



NOTA INFORMATIVA

PROJETO DE LEI 4.199/2020 - BR DO MAR

A proposta de Projeto de Lei de iniciativa do Presidente da República que institui o Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem - BR do MAR e altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, e a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Segundo o governo o objetivo do Projeto é incrementar a oferta e a qualidade do transporte por cabotagem no país, aumentar a competitividade das empresas brasileiras de navegação, reduzir o custo logístico para o usuário do serviço e estimular o desenvolvimento da indústria naval nacional para a construção, jumborização, conversão, modernização, docagem e reparação embarcações de cabotagem.

A cabotagem é a navegação marítima realizada entre portos ou pontos localizados no território nacional brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores para o transporte de cargas. Embora o Brasil seja um país continental com quase 8 mil km de costa, a movimentação de carga nacional por este modo de transporte aquaviário representa apenas 11% de participação da matriz logística do país.

O transporte de cargas entre um ponto e outro do Brasil possui uma essência histórica majoritariamente rodoviária, pois utiliza de forma expressiva o modal rodoviário para o transporte de cargas, perigosas ou não, por curtas ou longas distâncias, representando aproximadamente 65% do total das cargas transportadas no Brasil.

Entretanto, o uso excessivo do modal rodoviário em longas distâncias implica em baixa produtividade no transporte de cargas, aumento nos custos de frete, super utilização desnecessária da infraestrutura rodoviária, gerando gastos

expressivos para a União com manutenção das vias e viabilização de novas rotas, além de trazer consigo estatísticas negativas decorrentes dos altos índices de acidentes e mortes no trânsito causados por caminhões e índices também elevados na emissão de poluentes.

Diferentemente, o transporte aquaviário de cargas é comparativamente mais eficiente e de menor custo que o modal rodoviário ou ferroviário, pois possui como característica natural a desnecessidade de aportes de recursos públicos para viabilização da via, além de proporcionar maior segurança para o usuário do serviço, para a carga transportada e menor impacto ambiental.

Destaca-se que o modo de transporte aquaviário, em especial o transporte realizado por cabotagem, já vem crescendo nos últimos anos e atendendo à parcela das necessidades logísticas do país. Entre os anos de 2010 e 2018 foi registrado crescimento de 39,5% em toneladas, com destaque para o seguimento de carga containerizada, que apresentou expansão de 146% em número de unidades transportadas nesse mesmo período, segundo os dados estatísticos publicados pela Antaq.

Práticas reconhecidas internacionalmente demonstram que uma participação eficiente da cabotagem na matriz logística de um país é alcançada com a adoção de medidas governamentais que garantam: i) eficácia da aplicação de normas locais para os operadores do comércio marítimo, ante a ausência de normas internacionais que previnam práticas anticoncorrenciais e predatórias ao comércio internacional; e ii) o distanciamento das condições de volatilidade dos preços dos fretes praticados no mercado internacional e da volatilidade da disponibilidade de embarcações/frota desse mercado para o mercado interno.

Essas garantias promovem segurança regulatória aos investidores privados para que constituam frota mercante, nacional ou estrangeira, atrelada ao país, de modo que esta frota esteja sempre disponível 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 ao usuário na eficiência do modal aquaviário, fatores que, ressalta-se, o mercado internacional não consegue proporcionar ao embarcador e usuário do serviço nacional.

Deste modo, para incrementar a participação da cabotagem na matriz logística do Brasil e, conseqüentemente, para otimização do escoamento das cargas que abastecem o mercado interno brasileiro, de forma equilibrada e eficiente, é imprescindível a criação de uma política específica para o transporte de cargas por cabotagem, que garanta segurança regulatória para o transportador e confira confiabilidade ao usuário na eficiência do modal aquaviário.

O programa BR do Mar, foca em quatro eixos temáticos: frota, indústria naval, custos e porto.

- ✚ **FROTA** - O visa estimula a frota em operação do país para que as Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) tenham maior controle e segurança na operação de suas linhas.
- ✚ **INDÚSTRIA NAVAL** - O governo visa fomentar a indústria naval, através do segmento de manutenção e reparos.
- ✚ A possibilidade de empresas estrangeiras utilizarem os recursos do Fundo da Marinha Mercante para financiarem a docagem de suas embarcações em estaleiros brasileiros.
- ✚ **CUSTOS** - Ações que buscam viabilizar o aumento da competitividade das operações de cabotagem, com propostas que impactam custos de diversos tipos, como as burocracias que sobrecarregam as operações de cabotagem.
- ✚ **PORTOS** – Uma iniciativa importante é a permissão do uso de contratos temporários para a movimentação de cargas que ainda não possuem operação no porto, agilizando a entrada em operação de terminais dedicados à cabotagem.

Um dos pilares mais polêmicos do Projeto de Lei são os contornos normativos atribuídos a Indústria Naval. Nesse sentido contextualizamos o processo histórico do setor:

A indústria naval brasileira consolidou-se nos anos de 1950 e os primeiros navios construídos foram exportados, pois não havia demanda interna;

A cabotagem se desenvolveu na esteira da indústria naval e, o Brasil passou a ter uma significativa frota mercante sob a bandeira nacional, tanto na cabotagem como no longo-curso;

A indústria naval chegou a ocupar a segunda posição mundial, atrás apenas do Japão, sendo reconhecida pela qualidade de seus produtos;

Nos anos 1990 com a entrada das empresas estrangeiras a cabotagem brasileira teve redução das empresas com capital nacional, ocorrendo o sucateamento da frota;

A cabotagem passou a ter domínio do capital estrangeiro, baseada na viabilidade de emprego de frota estrangeira;

Entre 2002 a 2016, durante 14 anos, A indústria naval brasileira entregou 606 embarcações e 11 estaleiros financiados com recursos do FMM;

Pontos de atenção -Projeto de Lei

- ✚ Não há geração de emprego segunda a indústria Naval, ao contrário aumentará substancialmente o desemprego (a fabricação dos navios/embarcações se darão no exterior);
- ✚ Desenvolvimento econômico do País, até o presente momento nenhum estudo foi apresentado demonstrando sua contribuição ao Brasil;
- ✚ Novos entrantes poderão ingressar no País em condições mais favoráveis que as embarcações produzidas no Brasil;
- ✚ Não há comprometimento com redução do valor do frete;
- ✚ Está sendo ignorando os investimentos bilionários realizados para a construção dos estaleiros nacionais;
- ✚ A proposta, impõe a continuação de um modelo cartelizado, com domínio de empresas que atuam como subsidiárias de armadores internacionais, já responsável por 95% do transporte de cargas.

Necessidade de uma Política adequada à indústria naval

- ✚ Quebra da concentração e fortalecimento dos armadores genuinamente brasileiros;
- ✚ Controle da atuação regulatória para que reflita as disposições legais quanto aos afretamentos mediante circularização, custos, e quanto à concorrência;
- ✚ Controle da utilização e aplicação do Fundo da Marinha Mercante, retirando do “ativo” das empresas de navegação e passando à indústria naval;

- ✚ Incentivos fiscais à construção naval (redução dos encargos trabalhistas e de insumos importados);
- ✚ Incentivos à cabotagem com (redução dos encargos trabalhistas, burocracia, hipoteca naval)

Assessoria Técnica IBL, setembro/2020.