

A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) mensura anualmente as condições de prestação de serviços em 48 países, dentre os quais o Brasil, através do *Services Trade Restrictiveness Index* (STRI). São examinados 19 setores de serviços, dentre os quais a movimentação de cargas. Na versão de 2020, o Brasil tem desempenho melhor do que o da Índia, Indonésia e Rússia nessa categoria. Tem performance ligeiramente pior que a da China. Quando se compara a movimentação de cargas brasileira com a dos 37 países da OCDE, entretanto, seu STRI é pior do que 36 deles. É possível avançar nesses serviços, qualitativamente, e o desenvolvimento da cabotagem faz parte dessa evolução.

O Projeto de Lei 4.199/2020, popularmente denominado BR do Mar, altera o marco regulatório da navegação entre portos nacionais e tende a mudar significativamente o transporte de cargas no País. O texto foi aprovado pela Câmara dos Deputados em dezembro de 2020 e presentemente é apreciado pelo Senado. As novas regras tendem a impulsionar investimentos de renovação e ampliação da frota brasileira de embarcações. Uma vez que essa modalidade de transporte provê maior segurança e eficiência energética do que a rodoviária, a matriz logística brasileira seria aperfeiçoada com ampliação do número de embarcações e rotas disponíveis.

Os entraves à cabotagem chegaram a ser examinados pelo Tribunal de Contas da União (TCU) em 2019. Para além de problemas de transparência e tempestividade na divulgação das estatísticas do modal de transportes, coletadas por Secretaria da Receita Federal e Agência Nacional de Transportes Aquaviários, o TCU identificou desestímulos consideráveis. Destacam-se a alta concentração de empresas que ofertam serviços de cabotagem e a tributação sobre o óleo combustível (*bunker oil*), que inexistia para o transporte marítimo internacional.

A questão do imposto sobre óleo combustível faz parte de uma discussão mais ampla, de reforma do bizantino sistema tributário nacional. A não incidência de ICMS sobre sua utilização em embarcações de cabotagem certamente provocaria clamores de transportadores rodoviários contra as alíquotas sobre o diesel. Infelizmente, a modernização do sistema tributário tem sido postergada.

A limitada concorrência, por sua vez, influi não apenas no custo do frete, mas também na qualidade dos serviços prestados. A resistência ao uso do modal se deve a atrasos, ao prazo para utilização dos contêineres (*free time*), à multa por violação desse prazo (*demurrage*) e à prática de *overbooking*.

A nova legislação prevê o fim da exigibilidade de comprovação de propriedade de embarcações brasileiras por empresas de navegação, o que estimularia novos entrantes. Essas poderiam operar com navios estrangeiros alugados, com suspensão da bandeira de origem. Nesse modo de afretamento, a casco nu, a empresa tem a prerrogativa de escolher a tripulação. Não haveria, ainda, limitação ao número de embarcações assim utilizadas pela companhia brasileira a partir de 2023.

O projeto altera também a destinação da contribuição compulsória sobre o frete marítimo, com alíquota de 10% no caso da cabotagem. O montante recolhido através do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) é depositado em conta vinculada à empresa. O texto permite que esses recursos sejam utilizados para pagamento de seguros e resseguros das embarcações, próprias ou afretadas. Presentemente, as companhias podem empregar os valores de suas contas na aquisição de novas embarcações e manutenção da frota existente. Essa prerrogativa foi mantida no projeto.

* Economista, técnico da equipe permanente dessa publicação.

De acordo com o Plano Nacional de Logística 2025 (PNL 2025), elaborado pela Empresa de Planejamento e Logística, os lotes de carga paranaenses que percorrem distâncias superiores a mil quilômetros respondem por 18% do total. Os lotes com destinos entre quinhentos e mil quilômetros perfazem outros 18%. Essas parcelas das cargas circulantes seriam as mais propensas a utilizarem cabotagem. Ainda que parâmetros geográficos definam arranjos logísticos sem cabotagem como os mais eficientes para parte dessas rotas, o modal se mostrará especialmente vantajoso nos percursos mais longos.

A utilização de serviços de cabotagem será modulada, outrossim, pela frequência dos despachos de carga. No Paraná, esse ritmo é predominantemente diário (44%), sendo os despachos por encomenda responsáveis por 30% da movimentação, ainda de acordo com o PNL 2025. Esse padrão é consonante com o tempo médio necessário para alcançar o destino da carga. A maior parte das entregas (39%) é realizada em menos de um dia, enquanto 31% deles exigem prazo superior a dois dias.

Os ramos de atividade que se valem de serviços de cabotagem com maior frequência para o transporte de seus produtos são as indústrias madeireira e alimentícia (avicultura, principalmente). As cargas se destinam, majoritariamente, ao Sudeste e os lotes despachados por esses setores possuem entre dez e cinquenta toneladas. Outros segmentos que usam o modal no Paraná com regularidade são as indústrias de bebidas, de máquinas e equipamentos, e de edição e impressão.

As perspectivas de intensificação do uso da cabotagem sugerem que outros ramos da economia estadual, nos quais o transporte terrestre tem participação relevante nas operações regulares, alterem parcialmente seus dispêndios logísticos. Através da Tabela de Recursos e Usos, elaborada para a construção da Matriz Insumo-Produto do Paraná,¹ se percebe que as indústrias com maior propensão de realizar essa composição são de papel e celulose, combustíveis, produtos químicos, borracha e material plástico, minerais não-metálicos e veículos automotores.

O transporte de cargas por cabotagem no País ganhou impulso em meados do século XIX e foi preponderante até a década de 1930, dadas as restrições de malhas ferroviárias e rodoviárias à época. Sua recuperação permitirá ganhos de eficiência e estimulará a indústria naval, seja na construção como na reparação das embarcações. Avanços regulatórios e burocráticos precisam, entretanto, ser acompanhados por infraestrutura que suporte o crescimento da movimentação portuária, sobretudo a realizada através de contêineres.

¹ SANTOS, M. A.; KURESKI, R. **Análise dos impactos na economia paranaense**: uma aplicação do modelo insumo-produto. Cad. IPARDES, Curitiba, v.7, n.2, p.16-50, jul./dez. 2017.