDAÇÃO. "BR do Mar": como é o projeto do governo para aumentar o transporte entre os portos. MARINHA DO BRASIL. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/economia-azul/noticias/br-do-mar-como-e-o-projeto-do-governo-para-aumentar-o-transporte-entre-os-portos>>. Acesso em: 22 dez. 2020.

[11] COSTA, Rodolfo. O que líderes de caminhoneiros pensam da BR do Mar, projeto do governo que rachou a categoria. GAZETA DO POVO. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/economia/br-do-mar-liderancas-caminhoneiros/>. Acesso em: 22 dez. 2020.

[12] BRASIL. Tribunal de Contas da União. Relatório de auditoria operacional: cabotagem. TC 023.297/2018-2. Apenso: TC 003.329/2019-4. Acórdão n. 1383/2019. Relator Min. Bruno Dantas. Julg.12/06/19. Disponível em.: <www.tcu.gov.br>. Acesso em 22, Dez. 2020

Date Created

07/01/2021