

A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NO BRASIL E SEUS DESAFIOS LOGÍSTICOS

[\[ver artigo online\]](#)

Andressa Roseti de GOUVÊA¹

RESUMO

Desde o descobrimento do Brasil, o mar sempre foi uma via de comunicação de enorme importância na história do nosso país. A favorecida geografia brasileira com o seu extenso litoral abriu os caminhos para o processo de colonização do nosso país e isso fez com que a navegação de cabotagem fosse umas das primeiras atividades econômicas que transportaria as nossas mercadorias. Por mais que a navegação de cabotagem seja superimportante no transporte de cargas, tanto pelo contexto histórico, tanto pela concentração da atividade econômica próximo à costa, isso de fato não ocorre como deveria. Podemos observar que nos dias de hoje, a navegação de cabotagem representa menos de 12% no transporte de carga no país, mesmo sendo um meio de transporte competitivo, menos poluente e com menos números de acidentes se comparado com os outros tipos de modais. A ideia deste trabalho é mostrar que a Cabotagem no Brasil pode e deve ser mais utilizada, principalmente, se a compararmos com o modal rodoviário, que infelizmente, desde os anos 50, no governo de Juscelino, consolidou-se com o modal mais utilizado no país.

Palavras-chave: Navegação de Cabotagem; Logística; Matriz de Transporte Brasileira.

¹ Engenheira de Produção pela Universidade de Barra Mansa (UBM). Pós-graduada em Gestão Empresarial e Logística (UNIBF) e Gerenciamento de Projetos pela UNIBF. Volta Redonda – RJ. E-mail: dessagouvea@hotmail.com



CABOTAGE NAVIGATION IN BRAZIL AND ITS LOGISTICAL CHALLENGES

ABSTRACT

Since the discovery of Brazil, the sea has always been a means of communication of enormous importance in the history of our country. The favored Brazilian geography with its extensive coastline paved the way for the colonization process of our country and this made cabotage navigation one of the first economic activities that would transport our goods. As much as cabotage navigation is super important in cargo transport, both due to the historical context and the concentration of economic activity close to the coast, this does not actually happen as it should. We can observe that nowadays, cabotage navigation represents less than 12% of cargo transport in the country, even though it is a competitive, less polluting means of transport and with fewer accidents compared to other types of modes. The idea of this work is to show that Cabotage in Brazil can and should be more used, especially if we compare it with the road modal, which unfortunately, since the 50s, in the Juscelino government, has consolidated itself as the most used modal in the country. country.

Keywords: Cabotage Navigation; Logistics; Brazilian Transport Matrix.

INTRODUÇÃO

Engana-se quem pensa que logística é apenas um conceito teórico sobre armazenagem, planejamento e distribuição. A palavra vem do idioma grego e significa raciocínio lógico e cálculo. O conceito de logística foi aprimorado na segunda guerra mundial, onde foi necessário montar complexos esquemas para o transporte de homens, materiais e provisões.

De acordo com Ronald Ballou, 1999, Logística é o processo de planejamento do fluxo de materiais, objetivando a entrega das necessidades na qualidade desejada, no tempo certo, otimizando recursos e aumentando a qualidade nos serviços.

Para que um país possa se desenvolver adequadamente, é necessário um sistema logístico eficiente, eficaz, capaz de evitar o dispêndio e ainda evitar a poluição do meio ambiente e um dos grandes desafios brasileiros é melhorar a mobilidade urbana e principalmente o escoamento de seus produtos, que é muito deficitário, se compararmos com os de outros países.

Essa situação caótica do sistema logístico brasileiro começou a se descortinar na década de 1930, durante o governo de Washington Luiz, que tinha como lema "Governar é abrir estradas", e esse slogan retrata bem a política rodoviarista que começou a ser adotada no Brasil e que se consolidou no governo de Juscelino Kubitschek.

Hoje, o sistema rodoviário brasileiro é um dos maiores do mundo e, junto disto, vem os grandes congestionamentos quilométricos nas grandes cidades, péssimo serviço de locomoção de passageiros, poluição ambiental e grande número de acidentes nas estradas e dentro das cidades. Tudo isso se deve à escolha do modal rodoviário como principal modal brasileiro. Diante da má qualidade do sistema rodoviário brasileiro, podemos concluir que construir estradas não foi a melhor alternativa logística para o nosso país e investimentos em outros tipos de modais, como por exemplo, a navegação de cabotagem, tema de estudo em lide, e outros tipos de modais, poderiam promover a qualidade no transporte público e no escoamento das nossas produções.

Dadas a vastidão do território nacional e seu extenso litoral com quase 8 mil quilômetros, a navegação de cabotagem ainda é um modal pouco utilizado no país, em detrimento ao modal rodoviário. Segundo o instituto Ilos, a cabotagem representa 12% da matriz brasileira, bem abaixo de alguns países e regiões importantes como Japão (44%), União

Europeia (32%) e China (31%). Destes 11%, mais da metade é relacionado à movimentação de petróleo e derivados. Se quisermos de fato solucionar o problema da alta dependência do modal rodoviário, o Brasil precisa desenvolver políticas de estado para acelerar o crescimento de modais alternativos. Muito se fala sobre o modal ferroviário, mas é a cabotagem que apresenta maior retorno sobre o investimento, vista a não necessidade de investimentos em vias. O desbalanceamento da Matriz de Transportes pode causar distorções e problemas, como o desabastecimento e os grandes prejuízos que ocorreram em 2018 por conta da greve dos caminhoneiros.

Ainda conforme informa a Ilos, nos últimos anos, a cabotagem tem crescido muito, principalmente a cabotagem de contêiner, que possui grande potencial de retirar cargas das rodovias. Entre 2010 e 2018, a cabotagem de contêiner cresceu, em média, 12,5% ao ano no Brasil. Para que o país cresça e se desenvolva em aspectos logísticos, será necessário desenvolver mecanismos para que este crescimento seja acelerado. Somente nesse início do ano de 2020, conforme informa o relatório anual da ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), houve um aumento de 0,76% nas operações de cabotagem no país.

Consoante informa o BNDES (Banco Nacional de desenvolvimento Econômico e Social), a grande capacidade operacional de movimentação de cargas da navegação de cabotagem gera ganhos de escala que resultam em vantagens econômicas, como: menor consumo de combustível por tonelada transportada, menor custo por tonelada-quilômetro transportado, reduzido registro de acidentes. Para transportar a mesma quantidade de carga de uma embarcação de seis mil toneladas, haveria necessidade de 172 carretas de 35 toneladas ou 86 vagões de setenta toneladas. Além disso, o menor consumo de combustível por tonelada-quilômetro transportado vai ter como consequência menor emissão de poluentes, um benefício ambiental.

A metodologia usada para escrever este artigo se baseou em alguns dados estatísticos sobre o tema em lide, onde será mostrado que o modal de cabotagem foi erroneamente subutilizado no Brasil, e que as perspectivas para o setor são de enorme crescimento e desenvolvimento gradativo, onde projetos serão lançados pelo Governo Federal para equiparação do modal de cabotagem em relação aos outros tipos de modais.

O capítulo 1 deste trabalho pretende descrever a evolução da navegação de cabotagem no Brasil até os dias atuais.

O capítulo 2 visa mostrar a desequilibrada matriz de transportes brasileira e as vantagens que a navegação de cabotagem traz em relação aos outros tipos de modal.

O capítulo 3 visa evidenciar todos os entraves por qual a navegação de cabotagem tem no Brasil.

Por fim, o capítulo 4 mostra as perspectivas e planos para a cabotagem nos próximos anos.

CAPÍTULO I

HISTÓRICO DA CABOTAGEM NO BRASIL

Conforme (FONSECA, 2015), o processo histórico de colonização foi determinante para a navegação de cabotagem ser praticada no Brasil desde a chegada dos portugueses. Organizada em feitorias e, posteriormente, em capitanias hereditárias, a colonização estruturou o povoamento a partir do litoral. Somente muito tempo depois, conseguiu-se desbravar o interior. Por essa razão, ainda hoje, 80% da população brasileira reside em uma faixa de até duzentos quilômetros do litoral.

Conforme o artigo Navegação de Cabotagem / BNDES Setorial, 2018, do século XVI até o início do século XX, período durante o qual os meios aquaviários eram a única possibilidade de transporte de cargas a longas distâncias, a navegação de cabotagem desempenhou um papel preponderante – às vezes, exclusivo – na interligação entre os portos brasileiros e na consecução das atividades comerciais. Entre o fim do século XIX e meados do XX, a cabotagem foi a principal modalidade de transporte no Brasil. Isso ocorreu porque, a partir do século XIX, o então Governo imperial se viu compelido a desenvolver um sistema de transportes, o que era necessário para fazer frente à vastidão do território e à grande dispersão e desconexão dos núcleos de povoamento. Nesse período, o Governo atuou viabilizando tanto subvenções para a navegação quanto juros menores para investimentos em ferrovias. Como resultado, algumas porções do território brasileiro passaram a ser integradas ao sistema de trocas de mercadorias. Por exemplo, surgiu a exploração da borracha na região amazônica, cujo transporte se dava por meio de navios a vapor; e disseminou-se a cultura do café pelo interior paulista, e em paralelo a isso, houve o surgimento das ferrovias para o escoamento da produção. O destaque conferido à navegação costeira – ou de cabotagem – e ao transporte ferroviário foi

uma tentativa de mudar o quadro de isolamento econômico e proporcionar a integração dos dispersos núcleos de povoamento.

A indústria naval brasileira era muito precária no início do século XIX e somente com a chegada da família real e a abertura dos portos brasileiros às nações amigas, o Brasil pôde ter perspectivas no seu desenvolvimento naval.

Durante o desenvolvimento brasileiro, tentativas de implantação de um sistema ferroviário não chegou a se constituir de fato, pois a malha apresentava uma restrita projeção territorial, agravada por restrições técnicas, como a diferença entre as bitolas das diferentes regiões e a falta de integração entre os ramais. Mas o verdadeiro sistema de transporte nacional foi a navegação de cabotagem, entre o século XIX e início do século XX.

Até o início dos anos 30, as condições das ferrovias e das rodovias brasileiras eram péssimas e a navegação de cabotagem era importante para o transporte de cargas geral e a granel, mas historicamente, sempre enfrentando dificuldades para se manter.

A partir do Governo de Washington Luiz, no início dos anos 1930, com o lema de “Governar é abrir estradas”, dando início à priorização do transporte rodoviário e que foi ratificado pelo presidente Juscelino Kubitschek, favorecendo à indústria automobilística no país.

Consoante informa o artigo BNDES Setorial 47, 2018, “no fim da década de 1960, foi criada a autarquia Superintendência Nacional da Marinha Mercante (Sunamam), com o intuito de fortalecer as políticas públicas voltadas à Marinha Mercante e à indústria naval. Outra ação governamental dessa época favoreceu a fusão de empresas de navegação. Graças às políticas governamentais e às linhas de financiamento, mantidas de forma persistente a partir dos anos 1950, no fim da década de 1970 a indústria naval brasileira atingiu seu ápice. Foram viabilizadas a ampliação e a modernização da frota mercante (tanto para cabotagem quanto para longo curso) e a consequente consolidação de um parque de estaleiros no Brasil. O país atingiu o posto de segunda potência na indústria naval do mundo, gerando mais de 39 mil empregos diretos em 1979. Apenas o Japão tinha uma indústria naval superior à brasileira naquela época. Esse cenário entrou em declínio a partir dos anos 1980”.

Durante a década de 1990, houve série de privatizações no país, mas o setor aquaviário continuaria enfraquecido, pois não houve ações e nem planejamento no setor.

O BNDES Setorial 47, 2018, informa que contudo, “foram relevantes, nessa época, a promulgação da Lei dos Portos (Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993) e a alteração do regime jurídico da navegação mercante, que, a partir de 1997, facultou às empresas brasileiras afretarem embarcações estrangeiras para a cabotagem. Mesmo assim, até o fim dos anos 1990, houve a decadência e o desaparecimento dessas empresas, desarticulando o mercado brasileiro de navegação com o domínio das empresas de capital estrangeiro. Diversos foram os casos de falência dos estaleiros e armadores nacionais ou de sua incorporação por empresas estrangeiras. A partir dos anos 2000, com um conjunto de medidas de estímulo à indústria naval, em uma década, logrou-se êxito em sua reativação. Impulsionada por políticas governamentais que fomentaram a ampliação e a instalação de novos estaleiros, a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras) lançou o Programa de Renovação da Frota de Embarcações de Apoio Marítimo (Prorefam). Sua subsidiária, Petrobras Transporte S.A. (Transpetro), lançou o Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef)”.

Conforme ARAUJO, 2014, (Citado por D’OLIVEIRA, ROBERTO, 2017), Não obstante ao fato de que o desenvolvimento da navegação de cabotagem no Brasil vem sendo uma preocupação dos governantes nas duas últimas décadas, é de suma importância a compreensão da necessidade de uma navegação de cabotagem forte, que, a exemplo de diversos outros países do mundo, é um setor estratégico para o desenvolvimento do país.

Mesmo apresentando muitas vantagens com relação aos outros tipos de modais, a navegação de cabotagem ainda não é utilizada da maneira que deveria ser, pois ainda há muitos obstáculos a serem ultrapassados, fatos estes que serão mostrados posteriormente.

CAPÍTULO II

A MATRIZ DE TRANSPORTE BRASILEIRA E ALGUMAS VANTAGENS DA CABOTAGEM

A matriz de transportes Brasileira é muito desequilibrada, e como já informado, ela é dominada pelo modal rodoviário, que conforme apresentado anteriormente, desde os anos de 1930 e depois consolidado no início dos anos 1950, foi o modal preferido e adotado no Brasil, desde então.

De acordo com a Ilos, porém, em 2018, as rodovias tiveram a menor representatividade de toda a série histórica, perdendo espaço para o modal ferroviário e a cabotagem. Muito disso se deve à tabela mínima de fretes, que elevou ainda mais o já oneroso custo do modal rodoviário.

Porém, conforme informa a mesma instituição, a utilização do modal rodoviário ainda é muito alta se compararmos com outros países continentais como China, que utiliza 32% e Estados Unidos com 43%. Hoje, o Brasil possui cerca de 213 mil km de rodovias pavimentadas contra 4.774 mil km na China e 4.474 mil km nos EUA, e tudo isso sem entrar no mérito qualitativo das estradas. Além disso, já é sabido que as condições das estradas brasileiras são péssimas, fazendo com que os caminhões tenham um número elevado de manutenções, devido às grandes distâncias que são percorridas (lembrando que o Brasil é um país continental), além de grande número de emissões de CO₂ e não podemos esquecer-nos do grande número de acidentes que ocorrem nas nossas rodovias. Todas essas variáveis acima citadas elevam em muito o custo Brasil de Transportes e isso é repassado ao consumidor final.

A Ilos ainda nos informa que a infraestrutura do transporte ferroviário nacional também apresenta suas carências. São 30 mil km de ferrovias no país, número próximo de 8x menor que os Estados Unidos, por exemplo. Além disso, existe uma concentração muito elevada do tipo de carga transportado por essas vias, com destaque principalmente para o minério de ferro, seguido dos agrícolas soja, milho e açúcar.

A cabotagem, que é o transporte entre dois portos localizados dentro do mesmo país, por sua vez, apresenta enormes potenciais de crescimento. Representando apenas 11% da movimentação nacional, esse modal é a melhor opção para transporte de grandes volumes por longas distâncias ao longo da costa. O modal aquaviário (incluindo o hidroviário) possui diversas vantagens em termos econômicos, ambientais e sociais, possibilitando a redução de acidentes de trânsito, emissões de gases de efeito estufa e o custo logístico do transporte, segundo a Ilos. O Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo (SETESP), em entrevista com o Ministro da Economia, Paulo Guedes, onde o mesmo afirmou que pretende abrir o mercado de Cabotagem, e que com os investimentos em ferrovias, tornaria o país menos dependente das estradas.

Conforme citado anteriormente, essa modalidade de transporte responde por apenas 11% das movimentações no país e dentro deste número, podemos citar que 52%, são

movimentações de petróleo e seus derivados e 70% destas movimentações são feitas pela Petrobras.

De acordo com a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), em seu Boletim do segundo trimestre de 2019, a cabotagem apresentou no segundo trimestre de 2019, variação positiva de 2,8% quando comparado com o mesmo trimestre do ano anterior. No total, 58,6 milhões de toneladas foram movimentadas por esse tipo de navegação, em portos públicos e privados; um crescimento de 1,6 milhão de toneladas para o período.

A mesma Agência informa que quando se olha o transporte de cargas entre instalações, incluindo plataformas de petróleo, efetuado por navegação de cabotagem, também foi registrada um aumento de 1,5% em relação ao mesmo período de 2018. Nesse último caso, transportou-se no Brasil, pela cabotagem, o total de 40,9 milhões de toneladas, considerando todos os perfis de carga. As principais mercadorias movimentadas na cabotagem, em participação, no segundo trimestre de 2019, foram petróleo e derivados (58,8%), contêineres (13,2%), Minério de Ferro (8,9%) e bauxita (8,1%). Na Figura 2, podemos ver a participação de carga na navegação de cabotagem em porcentagens, conforme o Boletim Aquaviário 2019.

A ANTAQ ainda destaca o aumento da movimentação do minério de ferro na cabotagem, devido ao acidente ocorrido em Brumadinho (MG) e por questões judiciais referentes à Mina de Brucutu, que forçaram a eventuais mudanças na logística da empresa Vale S.A. Assim sendo, ela utilizou-se, possivelmente, da navegação de cabotagem para trazer o minério de ferro extraído na região Norte para a região Sudeste do país. Tal fato impactou de forma positiva a movimentação do Terminal de Praia Mole/ES.

2.1 ALGUMAS VANTAGENS DA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

O aumento de navios e conseqüentemente o aumento do transporte de cabotagem, seria uma solução para reduzir o custo Brasil de logística e até mesmo a redução de poluentes na atmosfera. Segundo o estudo do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo (SETESP), para transportar a mesma quantidade de carga de uma embarcação com capacidade de 6 mil toneladas, são necessárias 172 carretas de 35 toneladas ou 86 vagões de 70 toneladas. Além da redução de enormes tráfegos em nossas cidades e rodovias, redução do número de acidentes causados pelo modal rodoviário, a cabotagem representa a emissão de até 20 vezes menos CO₂ por tonelada-quilômetro útil quando comparado ao modal rodoviário, informa a

Seae (Secretaria de Acompanhamento Econômico). Na Figura 3, mostraremos a comparação entre os modais conforme indicadores de eficiência.

A grande capacidade operacional da cabotagem está na elevada capacidade de transporte de cargas, gerando vantagens econômicas no consumo de combustível, menor custo por tonelada-quilômetro, apólices de seguro mais baratas, tanto para carga quanto para as embarcações, se compararmos com o modal rodoviário.

Para que o Brasil alcance um nível de desenvolvimento desejado, é de suma importância que a navegação de cabotagem tenha estímulos e que a nossa matriz de transporte não fique tão desbalanceada, como já se encontra há anos.

O (BNDES Setorial 47, 2018, página 34), nos informa que, a título de comparação, em uma viagem de mil quilômetros, uma embarcação de cabotagem consumirá em torno de quatro litros de combustível para transportar uma tonelada de carga. Nessas mesmas condições, utilizando o modal ferroviário, o consumo seria de seis litros; e o modal rodoviário, o principal do Brasil, seria mais de quinze litros. Além disso, o modal aquaviário de cabotagem é o que apresenta o menor custo médio, considerado o custo total de transporte de carga, incluindo custos de capital e custos variáveis, como combustíveis, quando comparado aos modais ferroviário e rodoviário.

Vale lembrar ainda que em termos econômicos, o transporte rodoviário, é 20% mais caro que o transporte marítimo ao longo da costa (cabotagem), e além disso, o modal aquaviário tem menor risco de roubos de carga, o que é muito comum no modal rodoviário.

Mesmo apresentando todas as vantagens anteriormente citadas, especialmente a econômica, é sabido que a cabotagem não é utilizada no Brasil da maneira que deveria ser. Os investimentos para esse setor são altos, além da precária estrutura hidroviária do país.

CAPÍTULO III

ENTRAVES PARA A CABOTAGEM NO BRASIL

As companhias que trabalham com a navegação de cabotagem no Brasil reclamam do excesso de burocracias portuárias. O (BNDES Setorial 47, 2018, página 36), informa que algumas medidas foram tomadas para tentar minimizar essas deficiências, como por exemplo: o desenvolvimento de uma normativa específica para a cabotagem; um sistema de informações que visa reunir em um único meio de gestão todos os documentos necessários à atracação,

operação e desatracação nos portos brasileiros; e a operação portuária de 24 horas – um conjunto de ações para assegurar a disponibilidade e continuidade ininterrupta da operação dos diversos órgãos federais que atuam nos portos marítimos.

Outro problema enfrentado pela navegação de cabotagem é a precariedade da infraestrutura portuária. O (BNDES Setorial 47, 2018, página 36), nos informa que Lei 12.815, de 5 de junho de 2013 foi um marco importante, ao dar um novo tratamento jurídico à exploração direta e indireta de portos e de suas instalações, bem como às atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Em suas diretrizes, esse novo marco regulatório visa o aumento da competitividade, permitindo a participação de investimentos privados, a fim de estimular a concorrência entre portos; aumentar a oferta de infraestrutura pela iniciativa privada; modernizar e otimizar a infraestrutura e a superestrutura portuárias já existentes; propiciar a modernização dos portos; favorecer a redução de tarifas e preços portuários.

De acordo com (D'Oliveira Roberto, 2017, p 13)

Em pesquisa realizada pela Confederação Nacional de Transportes, o problema de deficiência de infraestrutura portuária foi classificado pelos usuários como muito grave, principalmente no que se refere à precariedade dos acessos terrestres, à falta de manutenção dos canais de acesso e à insuficiência de berços de atracação. Atualmente o que se observa é uma baixa prioridade aos navios de cabotagem nos portos. Os berços de atracação mais eficientes e modernos são destinados prioritariamente às embarcações de longo curso, que em sua maioria transportam cargas de maior valor agregado. Os elevados tempos de espera e de operação portuária, associados à falta de equipamentos apropriados para manuseio da carga nos portos provocam diminuição de produtividade e consequente aumento de custos, tornando menos competitivo o setor de navegação de cabotagem no Brasil.

Conforme citado acima, percebe-se a predominância e a prioridade para a navegação de longo curso. Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, a navegação de longo curso movimenta em torno de 77% de grânéis sólidos e 10% de cargas cointeinerizadas. Essa prioridade à navegação de longo curso enfraquece a cabotagem, consoante informado anteriormente.

Com relação à precificação do óleo combustível, segundo a Empresa de Pesquisa Energética (EPE), em parceria com o Ministério de Minas e Energia, o preço segue estritamente a cotação internacional variações cambiais e flutuações na cotação do petróleo são

imediatamente repassadas aos consumidores finais do modo aquaviário. Vale também destacar que o peso fiscal sobre o combustível utilizado na operação de cabotagem é elevado e desfavorável frente ao transporte marítimo de longo curso. Navios operantes da cabotagem sofrem a incidência de ICMS sobre o combustível adquirido, já que o consumo do mesmo ocorre em território nacional, enquanto embarcações com destino ao exterior têm o seu combustível classificado como exportação, não ocorrendo a incidência de ICMS nos ditames do art. 3º, II, da Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996.

A mesma empresa informa que a Lei nº 9.432/1997 determinou a equiparação do preço do combustível cobrado das empresas de navegação de longo curso às empresas de navegação de cabotagem. Na prática, entretanto, essa política de preços isonômicos não se concretizou. Isso se deve, principalmente, ao ICMS, que incide somente sobre o combustível consumido em território nacional (cabotagem). Como a venda do combustível às empresas de navegação de longo curso é uma operação equiparada a uma exportação, encontra-se fora do escopo de incidência do Imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços (ICMS).

De acordo com (D'Oliveira Roberto, 2017, p 14)

O problema de integração entre os modais está diretamente correlacionado com a falta de infraestrutura de transportes do país. A escassez de ferrovias e rodovias ligando diretamente os portos aos pontos de consumo dificulta a cabotagem, tornando mais vantajoso o uso somente do transporte rodoviário. A ausência de incentivos para a construção de terminais multimodais, bem como a ineficiência da malha rodoviária e ferroviária brasileira, prejudicam a integração entre os modais.

Segundo Oliveira, 2017, citado por (D'Oliveira Roberto, 2017, p 14), O desembarço de cargas em terminais portuários, que muitas vezes concorre com a navegação de longo curso para a liberação das cargas, é outro fator que dificulta a utilização de múltiplos modais no transporte de cargas.

Os dados informados acima, juntamente com a escassez de rotas regulares de navegação de cabotagem ratificam a ineficiência da integração entre os modais de transporte no Brasil, o que afeta diretamente o desenvolvimento da navegação de cabotagem.

Medidas têm que ser buscadas para melhorar o embarque e desembarque das mercadorias de modo que se agilize o processo de transporte de cabotagem, reduzindo o tempo demandado no deslocamento da carga entre a origem e o destino. Uma vez conferida à operação portuária maior eficiência, seria estimulado um aumento natural da demanda pela navegação de cabotagem, permitindo, conseqüentemente, o estabelecimento de rotas regulares com maior frequência, conforme informa o (BNDES Setorial 47, 2018, página 37).

Resumindo, apesar de ser um modal extremamente vantajoso, apresenta muitos entraves a serem resolvidos, como:

- ✚ A pequena quantidade de rotas regulares;
- ✚ Gargalos relacionados à infraestrutura dos portos, com muita burocracia no processo de transbordo;
- ✚ Elevado tempo de espera para atracação de navios, e alguns portos dão preferência à atracação de navios de longo curso;
- ✚ Regime tributário complexo;
- ✚ A não integração entre os modais;
- ✚ Preço alto do combustível.

CAPÍTULO IV

PERSPECTIVAS PARA A CABOTAGEM NO BRASIL

Desde os anos 50, o transporte rodoviário tomou conta da matriz de transporte brasileira, porém o transporte de cargas por cabotagem está sendo bem considerado principalmente após a greve dos caminhoneiros, em 2018, que gerou um preocupante desabastecimento de produtos em todo o Brasil.

Após tais acontecimentos, muitas empresas passaram a ver a cabotagem como uma alternativa para o transporte de seus produtos. A empresa Wilson Sons, gigante no mercado marítimo, ratifica que a cabotagem de container cresce com em grande velocidade, com taxas de incremento acima de 12%. Há algum tempo, esse modal está tirando cargas do caminhão para o navio.

Essa mudança de mentalidade em relação à cabotagem tende a aumentar exponencialmente, à medida que os resultados sejam positivos e visíveis.

Existe, hoje, no Brasil, um projeto elaborado pelo Governo Federal capitaneado pelo Ministério da Infraestrutura que é um Programa de Fomento à Cabotagem, que foi denominado de “BR do Mar”, que de acordo com o Programa de Parcerias de Investimentos, do Governo Federal, aprimorará o ordenamento do modal de aquaviário 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.

O Governo Federal ainda não sabe se lançará o projeto como medida provisória ou projeto de lei. Mas, de acordo com a agência infra, em entrevista com o Ministro de Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, a ideia é instituir o programa por medida provisória, pois seria uma forma mais rápida de trazer investimentos para o setor.

De acordo com o Programa de Parcerias de Investimentos, do Governo Federal, o programa tem como medidas:

- ✚ Propor ajustes na legislação atual para ampliar a oferta e oferecer segurança para a participação de embarcações estrangeiras no transporte de cargas pela cabotagem brasileira;
- ✚ Propor uma série de medidas para estimular a indústria naval brasileira, que incluem incentivos para as empresas de navegação optarem por construir seus navios em território nacional e vinculação de reinvestimentos dos incentivos fiscais recebidos em serviços manutenção e jumborização nos estaleiros nacionais;
- ✚ Propostas de 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;

- ✚ Serão apresentadas medidas para equiparação do custo do combustível nos transportes de longo curso e cabotagem, e
- ✚ Adicionalmente, será proposto mecanismo da autorização de uso temporário de área portuária, dentro dos portos organizados, para operações especiais de cabotagem brasileira.

CONCLUSÃO

A navegação de cabotagem é uma atividade de extrema importância dentro da matriz de transporte brasileira, desde o descobrimento do Brasil, até os dias atuais. Contudo, foi perdendo espaço no transporte brasileiro e isso se intensificou ainda mais a partir dos anos 1950, com a consolidação do modal rodoviário como o principal meio de transporte de cargas no país. Mesmo que a cabotagem apresente números bem mais atrativos do que os outros modais, capacidade de transportar grande número de cargas e menor número de emissão de CO₂, a cabotagem ainda não é utilizada como deveria.

Contudo, há a predominância neste segmento, o transporte de petróleo entre as plataformas e o continente. O próprio mercado offshore e seu aumento de produção nos últimos anos, fez com que a cabotagem assumisse um protagonismo nesse setor.

O desenvolvimento da cabotagem tem de ser enfrentado o mais rápido possível, inclusive com o problema da multimodalidade, integrando os mais diversos tipos de modais para as soluções logísticas, fazendo com que a cabotagem fique em pé de igualdade com o modal rodoviário.

É necessário resolver os entraves para a cabotagem que incluem o alto preço do bunker (combustível das embarcações) que é muito mais alto na cabotagem do que na navegação de longo curso, Desburocratização do setor com complexo regime tributário, problemas da integração multimodal e dentre outros citados ao longo do artigo.

Priorizar o projeto BR do mar para o bem do desenvolvimento da cabotagem, pois o projeto aumentará a oferta, incentivará a concorrência, criará novas rotas e reduzirá os custos. A meta é duplicar, ou até mesmo triplicar a movimentação de cargas no Brasil por essa modalidade.

Por fim, em termos de soberania nacional, traz benefícios visto que a legislação brasileira define que a cabotagem só é realizada por Empresa Brasileira de Navegação, o que garante vínculo e compromisso da marinha mercante brasileira com o país, fortalecendo a nossa integridade territorial e as águas jurisdicionais brasileiras.

BIBLIOGRAFIA

Ballou, Ronald H, Logística Empresarial, 1999.

Disponível em:

https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/15385/1/BS47__Cabotagem_FECHADO.pdf> acesso em 10.03.2020.

Disponível em: <<http://www.ilos.com>> acesso em 20.03.2020.

Disponível em: <<https://setcesp.org.br/noticias/governo-bolsonaro-quer-abrir-mercado-de-navegacao-de-cabotagem-a-empresas-estrangeiras/>> acesso em 26.03.2020.

Disponível em: <<http://fazenda.gov.br>> acesso em 07.04.2020

Disponível em: <<http://www.agenciainfra.com/blog/ministro-da-infraestrutura-diz-que-congresso-vai-decidir-se-br-do-mar-sera-por-mp-ou-projeto-de-lei/>> acesso em 07.04.2020

Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2019/12/Boletim-Aquavi%C3%A1rio-2%C2%B0-T_2019.pdf> acesso em 08.04.2020

D'Oliveira, Roberto, A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NO BRASIL: ÓBICES E PERSPECTIVAS PARA O INCREMENTO DESSE IMPORTANTE MODAL, 2017

Disponível em: <<http://www.epe.gov.br/>>, em parceria com o Ministério de Minas e Energia. Acesso em 08.04.2020

Disponível em: <<https://pt.wilsonsons.com.br/navegacao-brasileira/>> acesso em 08.04.2020

Disponível em: <<https://www.ppi.gov.br/>> acesso em 09.04.2020

Disponível em: <<http://www.agenciainfra.com/blog/ministro-da-infraestrutura-diz-que-congresso-vai-decidir-se-br-do-mar-sera-por-mp-ou-projeto-de-lei/>> acesso em 09.04.2020

FONSECA, R.O. A navegação de cabotagem de carga no Brasil, 2015.