



Ministério da Infraestrutura diz que vai cuidar de forma separada de diferentes tipos de cabotagem

da Agência iNFRA

O diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias do Ministério da Infraestrutura, Dino Antunes, disse que um dos objetivos que o BR do Mar pretende atacar são as diversas especificidades que a cabotagem tem, com seus diversos tipos de cargas. Segundo Antunes, não existe “a” cabotagem, mas “as cabotagens”.

Antunes enfatizou que a cabotagem de contêiner tem uma característica e que também há uma possível cabotagem de contêiner de menor escala que “é uma outra coisa” e ambas são diferentes do granel sólido

e líquido.

“O problema da cabotagem é complexo. A gente não consegue trabalhar um problema complexo de uma maneira simples. [Pretendemos] Trazer soluções específicas para cada um desse tipo de cabotagem”, disse o diretor, que participou de painel com o secretário de Advocacia da Concorrência do Ministério da Economia, César Mattos, o presidente da ABAC (Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem), Cleber Cordeiro Lucas, e o diretor da Usupport-RJ, Abrahão Salomão.

A proposta, segundo Dino Antunes, é que o BR do Mar desenvolva a cabotagem de maneira regular, independente do que aconteça no mercado exterior, já que o mercado internacional de navegação é “extremamente volátil”. Dino lembrou que em 2015 no mercado de navegação de contêiner o frete de Santos a Xangai tinha uma média de menos de US\$ 400 e hoje está acima de US\$ 2.500.

“Não tinha especialista no tema”

Segundo Dino Antunes, uma curiosidade que chamou sua atenção foi que, em 2017, quando ele estava em outra área do governo federal, fez uma sondagem e percebeu que não havia nenhum setor no governo que cuidasse de navegação e muito menos em navegação de cabotagem.

“Quando a gente iniciou essa trajetória, a gente percebeu de uma forma muito clara que dentro do governo federal não tinha especialista no tema. Eu trabalhava há algum tempo, mas quando eu comecei a me aprofundar foi que eu percebi que eu não sabia nada de navegação. E poucos no governo federal sabem alguma coisa de navegação e em especial em navegação de cabotagem”, disse.

“Marco regulatório que produziu efeito”

O presidente da ABAC (Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem), Cleber Lucas, disse que o marco regulatório que legisla a cabotagem produziu efeitos, já que esse tipo de navegação vem crescendo a 12% ao ano enquanto a economia cresceu a 0,6% de 2012 a 2018.

Por isso, o presidente da ABAC disse que uma nova legislação sobre a cabotagem poderia trazer um insegurança em quem quer investir. “Acho que os pontos principais sob a ótica do setor estão nos olhos do marco regulatório. Sempre que se fala em alteração do marco regulatório cria-se apreensão no setor que está investindo”, disse.

Cleber Lucas afirmou que não é o caso de abrir o mercado para novos entrantes, já que a cabotagem não vem demonstrando queda. “Eu não sei se a gente deveria começar pensando em atrair novos concorrentes. Num mercado definido é perda de escala, e perda de escala significa falência múltipla”, disse o representante da ABAC.

Mercado concentrado

Em contraponto a essa visão, o secretário de navegação da Usupport/RJ (Associação dos Usuários dos Portos do Rio de Janeiro) e sócio da Posidonia Shipping, Abrahão Salomão, disse que o mercado é

concentrado e que a estrutura de pagamento de frete favorece absorção das margens e evasão fiscal. A apresentação completa está [neste link](#).

Segundo Salomão, 80% das operações de navegação de cabotagem são realizadas em navios estrangeiros que não carregam os custos nacionais e que pertencem a seis grupos nacionais que são subsidiárias de empresas estrangeiras.

“Sucateia-se a frota nacional, impede-se que os locais possam construir já que vai oferecer concorrência e passa-se a usar os navios de suas matrizes ou de suas filiais. Esse é o setup das empresas desde os anos 90”, afirmou o empresário pedindo para que a Lei 9.432 seja cumprida como forma de abrir o mercado.

Segundo ele, esses grupos exercem influência sobre o CDFMM (Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante), o que prejudicaria projetos concorrentes na aquisição de embarcações.

“O Fundo da Marinha Mercante não é um ativo da armação. É um ativo da indústria. Então isso tem que ser desvinculado, sim”, disse Salomão, lembrando que há 35 empresas no setor que querem “se livrar das algemas” para investir.

Outra informação foi que o ICMS sobre bunker pode não ter a influência na redução de custos imaginada. Segundo ele, em muitos casos, os navios abastecem fora do país por causa da cabotagem do Mercosul, ficando isentos desse custo.



ÚLTIMAS DA INFRA

[Parlamentares trabalham em mudanças no BR do Mar](#)

[INFRA Debate: Emendas parlamentares – uma nova dinâmica de relacionamento é possível](#)

[“Tratamento da ANEEL não é o adequado”, diz Abradee sobre reequilíbrio de contratos de distribuição](#)

[Flexibilizar regimes de contratação é questão de sobrevivência, diz secretário de Portos \[conteúdo patrocinado\]](#)

[Necessidade de comprovar viabilidade econômica é afastada pelo TCU em licitação de arrendamento](#)





MAIS LIDAS DA INFRA

[Flexibilizar regimes de contratação é questão de sobrevivência, diz secretário de...](#)

[iNFRA Debate: O ambiente privado para investimentos em infraestrutura e a urgente...](#)

[Desestatização da Codesa em “modelo misto”](#)

[iNFRA Debate: Moisés abrindo o mar para a concorrência – A cabotagem e a...](#)

[Ajuste em revisões tarifárias extraordinárias deve ser enviado ao Congresso como...](#)

[iNFRA Debate: Uma alternativa amigável para o Porto de Santos e a Baixada Santista](#)

[iNFRA Debate: Emendas parlamentares – uma nova dinâmica de relacionamento é possível](#)

Sua equipe pode fazer mais

Cadastre sua empresa gratuitamente e simplifique o dia a dia da sua equipe
Ummense