



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Kátia Abreu

**REQUERIMENTO Nº DE - CAE**



Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, em conjunto com a Comissão de Serviços de Infraestrutura, com o objetivo de debater numa sequência de três reuniões as restrições e potencialidades da utilização da navegação de cabotagem no Brasil, inclusive como forma de instruir o PL 2948/2019 (que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, para eliminar restrições ao afretamento e à aquisição de embarcações para uso na navegação brasileira), sob minha relatoria, abordando os seguintes assuntos críticos:.

a) Tratamento burocrático presente nos portos brasileiro, que determina que o processo de alfandegamento se assemelha aos procedimentos para exportação;

b) Efeitos sobre os custos do modelo de praticagem exercido no País, em função da reserva de mercado concedido à Marinha no processo de formação;

c) Impactos sobre a eficiência, produtividade e os custos da utilização do modelo de contratação de mão-de-obra nos portos por meio do Órgão Gestor de Mão de obra (OGMO);

d) Avaliação dos resultados e metas obtidos pelo sistema Porto sem Papel que tem como objetivo principal reunir em um único meio de gestão as informações e a documentação necessárias para agilizar a análise e a liberação das mercadorias no âmbito dos portos brasileiros;

e) Identificar os principais determinantes dos custos do combustível no Brasil, inclusive comparado internacionalmente;

f) Avaliar os custos e benefícios da política de proteção da indústria naval;

g) Examinar a posição internacional do Brasil na utilização da navegação de cabotagem por meio de uma análise comparativa, inclusive levando em consideração o tamanho da nossa costa marítima (8 mil km de litoral) e da concentração populacional na região litorânea ( Temos 80% da população brasileira situada a uma distância de até 200 km da costa.);

h) Avaliação da política de financiamento do Fundo de Marinha Mercante - total dos recursos financiados e a composição desse financiamento em termos de tipos de embarcações e a natureza das aplicações (novas embarcações e/ou reformas);

i) Avaliação dos custos e dos impactos do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM);

j) As regras estabelecidas pela ANTAQ com relação ao afretamento de embarcações;

k) As regras de fiscalização e cobrança de taxas pela ANVISA;

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

1. Ministro da Infraestrutura
2. Diretor-Presidente da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) - Mário Póvia
3. Ministro da Economia;
4. CEO do Estaleiro Atlântico Sul - Harro Burmann
5. CEO do Estaleiro Mondengo - Sr. Jorge Ferraz
6. Osvaldo Agripino Jr. - Advogado maritimista e Professor Mestrado e Doutorado da Univali
7. Presidente Executivo da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq) - José Velloso Dias Cardoso
8. Presidente da Associação. dos Usuários de Portos do RJ - André de Seixas
9. Luiz Antônio Fayet - Consultor e Especialista em Logística;
10. Presidente do Syndarma - Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima - Bruno Lima Rocha
11. Representante do BNDES;
12. Abrahão Salomão - Diretor da Empresa de Navegação Posidonia;
13. Diretor- Presidente da Associação de Terminais Privados (ATP) - Murilo Barbosa
14. Diretor-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) - José de Bella
15. Presidente do Conselho Nacional de Praticagem (CONAPRA) - Gustavo Martins

## JUSTIFICAÇÃO

A vocação da cabotagem é clara: atender ao transporte de produtos com origens e destinos próximos à costa, para longas distâncias.

Apesar de possuírmos 80% da população a uma distância de até 200 km da costa e termos praticamente 8 mil km de litoral, o Brasil possui apenas 11% de sua matriz de transporte alocada no modal, enquanto no Japão é 44%, União Europeia 32% e China 31%.

Se contarmos que desses 11%, mais da metade se refere à movimentação de petróleo e derivados, percebemos que há ainda uma subutilização da cabotagem para o transporte de mercadorias e abastecimento do país.

Em contrapartida, o Brasil possui uma alta dependência do modal rodoviário: de acordo com análise realizada pelo Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), **nossa matriz de transporte indica que, em 2018, 61% das cargas movimentadas utilizaram as rodovias brasileiras.**

É um percentual desproporcional quando comparamos com outros importantes países: **o Japão** (que transporta 44% de sua carga na cabotagem), **utiliza a rodovia para 50% de sua movimentação; para a União Europeia, esse índice é de 49%; nos Estados Unidos, o transporte rodoviário conta para 43% de sua movimentação doméstica; por fim, a China utiliza a rodovia para movimentar 33% de suas cargas internas.**

**Historicamente, o custo do frete de cabotagem é até 20% mais barato do que o rodoviário.** Mas responde por apenas 11% da movimentação de carga entre todos meios de transporte. **(Não poderia ser maior em função de uma maior concorrência?)**

### **Potencial**

Por meio de uma análise da matriz origem-destino divulgada pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL) em 2016 e considerando a distância de 1.500 km entre origem e destino como mínima para tornar o transporte pela

cabotagem viável, foi possível identificar o volume de cargas que hoje trafega pelas rodovias brasileiras e que poderia migrar para a cabotagem.

Dessa forma, foi identificado que existe um potencial máximo de 123 bilhões de TKUs, o que representa 44,2 milhões de toneladas. Se considerarmos que, atualmente, a cabotagem transporta 4,6 milhões de toneladas (sem considerar a carga feeder, caso em que existe a combinação da cabotagem nacional com o comércio exterior), é razoável concluir que no Brasil, para cada contêiner cheio transportado na cabotagem, existem 9,7 contêineres potenciais nas rodovias.

#### **Benefícios da Cabotagem**

A redução da quantidade de viagens de caminhões nas rodovias resultaria numa redução de 10 mil acidentes por ano, ou 29 acidentes por dia a menos no país, considerando rodovias federais, estaduais e municipais.

Considerando os custos das empresas embarcadoras com frete, a economia potencial anual chegaria a R\$ 1,7 bilhão.

Haveria ainda uma grande redução nas emissões de gases de efeito estufa, visto que a cabotagem emite, proporcionalmente, quatro vezes menos do que o modal rodoviário

Sala da Comissão, 10 de junho de 2019.

**Senadora Kátia Abreu**  
**(PDT - TO)**

