

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (EN) Roberto Cruzen Daemon d'Oliveira

A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NO BRASIL: ÓBICES E
PERSPECTIVAS PARA O INCREMENTO DESSE IMPORTANTE MODAL
ANÁLISES E PROPOSTAS PARA A CABOTAGEM NO BRASIL

Rio de Janeiro

2017

CC (EN) Roberto Cruxen Daemon d'Oliveira

A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NO BRASIL: ÓBICES E
PERSPECTIVAS PARA O INCREMENTO DESSE IMPORTANTE MODAL:
ANÁLISES E PROPOSTAS PARA A CABOTAGEM NO BRASIL

Monografia apresentada à Escola de Guerra
Naval, como requisito parcial para a
conclusão do Curso Superior.

Orientador: CMG (RM1) Marcos Luiz Portela

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval

2017

RESUMO

A navegação de cabotagem tem papel fundamental no transporte de cargas do Brasil. O caráter estratégico e o potencial do modal de transporte aquaviário tornam este tipo de navegação um importante agente de desenvolvimento econômico. Com o objetivo de apresentar propostas para o desenvolvimento deste tipo de navegação, é necessária uma análise do panorama atual da cabotagem no Brasil. O escoamento da produção e a distribuição dos mais diversos produtos encontram no modal aquaviário vantagens relativas quando comparadas com outros modais disponíveis. O menor consumo de combustível, a maior capacidade de transporte e a maior segurança da carga são atrativos que alavancam o crescimento do setor. Por outro lado, o desenvolvimento da navegação de cabotagem esbarra em obstáculos que ainda precisam ser superados. A ausência de uma frota regular, a falta de infraestrutura portuária, a burocracia do setor e os altos custos operacionais impedem que a navegação de cabotagem promova o modal aquaviário a um patamar mais representativo na matriz de transportes de cargas do Brasil. Por se tratar de setor estratégico, as leis e regulações tem papel fundamental. Assim como ocorre em outros países, as regulações garantem ao setor a reserva de mercado e os subsídios necessários para a construção naval nacional. São necessárias ainda ações para ajustar e desenvolver o setor de cabotagem no Brasil. A criação de terminais multimodais modernos, dedicados exclusivamente a frotas de cabotagem renovadas e regulares, bem como uma maior fiscalização, com um reordenamento na cobrança de tributos e uma redução dos entraves burocráticos são propostas que devem ser colocadas em prática. O esperado desenvolvimento da navegação de cabotagem é dependente da situação econômica do país. As ações do Governo tem alcançado um sucesso parcial, entretanto a efetividade das ações demandam mais investimentos públicos e vontade política. Somente com a criação de um cenário econômico favorável será possível implantar as medidas necessárias e assim alçar ao patamar desejado a navegação de cabotagem no Brasil.

Palavras-chave: Navegação de cabotagem. Transporte aquaviário. Infraestrutura portuária.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT -	Associação Brasileira de Normas Técnicas
AFRMM -	Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante
ANP-	Agência Nacional do Petróleo
ANTAQ -	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
BNDES-	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CNAP -	Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem
CNT-	Confederação Nacional do Transporte
COFINS-	Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social
DETRAN-	Departamento de Trânsito
DPC-	Diretoria de Portos e Costas
EBN -	Empresas Brasileiras de Navegação
EMA-	Estado Maior da Armada
FMM -	Fundo da Marinha Mercante
ICMS-	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
MB -	Marinha do Brasil
NORMAM-	Norma da Autoridade Marítima
PIS-	Programa de Integração Social
RS-	Rio Grande do Sul
TI-	Tecnologia da Informação
TPA -	Trabalhadores Portuários Avulsos
TPB-	Toneladas de Porte Bruto
ZP -	Zonas de Praticagem

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	6
2	A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NO BRASIL.....	7
3	VANTAGENS DO MODAL AQUAVIÁRIO.....	9
3.1	Consumo de combustível.....	9
3.2	Vida útil da infraestrutura, dos equipamentos e dos meios.....	10
3.3	Flexibilidade e capacidade no transporte de cargas.....	10
3.4	Segurança no transporte e controle sobre a distribuição.....	11
4	PRINCIPAIS ÓBICES PARA A CABOTAGEM.....	11
4.1	Carência de uma frota regular.....	11
4.2	Infraestrutura portuária deficiente.....	12
4.3	Preço do combustível.....	13
4.4	Falta de integração entre os modais.....	14
4.5	Altos custos operacionais.....	14
5	PRINCIPAIS NORMAS DO SETOR DE CABOTAGEM	16
5.1	Resolução nº 05/2016 da ANTAQ.....	16
5.2	Resolução nº 01/2015 da ANTAQ.....	17
5.3	Lei federal nº 10.893 (BRASIL, 2004)	18
5.4	Efeitos das leis e regulações na navegação de cabotagem.....	18
6	PROPOSTAS PARA O DESENVOLVIMENTO DA CABOTAGEM.....	19
6.1	Modernização e criação de uma frota regular.....	20
6.2	Investimento em infraestrutura.....	20
6.3	Desburocratização do setor.....	21
6.4	Políticas públicas para o setor.....	21
6.5	Fiscalização e ajustes das normas.....	22
7	CONCLUSÃO	23
	REFERÊNCIAS	25

1 INTRODUÇÃO

O transporte responde por uma parcela relevante das despesas logísticas de um ciclo de produção e consumo. Esta parcela pode chegar a 25% do faturamento bruto da empresa e até superar o seu lucro operacional (RIBEIRO e FERREIRA, 2002). Intrinsecamente ligado a todas as demais funções logísticas, o transporte de cargas é uma atividade primordial em qualquer setor produtivo. Neste contexto, a navegação de cabotagem surge como um importante elemento do modal aquaviário, respondendo por parcela significativa do transporte de cargas no Brasil. Conforme pode ser observado nas estatísticas consolidadas da Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2017), somente no ano de 2016 foram transportadas mais de 148 milhões de toneladas de cargas por meio da navegação de cabotagem.

Ao longo dos séculos o transporte aquaviário no Brasil enfrentou diversas oscilações. Na época do descobrimento, graças as suas dimensões continentais e ao seu extenso litoral, praticamente todo transporte de carga nacional ocorria pela modalidade aquaviária. Em contrapartida, hoje, passados mais de 500 anos, o panorama é bem diferente. Em pesquisa realizada pela CNT (2013) constatou-se que, apesar de ainda responder por mais de 95% do transporte de cargas em navegações de longo curso, o modal aquaviário é responsável por apenas 13,6% do transporte de carga no Brasil, ficando atrás dos modais rodoviário (61,1%) e ferroviário (20,7%), e a frente apenas dos modais dutoviário (4,2%) e aéreo (0,4%). As estatísticas consolidadas apresentadas recentemente (CNT, 2017) indicam que estas proporções sofreram poucas variações desde então.

Neste trabalho serão analisadas as ações empreendidas pelo Governo Federal para fomentar o desenvolvimento da navegação de cabotagem. Por meio de interpretações das principais leis e resoluções em vigor, buscar-se-á traçar um panorama do setor de cabotagem no Brasil. Deste modo será possível verificar se as ações empreendidas estão surtindo os efeitos desejados e quais são as ações que podem ser empreendidas para o crescimento desse importante modal de transporte.

Inicialmente será realizada uma descrição da importância da navegação de cabotagem para o desenvolvimento do país. Em seguida, serão apresentadas as vantagens do modal aquaviário e identificados os principais óbices para o crescimento da navegação de cabotagem. Por fim, analisar-se-á o impacto das principais leis e regulações no setor, de modo que seja possível apresentar propostas para o desenvolvimento da navegação de cabotagem no Brasil.

A relevância deste trabalho reside no interesse do país em compreender os motivos do fracasso, ou do sucesso parcial, das medidas implementadas para o crescimento da navegação de cabotagem no Brasil. Ao identificar os erros e acertos é possível propor novas ações, que, caso adotadas, poderão promover uma mudança na matriz de transporte de cargas e, conseqüentemente, contribuir para o crescimento econômico e o desenvolvimento do país.

A metodologia utilizada para elaboração deste trabalho foi a pesquisa bibliográfica em publicações de alta credibilidade e confiabilidade, tais como leis federais, livros, artigos científicos, regulações e anuários estatísticos. Para consolidação das percepções sobre o assunto foram realizadas também pesquisas bibliográficas em reportagens e artigos técnicos ligados às empresas do ramo de navegação, de modo a melhor compreender a opinião do setor quanto às leis e regulações em vigor.

2 A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NO BRASIL

O conceito de navegação de cabotagem vem da ideia de navegação costeira, com origens e destinos em portos ao longo de uma mesma costa. O termo cabotagem, originário da palavra francesa “cabotage”, tem inspiração no navegador italiano Sebastian Caboto, que, nos idos de 1497, se dedicou a uma navegação costeira pela costa da América do Norte, desde a Flórida até o Canadá (CRUZ, 2017). Não obstante as origens do nome, apesar de guardar semelhanças, o significado do termo navegação de cabotagem possui dentro da legislação brasileira uma definição mais específica. A Resolução Normativa Nº 5 da ANTAQ, de 23 de fevereiro de 2016 (BRASIL, 2016, p.3), define a navegação de cabotagem como “a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores”.

Analisando a definição da ANTAQ verifica-se que a navegação entre pontos ou portos do território brasileiro que ocorre somente em águas interiores não é considerada navegação de cabotagem, pois não utiliza a via marítima em nenhum momento. Dentro do total das cargas transportadas pelo modal aquaviário no Brasil, 84,2% ocorre por meio de navegação de cabotagem, enquanto que 15,8% ocorrem no submodal hidroviário, apenas em águas interiores (CNT, 2017).

Apesar de se encontrar na literatura (LOPES, 2015) sobre o assunto o termo “cabotagem internacional” para se referir a navegações costeiras entre dois ou mais países limítrofes, este trabalho adotará sempre como referência as definições constantes das Regulações da ANTAQ. A referida “cabotagem internacional”, por exemplo, se enquadra na

Resolução Normativa N° 5 da ANTAQ (BRASIL, 2016) como navegação de longo curso, uma vez que se refere à navegação entre portos brasileiros e estrangeiros.

A navegação de cabotagem no Brasil enfrentou ao longo dos anos diversas transformações, entretanto, um período que pode ser considerado como marco histórico para a inversão na matriz de transportes do Brasil é o governo do presidente Washington Luis, período de 1926 a 1930, cujo lema era “governar é construir estradas” (SILVA, 2017). A partir da década de 1930, o Brasil, que até então possuía uma malha rodoviária ainda muito incipiente, passou gradativamente de uma matriz de transportes baseada no modal aquaviário e ferroviário para o modal rodoviário. Nos anos que se sucederam, o incremento exponencial do modal rodoviário deixou para trás o aquaviário, outrora principal modal de transporte de cargas do país.

As décadas de 1950 e 1960, impulsionadas pelas indústrias automobilísticas, consolidaram o modal rodoviário como o principal modal de transporte do país, entretanto, já naquela época, o Governo demonstrava preocupação em fomentar a navegação de cabotagem e o transporte aquaviário no país. A criação do Fundo da Marinha Mercante, por meio da lei n° 3.381, de 24 de abril de 1958, destinava-se a prover recursos para a renovação, ampliação e recuperação da frota mercante nacional, e para o desenvolvimento da indústria de construção naval no país (PORTOGENTE, 2016).

Diferente do que se objetivava, a criação do Fundo da Marinha Mercante não foi capaz de frear o avanço do modal rodoviário no transporte de cargas no país. A ineficiência dos portos e os excessivos custos da construção naval brasileira, já naquela época, impediam o desenvolvimento do setor frente ao modal rodoviário, que a cada dia abocanhava parcela maior do transporte de cargas no país. Com uma navegação de cabotagem ineficiente, o transporte de cargas, mesmo em longas distâncias, passou a ser realizado por meio do modal rodoviário, relegando à navegação de cabotagem principalmente às cargas de granel líquido e sólido, que são de grande volume e de baixo valor agregado (MARTINS, 2012).

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 e regulado pelo Governo (ARAÚJO, 2014).

O poder marítimo de uma nação, expresso como a capacidade de uma nação utilizar o mar e suas águas interiores, encontra no setor de navegação de cabotagem um grande impulsionador. O fortalecimento dos seus elementos constituintes está diretamente

ligado ao desenvolvimento da cabotagem. Dentre os diversos elementos do Poder Marítimo apresentados na Doutrina Básica da Marinha (BRASIL, 2014), destaca-se a correlação direta do desenvolvimento da navegação de cabotagem com a Marinha Mercante, a infraestrutura portuária e a indústria naval. Como consequência desta correlação, o setor de navegação de cabotagem no Brasil é regulado por meio de políticas de subsídios e reservas de mercado.

Considerando que apenas 1% do transporte de carga para o comércio exterior é realizado por meio de embarcações nacionais (COLLYER, 2013), a política protecionista para formação de uma frota própria na navegação de cabotagem se mostra de caráter estratégico para a soberania do país.

Ao investir no desenvolvimento da navegação de cabotagem, o Brasil, além de fortalecer a sua indústria naval e demais setores correlatos, contribui para o seu próprio desenvolvimento econômico. Considerando que o preço de diversos produtos e insumos possuem cotações internacionais, ao proporcionar uma maior capacidade de escoamento da produção, o Brasil torna-se menos dependente do capital externo e mais competitivo no mercado nacional e internacional.

Apesar de apresentar diversas vantagens em relação aos outros modais, a navegação de cabotagem no Brasil ainda não se encontra em um patamar compatível com o seu potencial (ARAÚJO, 2014), uma vez que ainda persistem óbices que impedem o seu crescimento. As vantagens, bem como os óbices ao seu desenvolvimento, serão objetos de estudos dos próximos capítulos.

3 VANTAGENS DO MODAL AQUAVIÁRIO

O modal aquaviário, quando comparado com o rodoviário, apresenta uma série de vantagens. Caso bem exploradas, estas virtudes podem contribuir para o desenvolvimento da navegação de cabotagem, proporcionando uma melhor distribuição entre os modais de transporte e um consequente equilíbrio da matriz de transportes brasileira (FONSECA, 2015). Dentre as vantagens relativas destacam-se para este trabalho: o menor consumo de combustível; a vida útil da infraestrutura, dos equipamentos e dos meios; a maior flexibilidade e capacidade no transporte de cargas; a segurança e o controle sobre a distribuição.

3.1 Consumo de combustível

O consumo de combustível por tonelagem transportada do modal aquaviário é o menor dentre todos os modais. Enquanto o modal rodoviário consome 15 litros de

combustível para transportar 1 tonelada de carga em um trecho de 1000 km, o modal aquaviário consome apenas 4 litros de combustível (CNT, 2013). Apesar de se tratarem de combustíveis diferentes, é possível afirmar que o menor consumo de combustível do modal aquaviário representa uma economia significativa no preço do frete.

Neste quesito deve-se levar em consideração que os custos fixos são elevados no modal aquaviário. Estes custos fixos independem de carga e distância e se referem às despesas inevitáveis para operação, tais como os custos de tripulação e praticagem. Deste modo, a vantagem econômica do modal aquaviário quanto ao consumo de combustível será tão maior quanto maiores forem os volumes de cargas transportadas e as distâncias percorridas.

O baixo consumo de combustível do modal aquaviário, quando comparado com o rodoviário, não deve ser visto apenas como uma vantagem econômica. Sob o ponto de vista ambiental, a maior eficiência energética do modal aquaviário propicia uma menor emissão de CO₂ na atmosfera (LOPES, 2015), contribuindo assim para a preservação do meio ambiente e o combate ao aquecimento global.

3.2 Vida útil da infraestrutura, dos equipamentos e dos meios

Apesar de apresentarem custos de aquisição superiores ao do modal rodoviário, o elevado tempo de vida útil dos equipamentos e dos meios utilizados no transporte aquaviário são vantagens significativas. Os equipamentos e os meios utilizados apresentam menor nível de avarias e menor custo operacional ao longo da sua vida útil (COELHO, 2017).

Quanto à vida útil da infraestrutura, as vias terrestres necessitam de constante manutenção, além de demandarem obras de grande vulto para aumento da capacidade de fluxo. Por outro lado, a via aquática, uma vez instalada a infraestrutura e adquiridos os equipamentos e os meios, necessita apenas de intervenções pontuais, tais como dragagens, sinalizações e ampliações portuárias. Uma vez em mar aberto, poucos são os investimentos para ampliação da capacidade de uma via marítima, que apresenta praticamente uma capacidade ilimitada de fluxo (LOPES, 2015).

3.3 Flexibilidade e capacidade no transporte de cargas

O transporte aquaviário sempre se destacou por sua enorme capacidade no transporte de cargas. Os granéis sólidos e líquidos representam a maior parcela do transporte de cargas na navegação de cabotagem. Entretanto, com o processo de containerização das cargas, cada vez mais o transporte de mercadorias de maior valor agregado tem ganhado espaço no modal aquaviário. Nos dias de hoje, praticamente qualquer tipo de carga pode ser

transportada com eficiência em navios, enquanto que, dada a limitação de capacidade, o modal rodoviário não se mostra adequado para transporte de granéis em longas distâncias para cargas volumosas (FONSECA, 2015).

3.4 Segurança no transporte e controle sobre a distribuição

A segurança da carga transportada é uma vantagem do modal aquaviário. Menos sujeita a acidentes no transporte, a via marítima apresenta uma grande concentração de cargas nos navios e nos terminais, o que propicia um melhor controle na distribuição da carga, reduzindo assim as suas perdas (COELHO, 2017).

Do mesmo modo que foi destacado o aspecto ambiental na vantagem relativa ao consumo de combustível, a segurança no transporte de cargas por meio aquaviário apresenta também um aspecto social, de valor intangível. O DETRAN-RS, por exemplo, apresentou em 2015 dados estatísticos da acidentalidade gaúcha envolvendo o transporte de cargas e de passageiros de 2010 a 2014. De acordo com esses dados, estimou-se que caminhões estão envolvidos em 24% dos acidentes com mortes no trânsito (DELCHIARO, 2015). Deste modo, pode-se considerar que substituir caminhões por navios no transporte de cargas apresenta também como vantagem indireta a redução das mortes no trânsito.

4 PRINCIPAIS ÓBICES PARA A CABOTAGEM

Apesar das vantagens do modal aquaviário, a matriz de transporte brasileira é baseada principalmente no modal rodoviário. O principal diferencial do modal rodoviário em relação ao aquaviário está na simplicidade do transporte. A possibilidade do transporte “porta a porta”, com uma quantidade reduzida de intermediários, torna-o atrativo sob o ponto de vista logístico (VACLAVIK e MAÇADA, 2009). Por outro lado, a falta de simplicidade, que muitas vezes se observa no modal aquaviário, é a raiz dos óbices para o desenvolvimento da navegação de cabotagem no Brasil. Dentre os diversos óbices existentes e listados nas literaturas sobre o assunto, os aqui considerados mais relevantes são: carência de uma frota regular, falta de infraestrutura portuária, preço do combustível, falta de integração entre os modais e altos custos operacionais.

4.1 Carência de uma frota regular

De acordo com dados obtidos no sítio da ANTAQ existem 184 embarcações habilitadas a realizar navegação de cabotagem no Brasil. As capacidades destas embarcações

somam 3.028.171 TPB. Desse total, 32 embarcações ligadas ao setor petrolífero respondem por 1.394.707 TPB (46,1% da capacidade total) e 10 graneleiros respondem por 588.994 TPB (19,5% da capacidade total). A distribuição completa da frota de cabotagem brasileira está disponível no sítio da ANTAQ (BRASIL, 2017).

Observa-se que a maior parcela da capacidade de transporte (65,6%) está concentrada em apenas 42 embarcações ligadas a cargas de granéis líquidos e sólidos. Esta concentração comprova a ainda incipiente participação da navegação de cabotagem no transporte de cargas de maior valor agregado, que seriam aquelas transportadas preferencialmente em navios de carga geral ou porta contêiner.

Os números disponíveis demonstram que o desenvolvimento da navegação de cabotagem passa principalmente pela necessidade de crescimento da parcela correspondente ao transporte de cargas gerais e de contêineres. Juntas, as embarcações destinadas ao transporte de contêineres e carga geral somam apenas 717.561 TPB (23,7% da capacidade total). Nesse contexto, o envelhecimento da frota de navios porta contêineres e de carga geral é um fator preocupante. Apenas 14 das 32 embarcações destinadas ao transporte de contêineres e carga geral possuem menos de 10 anos de uso.

A renovação da frota para operação na cabotagem enfrenta diversas barreiras ligadas às dificuldades econômicas do país. A ineficiência dos estaleiros brasileiros, o descumprimento de prazos de entrega de embarcações e as interrupções nos pagamentos dos repasses do fundo da Marinha Mercante dificultam o processo de renovação da frota. Esses obstáculos geram dificuldades na obtenção dos financiamentos para construção naval, refletindo em uma enorme quantidade de exigências e garantias solicitadas pelos agentes financeiros envolvidos (MOREIRA, 2017).

Como se pode observar, a carência de uma frota compatível com o potencial de transporte da navegação de cabotagem no Brasil tem uma origem estrutural de ordem econômica e se mostra um relevante óbice ao seu desenvolvimento.

4.2 Infraestrutura portuária deficiente

Em 1993, durante o Governo de Itamar Franco, o Brasil deu um importante passo no processo de modernização dos portos nacionais. Ao promulgar a lei nº 8.630, atual lei nº 12.815 (BRASIL, 2013), a chamada lei dos portos, ordenou de forma mais eficiente o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias nacionais.

Os portos nacionais sofreram desde então um relevante processo de modernização, passando a utilizar equipamentos mais eficientes e acompanhando o fenômeno

global de containerização das cargas (FONSECA, 2015). Diversos planos, tais como o Plano Nacional de Dragagem, foram implementados, e propiciaram um relevante incremento na infraestrutura portuária do país.

Entretanto, muito da infraestrutura portuária existente no país é de origem secular. O problema de deficiência da infraestrutura portuária não é de simples resolução e ainda persiste até os dias de hoje. A modernização de portos é uma iniciativa que demanda tempo, continuidade de ações e altos investimentos.

Em pesquisa realizada pela Confederação Nacional de Transportes (CNT, 2013) 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 (MOREIRA, 2017). Esta priorização faz com que os navios de cabotagem sejam mais atingidos pelos conhecidos problemas de infraestrutura portuária que afligem a navegação marítima. 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.

4.3 Preço do combustível

O custo do combustível representa cerca de 15% do custo total médio de operações de navios (MOREIRA, 2017), sendo portanto um item de relevante impacto no preço final do transporte. Enquanto o diesel utilizado por caminhões tem seu preço subsidiado pelo governo, o preço do combustível marítimo é definido sem intervenções do governo brasileiro, sujeito as interferências do mercado internacional.

Há de se levar em consideração ainda as diferenças entre a navegação de longo curso e de cabotagem. Apesar da lei nº 9.432 (BRASIL, 1997) estabelecer que os preços de combustível praticados nas navegações de longo curso são extensivos às embarcações de cabotagem, o que se observa na prática é que isenções de ICMS, PIS e COFINS não são implementadas no caso da cabotagem. Segundo a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC, 2015), o custo do combustível na cabotagem pode ficar muito acima dos

15%, representando de 35% a 50% do custo operacional. Com este percentual, o custo do combustível se torna o principal insumo da navegação de cabotagem.

Diante do exposto, a vantagem da navegação de cabotagem em relação ao consumo de combustível do transporte rodoviário se torna menos impactante, tornando-a menos competitiva.

4.4 Falta de integração entre os modais

Conforme já mencionado anteriormente, o modal rodoviário se destaca em relação aos demais modais graças a sua simplicidade. A possibilidade de despachar uma carga diretamente para o seu destino final, sem necessidade de desembarços intermediários, torna-o extremamente atraente.

A melhor maneira de concorrer com a flexibilidade oferecida pelo modal rodoviário é propiciar ao usuário final do transporte de carga uma simplicidade semelhante. Neste contexto surgem os terminais multimodais, capazes de realizar a integração entre os modais de transporte de forma rápida e eficiente, aproveitando o que cada um possui de mais vantajoso (MARTINS, 2012).

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.

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 (OLIVEIRA, 2017).

Os aspectos apresentados acima, aliados a escassez de rotas regulares de navegação de cabotagem consolidam a ineficiência da integração entre os modais de transporte no Brasil, o que afeta diretamente o desenvolvimento da navegação de cabotagem.

4.5 Altos custos operacionais

Dentre os óbices listados, os altos custos operacionais são os mais relevantes. Não obstante ao fato de que o transporte aquaviário é de maior complexidade quando comparado com os demais modais, existem ainda diversos fatores determinantes aos altos custos operacionais da navegação de cabotagem.

Os tributos incidentes na navegação de cabotagem não se restringem ao preço do frete. Existem ainda taxas relacionadas à carga. Além de onerarem o custo final do transporte, a incidência de tributos contribui com a burocracia, uma vez que existem tributos em todos os níveis de poder. Não são simples os cálculos dos mesmos, o que causa atrasos na liberação da carga (PORTELA, 2016).

Por sua vez, a burocracia não se restringe ao cálculo dos tributos. O desembaraço de cargas em navegação de cabotagem segue o mesmo rito da navegação de longo curso, com rígidos controles alfandegários e sanitários. É comum ocorrerem duplicidades de exigências ou obrigações desnecessárias. Esta burocracia ocasiona longas esperas nos portos ou nas áreas de fundeio, aguardando autorização para atracação. Estes tempos de espera provocam aumento dos custos e reduzem a competitividade do transporte (FENCCOVIB, 2017).

Com a evolução da tecnologia, diversos sistemas de TI foram desenvolvidos visando acelerar os trâmites portuários. Entretanto, ainda há muito para evoluir. Em pesquisa realizada pela Confederação Nacional de Transportes (CNT, 2013), 7,7% das empresas que deixaram de utilizar a navegação de cabotagem atribuem a culpa à burocracia do setor, que onera os custos operacionais do transporte.

Há ainda os custos relativos à praticagem e a encargos sociais do trabalho portuário, característicos do modal aquaviário e que representam parcela significativa dos custos operacionais.

O trabalho portuário, por suas origens históricas, ainda sofre pressões de sindicatos para requisição de Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA). Mesmo com a quebra do monopólio do fornecimento de mão de obra, a lei nº 12.815 (BRASIL, 2013) ainda obriga que trabalhadores portuários com vínculo empregatício sejam registrados como TPA nos sindicatos, restringindo as opções e diminuindo a concorrência na contratação de trabalhadores portuários (PORTELA, 2016).

Por sua vez, o custo de praticagem ainda é motivo de discussão. Apesar das reclamações das empresas de navegação, este custo, no Brasil, não é muito diferente da média mundial (CONAPRA, 2017). Entretanto, se comparado com o custo total das operações portuárias, é inegável a relevância desse serviço na composição do preço do frete.

Na cabotagem, o problema do custo da praticagem se agrava em relação à navegação de longo curso. Com cargas de alta tonelage e baixo valor agregado, a proporção do valor cobrado pela praticagem, em função da tonelage da embarcação, se mostra ainda mais relevante em relação ao custo total da operação.

A DPC, por meio da NORMAM 12 (BRASIL, 2011), normatiza a atividade de prático. No Brasil, a dispensa do uso de práticos em navegação de cabotagem, mesmo que em rotas regulares e portos conhecidos pelos comandantes dos navios, ainda não é de simples obtenção junto a DPC.

No ano de 2012, por meio do Decreto 7.860 (BRASIL, 2012), foi criada uma Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem (CNAP). Na opinião de alguns setores, o resultado direto desta comissão foi frustrante (PORTOS E NAVIOS, 2013), pois não logrou êxito em tornar a praticagem menos onerosa na navegação de cabotagem.

5 PRINCIPAIS NORMAS DO SETOR DE CABOTAGEM

Conforme mostrado no Capítulo 2, o setor de cabotagem no Brasil é regulado por meio de políticas de subsídios e reservas de mercado. A materialização desses incentivos é consolidada por meio de leis e regulações, que, direta ou indiretamente, buscam fomentar o desenvolvimento do setor.

As normas que regem a navegação de cabotagem são as emitidas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Entretanto, existem ainda as leis federais e as normas de outros órgãos que devem ser observadas. Como exemplo, a Agência Nacional do Petróleo (ANP) e a Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil (DPC) possuem publicações que são ligadas ao setor de navegação de cabotagem.

Dada a grande quantidade de normas que podem interferir no assunto, este capítulo irá ater-se àquelas que aqui são consideradas as principais normas do setor. No âmbito da legislação federal destaca-se a lei nº 10.893 (BRASIL, 2004), que dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante – FMM. Dentre as normas da ANTAQ destaca-se a Resolução nº 01/2015, que trata do afretamento de embarcações, e a Resolução nº 05/2016, que trata da operação por Empresas Brasileiras de Navegação (EBN).

5.1 Resolução nº 05 da ANTAQ (BRASIL, 2016)

De acordo com o estabelecido no Art.3º da Resolução nº 05/2016 da ANTAQ, a autorização para operar na navegação de cabotagem somente pode ser outorgada a Empresas Brasileiras de Navegação (EBN). Para obtenção desta outorga, as EBN devem possuir ao menos uma embarcação de bandeira brasileira em condições de operar comercialmente. Esta

embarcação não deve estar fretada a casco nu para terceiros e deve ser apropriada a navegação pretendida.

Caso não atenda os requisitos técnicos mencionados no parágrafo anterior, há também a possibilidade de outorga à embarcação afretada, a casco nu, desde que seja embarcação de bandeira brasileira com contrato de afretamento superior a 1 ano.

A única possibilidade de uma EBN, que não possua embarcação de bandeira brasileira, operar na navegação de cabotagem com embarcação de bandeira estrangeira¹, é a prevista no Art.6º da Resolução nº 05/2016 da ANTAQ. Neste caso, a EBN deve possuir embarcação de bandeira brasileira em processo de construção em estaleiro nacional, ressalvados os condicionantes previstos para garantir que a referida embarcação de bandeira brasileira esteja em processo construtivo e sem atrasos. Entretanto, o afretamento de embarcações ainda está sujeito a Resolução nº 01/2015 da ANTAQ, conforme mostrado a seguir.

5.2 Resolução nº 01 da ANTAQ (BRASIL, 2015)

A EBN, autorizada a operar na navegação de cabotagem, que opte pelo afretamento de embarcação, deve respeitar as restrições aos afretamentos impostas pela Resolução nº 01/2015 da ANTAQ. O afretamento, segundo a referida resolução, pode ser feito sem necessidade de autorização da ANTAQ, caso atendidas algumas condições. Nestes casos, exige-se apenas um registro junto à agência reguladora.

O afretamento de embarcação com bandeira brasileira não exige autorização específica. Por outro lado, o afretamento de embarcação de bandeira estrangeira pode ser feito, sem necessidade de autorização da ANTAQ, somente quando afretada a casco nu, limitado ao dobro da tonelage de embarcação semelhante em construção em estaleiro brasileiro. Nessas situações o período máximo do afretamento não deve superar 36 meses.

Existem ainda os casos onde são necessárias autorizações da ANTAQ para se utilizar embarcações estrangeiras na navegação de cabotagem. Esta autorização se aplica somente em situações específicas, onde se comprove a inexistência, indisponibilidade ou insuficiência da frota nacional para atender às necessidades de transporte. O processo para se obter a referida autorização exige o reconhecimento e a verificação do pleito mediante circularização, que é uma espécie de consulta às EBN.

¹A simples autorização para operação na navegação de cabotagem não importa na autorização de afretamento de embarcação estrangeira, que ainda está sujeita a Resolução nº 01/2015 da ANTAQ.

5.3 Lei federal nº 10.893 (BRASIL, 2004)

Com o intuito de desenvolver a Marinha Mercante e a indústria da construção Naval brasileira foi instituído o AFRMM. Este adicional é cobrado sobre o valor da remuneração de qualquer carga desembarcada em porto brasileiro e possui a alíquota de 10 % na navegação de cabotagem.

Os recursos advindos deste adicional de frete nas navegações de cabotagem são destinados às próprias EBN, quando operando embarcações de bandeira brasileira. Nos casos de EBN operando embarcações estrangeiras, o valor é integralmente direcionado ao FMM.

Existe na lei uma clara distinção entre o tratamento dado a navegação de cabotagem e a navegação de longo curso. Como exemplo da proteção dada à cabotagem, destaca-se o direcionamento do valor de 9% do AFRMM gerado na navegação de longo curso por embarcação de bandeira brasileira. Este valor, apesar de gerado em navegação de longo curso, é rateado entre as EBN que operam na cabotagem e na navegação fluvial e lacustre.

O FMM, por sua vez, destina-se a empréstimos às EBN, aos estaleiros brasileiros, à Marinha do Brasil ou a quaisquer outras aplicações em investimentos de interesse da Marinha Mercante e da construção naval brasileira.

Os valores consignados devem atender a premissa de desenvolvimento do setor, devendo ser aplicado em atividades de pesquisa, construção, reparo ou modernização de embarcações e estaleiros. Este fundo gerido pelo BNDES visa tornar as construções em estaleiros brasileiros mais atraentes e de fato pode ser visto como um subsídio à indústria naval brasileira (PINTO *et al.*, 2007).

5.4 Efeitos das leis e regulações na navegação de cabotagem

Como se pode observar, as leis e regulações do setor priorizam o transporte, ou seja, mesmo impondo restrições, preveem a possibilidade de se atender uma eventual demanda reprimida caso atendidas determinadas condições.

O objetivo do legislador é fomentar a construção naval e a navegação de cabotagem, sem esquecer as necessidades do transporte. Como dito anteriormente, esta proteção à navegação de cabotagem tem caráter estratégico para o país. Entretanto, a existência de barreiras à utilização de embarcações estrangeiras na navegação de cabotagem pode gerar aumentos nos custos do transporte e, conseqüentemente, diminuir a utilização do modal aquaviário no transporte de cargas entre portos brasileiros.

Em curto prazo, as medidas protecionistas à indústria naval brasileira podem ser encaradas como um óbice ao desenvolvimento da navegação de cabotagem, devido ao

aumento que causa no custo do frete. Mas por outro lado, essas mesmas medidas, em médio e longo prazo, caso adequadamente desenvolvidas, irão alavancar o crescimento do setor de cabotagem, pois proporcionarão uma frota nacional em melhores condições de realizar o transporte.

O efeito colateral das medidas regulatórias para o setor é o que tem sido chamado de “venda de bandeira” e “empresas de papel” (PORTOS E NAVIOS, 2015). Algumas empresas que obtêm outorga para navegação de cabotagem no Brasil, ao em vez de transportarem cargas com suas próprias embarcações, utilizam sua outorga para simplesmente afretarem embarcações estrangeiras.

Segundo representantes do setor de navegação (IZAGUIRRE, 2014), a brecha no setor regulatório que prevê a possibilidade de EBN afretarem navios estrangeiros, quando navios semelhantes estiverem em construção em estaleiro brasileiro, criou um mercado paralelo. As empresas utilizam todo o prazo autorizado para afretamento de embarcações estrangeiras e nunca concluem a construção dos navios. Muitas vezes, depois de decorrido o prazo de 36 meses, as empresas são extintas e o navio em construção é transferido para outra empresa que utiliza do mesmo expediente.

Existem ainda as empresas que monitoram as demandas e rotas dos navios para solicitarem a ANTAQ autorizações para operação com navios de bandeira estrangeira. Nestas situações, quando há indisponibilidade de navios de bandeira brasileira para transporte de carga, a autorização é concedida. Esta autorização se torna um documento de valor na mão das chamadas empresas de papel (IZAGUIRRE, 2014).

Os artifícios utilizados para afretar navios de bandeira estrangeira burlam os objetivos das leis e regulações em vigor. Nestes casos, o incentivo ao setor de construção naval não é atingido e o preço do frete, mesmo que aparentemente mais barato por utilizar embarcações estrangeiras, acaba ficando acima do que poderia ser caso não existissem as medidas regulatórias e os navios pudessem ser livremente afretados sem intermediários. Nessas situações as medidas regulatórias não fomentam a indústria naval e apenas causam aumento do preço do frete.

6 PROPOSTAS PARA O DESENVOLVIMENTO DA CABOTAGEM

O desafio em propor ações que promovam o desenvolvimento da cabotagem não reside nas ideias e sim nos custos para sua implantação. Trata-se de um setor que envolve meios de grande porte, transportando volumes significativos de cargas. Na maior parte das

vezes as intervenções sugeridas para desenvolver a cabotagem resultam na necessidade de relevantes investimentos.

Como visto nos capítulos anteriores, os óbices e as regulações do setor são o norte para as ações a serem empreendidas. As propostas apresentadas a seguir, caso implantadas, podem contribuir para o incremento desse importante modal.

6.1 Modernização e criação de uma frota regular

Não obstante ao fato de que o Governo Federal, por meio de financiamentos, já vem fomentando os investimentos na construção naval, resta ainda a necessidade de tornar mais eficiente a navegação de cabotagem, para que possa concorrer com o modal rodoviário.

A utilização de navios com maior capacidade operacional, em rotas pré-definidas, com escalas em dias fixos da semana, pode atrair para a navegação de cabotagem o transporte de cargas com maior valor agregado. A médio e longo prazo estas rotas podem se tornar economicamente viáveis. Gradativamente, o transporte de cargas que hoje é preferencialmente realizado por meio rodoviário, passaria a ser feito por meio aquaviário (COELHO, 2017).

A dificuldade de implantação de uma frota regular moderna e eficiente vai além do problema econômico de investimento inicial nas embarcações. Existe ainda o problema de se manter inicialmente em operação uma frota regular, mesmo que deficitária. Este problema pode ser amenizado com subsídios do governo e mediante ações que simplifiquem os processos alfandegários e os tributos de cargas transportadas em frotas regulares, tornando o frete das cargas transportadas menos elevados. Simplificando os tramites e os custos para embarque de cargas, a procura pelos serviços irá aumentar.

6.2 Investimento em infraestrutura

A navegação de cabotagem necessita também de terminais modernos, com berços de atracação e retroportos destinados exclusivamente às frotas regulares de cabotagem.

A criação de uma infraestrutura exclusiva permite que as cargas provenientes da navegação de cabotagem sejam separadas das cargas provenientes da navegação de longo curso. Esta segregação pode simplificar os trâmites para o desembarço das cargas.

Ao receber e armazenar em locais específicos as cargas de cabotagem simplifica-se a integração com os demais modais, tornando o transporte mais eficiente. Por sua vez, são necessários também mais terminais multimodais, com centros de distribuição mais próximos dos centros de consumo e de produção.

O crescimento da navegação de cabotagem depende também da criação de uma infraestrutura terrestre de transporte, ligando por terra o modal aquaviário até o destinatário final. Portanto, curiosamente, para o crescimento da cabotagem é necessário investimento nos modais rodoviário e ferroviário. Somente com parcerias e integração entre os modais é possível garantir o serviço porta a porta, principal fator de atratividade do modal rodoviário em detrimento do aquaviário.

6.3 Desburocratização do setor

Como mencionado ao longo do texto, tornar mais simples a escolha pelo transporte aquaviário é determinante para o seu crescimento. Para que a burocracia do setor não seja um entrave ao seu desenvolvimento é necessário que os procedimentos e as exigências documentais sejam equivalentes aos dos demais modais.

Independentemente do valor da carga tributária no setor de cabotagem, a cobrança dos tributos deve se tornar mais simples. O setor necessita de uma verdadeira reforma tributária. É necessária uma reordenação das cobranças de impostos. Valores que incidem sobre a carga e o frete e advém das três esferas de poder devem ser mais facilmente calculados, evitando assim o atraso na liberação de cargas.

No contexto da desburocratização do setor inclui-se também a necessidade de uma maior informatização. Apesar da constante criação de sistemas de TI para o setor portuário, os mesmos necessitam ser integrados e operacionalizados, de modo que proporcionem de fato um ganho de eficiência nos trâmites burocráticos.

6.4 Políticas públicas para o setor

O Governo Federal tem papel fundamental no desenvolvimento do setor. Não é possível a criação da infraestrutura necessária sem a participação efetiva e o investimento do Estado. Para tanto, os governantes não devem enxergar apenas as vantagens econômicas. Devem levar em consideração a importância estratégica para o país. O crescimento do modal aquaviário obriga uma transformação cultural, que necessita da interferência direta do poder público para uma política de migração de modal.

A escolha por políticas públicas deve contabilizar as vantagens intangíveis do desenvolvimento da navegação de cabotagem. Devem pesar sobre as decisões as vantagens sociais e ambientais do modal aquaviário, que apresenta menor emissão de gases poluentes e maior segurança para as pessoas no trânsito, com a redução de caminhões nas estradas.

Especialmente, o preço dos combustíveis na navegação de cabotagem deve ser ajustado. As isenções de impostos previstas para a navegação de longo curso devem ser estendidas à cabotagem, conforme prevê a lei nº 9.432 (BRASIL, 1997). Se possível, a exemplo do que ocorre com o diesel no transporte rodoviário, o combustível para navegação de cabotagem deve ser subsidiado para as frotas regulares.

6.5 Fiscalização e ajustes das normas

A busca do Governo Federal em aprimorar as normas para o setor é constante, entretanto, a efetividade das ações não tem sido satisfatória. Além das regulações da ANTAQ, o poder público deve se mostrar mais presente para corrigir distorções em setores específicos, que interferem diretamente no desenvolvimento da cabotagem, como por exemplo, as normas sobre praticagem e mão de obra portuária.

É de suma importância que os custos de praticagem sejam especificamente menores para a cabotagem. A forma mais eficaz para esta redução de custos seria a dispensa de práticos em manobras de navios de cabotagem. Apesar de não excluir a possibilidade, as condições impostas pela NORMAM 12 (BRASIL, 2011) ainda são muito restritivas e dificultam a sua implantação. A existência de frotas regulares, com prévio conhecimento das embarcações e das Zonas de Praticagem (ZP), justificam que sejam adotadas medidas menos restritivas, proporcionando uma vantagem adicional para o transporte de carga na navegação de cabotagem.

Quanto à mão de obra portuária, a exigência de contratação de trabalhadores portuários exclusivamente dentre TPA registrados se mostra de pouca utilidade. Além de não ser uma medida que fomente a criação de empregos, prejudica a busca por pessoal qualificado e diminui a eficiência das operações portuárias. Uma ação simples do poder público, revogando esta exigência da lei, pode contribuir de sobremaneira à redução dos custos operacionais da navegação de cabotagem.

Em se tratando de fiscalização, apesar da ANTAQ atualizar constantemente suas regulações para o setor, os artifícios para burlar as normas persistem, como pode ser visto no Capítulo 5, onde foram apresentados os problemas de venda de bandeira e empresas de papel. Ao revisar periodicamente suas regulações, a ANTAQ cumpre com o seu papel de agência reguladora. Neste caso, o problema não é de legislação e sim de fiscalização. Deve haver uma fiscalização mais rígida para combater as distorções causadas. As ferramentas legais existentes devem ser utilizadas para evitar que intermediários onerem os custos da navegação por meio de artifícios para burlar as regulações. Somente desta a forma será possível colocar

em prática o objetivo maior das regulações, que é o desenvolvimento da construção naval brasileira e, conseqüentemente, da navegação de cabotagem.

7 CONCLUSÃO

O extenso litoral brasileiro propicia condições ideais para o desenvolvimento da navegação de cabotagem. Um país emergente como o Brasil, que precisa de meios para escoar sua produção, deveria ter na navegação de cabotagem um alicerce logístico muito mais representativo na matriz de transportes do país.

Por outro lado, os problemas estruturais do país têm interferido nas ambições de crescimento do setor. Trata-se de um país com dificuldades em manter ajustada a sua economia. Esta instabilidade compromete a continuidade dos programas de investimento e se reflete na priorização do transporte rodoviário, que apresenta maior flexibilidade para lidar com as intermitências do sistema.

As ações para o desenvolvimento da navegação de cabotagem têm se restringido a ações isoladas dos governos. Entretanto, o caráter estratégico da navegação de cabotagem exige não somente políticas de governos. São necessárias políticas de Estado, com continuidade de ações e planejamento. Por se tratar de um setor ainda muito carente de infraestrutura e meios, a presença do Estado é essencial para o seu crescimento. Esta participação não representa o abandono por completo do livre mercado, nem a criação de estatais. O papel do Estado neste setor é regulatório, com políticas de subsídios e investimentos públicos.

Conhecer melhor a navegação de cabotagem no Brasil permitiu identificar os obstáculos, conhecer suas virtudes e apresentar ideias, que, caso implementadas, contribuirão para o seu desenvolvimento. Com a construção deste trabalho foi possível concluir que as ações que vem sendo empreendidas não estão sendo capazes de desenvolver o setor de navegação de cabotagem de forma compatível com o seu potencial.

O poder público atua de forma eficiente na criação de regulações para o setor, entretanto a fiscalização das normas criadas não é satisfatória. Realizar uma fiscalização eficiente sem que sejam criados entraves burocráticos permanece como desafio. Sob o ponto de vista dos investimentos, a perspectiva de incremento da navegação de cabotagem está diretamente ligada à participação do Estado nos investimentos para o setor, sem o qual não se vislumbra uma possibilidade de crescimento.

Por fim, é possível concluir que o incremento da parcela da navegação de cabotagem na matriz de transportes do Brasil somente será alcançado mediante uma conjunção entre a vontade da sociedade, a vontade política e a estabilidade econômica. Desta forma, o desenvolvimento da navegação de cabotagem ocorrerá concomitantemente com o crescimento do país, como parte de um conjunto de atores interdependentes que contribuem mutuamente.

REFERÊNCIAS

- ABAC - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS ARMADORES DE CABOTAGEM. *Prioridades da Cabotagem*. 43ª Reunião Ordinária. Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio. Brasília, DF. 12 de agosto de 2015. Disponível em: <<http://www.agricultura.gov.br/assuntos/camaras-setoriais-tematicas/documentos/camaras-tematicas/infraestrutura-e-logistica/prioridades-da-cabotagem-abac-43.pdf>> Acesso em: 02ago.2017.
- ARAUJO, J. *Um Retrato da Navegação de Cabotagem no Brasil*. Tecnológica. 28mai.2014. Disponível em <www.tecnologica.com.br/portal/artigos/66018/retrato-navegacao-cabotagem-brasil/> Acesso em 23abr.2017.
- BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ. *Resolução Normativa nº1, de 13 de fevereiro de 2015*. Aprova a norma que estabelece os procedimentos e critérios para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação nas navegações de apoio portuário, apoio marítimo, cabotagem e longo curso.
- BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ. *Resolução Normativa nº5, de 23 de fevereiro de 2016*. Aprova a norma para outorga de autorização à pessoa jurídica, constituída nos termos da legislação brasileira e com sede e administração no país, que tenha por objeto operar nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem ou longo curso.
- BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ. *Frota Geral - Analítica*. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/Portal/Frota/ConsultarFrotaGeral.aspx>> Acesso em: 25jun.2017.
- BRASIL. *Decreto nº 7.860, de 6 de dezembro de 2012*. Cria a Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem, com o objetivo de elaborar propostas sobre regulação de preços, abrangência das zonas e medidas de aperfeiçoamento relativas ao serviço de praticagem; e altera o Decreto no 2.596, de 18 de maio de 1998.
- BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. NORMAM-12. *Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem*. 1ª Rev - Mod. 18. Rio de Janeiro, 2011.
- BRASIL. Estado-Maior da Armada. EMA-305. *Doutrina Básica da Marinha*. 2ª Rev. Brasília, 2014.
- BRASIL. Estado-Maior da Armada. EMA-400. *Manual de Logística da Marinha*. 2ª Rev - Mod. 1. Brasília, 2003.
- BRASIL. *Lei nº 9.432, de 08 de janeiro de 1997*. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

BRASIL. *Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004*. Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências.

BRASIL. *Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013*. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007 e dá outras providências.

COLLYER, W. *A importância do direito marítimo e da regulação dos transportes e portos para o desenvolvimento da logística*. Journal of Transport Literature. Vol. 7, n. 1, pp. 194-201, Jan. 2013. Disponível em: <www.scielo.br/pdf/jtl/v7n1/v7n1a12.pdf> Acesso em: 18jun.2017.

CNT - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. Anuário CNT do Transporte. *Estatísticas Consolidadas*. 2017.

CNT - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. Pesquisa CNT do Transporte Aquaviário. *Cabotagem*. Brasília, Brasil. 2013.

COELHO, A. *O Desenvolvimento da Navegação de Cabotagem*. Fórum de Transporte Multimodal de Cargas. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/Portal/pdf/Palestras/PalestraCabotagemAEB.pdf>> Acesso em 20mai.2017.

CONAPRA - CONSELHO NACIONAL DE PRATICAGEM. *O que é Praticagem*. 2016. Disponível em: <<https://www.praticagemdobrasil.org.br/o-que-e-praticagem>> Acesso em 25jun.2017.

CRUZ, C. *Character Sebastian Cabot*. Fotifications World. Disponível em: <http://fortalezas.org/?ct=personagem&id_pessoa=2224> Acesso em 20jul.2017.

DELCHIARO, A.P. *Caminhões estão envolvidos em 24% dos acidentes com morte*. Informativo VELTEC. 2015. Disponível em: <<https://veltec.com.br/caminhoes-envolvidos-em-acidentes/>> Acesso em: 10jul.2017.

FENCCOVIB - FEDERAÇÃO NACIONAL DOS CONFERENTES E CONSERTADORES DE CARGA E DESCARGA, VIGIAS PORTUÁRIOS, TRABALHADORES DE BLOCO, ARRUMADORES E AMARRADORES DE NAVIOS. *Portos Entravados*. Disponível em: <<http://www.fenccovib.org.br/portos-entrevados/>> Acesso em 15ago.2017.

- FONSECA, R. *A Navegação de Cabotagem de Carga no Brasil*. Revista Mercator, Fortaleza, v. 14, n. 1, p. 21-46, jan./abr. 2015.
- IZAGUIRRE, M. *Venda de bandeira, a pirataria que aflige o setor de cabotagem*. Clipping Marítimo. Disponível em: <<http://www.kincaid.com.br/clipping/20845/Venda-de-band.html>> Postado em 29set.2014. Acesso em 20jul.2017.
- LOPES, E. *Navegação de cabotagem: vantagens, entraves e soluções*. Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil. Disponível em: <http://www.canaldoprodutor.com.br/sites/default/files/artigo-10_2.pdf> Postado em 18set.2015. Acesso em 20jun.2017.
- MARTINS, F. *Cabotagem como Alternativa no Transporte Doméstico de Cargas: Uma Avaliação Hierárquica de seus Entraves*. Dissertação de Mestrado em Engenharia de Transportes. Instituto Militar de Engenharia. 2012.
- MOREIRA, W. *O Desenvolvimento da Navegação de Cabotagem no Brasil*. 6º Encontro de Logística e Transportes. 2011. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/Portal/pdf/Palestras/FIESP_jun_2011_ANTAQ-Wagner.pdf> Acesso em: 25jun.2017.
- OLIVEIRA, N. *Vantagens e desvantagens do transporte de cabotagem no país*. Agência Brasil. Disponível em: <<https://www.terra.com.br/noticias/brasil/vantagens-e-desvantagens-do-transporte-de-cabotagem-no-pais,0b50dc840f0da310VgnCLD200000bbcecb0aRCRD.html>> Acesso em 21ago.2017.
- PINTO, M; COLIN, E; FAVARIN, Julio; AKAO, D; ANDERSON, V. *Legislação de Cabotagem no Brasil: Oportunidades e Entraves para a Indústria de Construção Naval*. VERAX Consultoria. 2007. Disponível em: em <http://www.veraxc.com/documentos/VX00-090826-ConstrucaoNaval-Cabotagem.pdf>> Acesso em 17jul.2017.
- PORTELA, M. *O Sistema Portuário Nacional e o Desenvolvimento da Navegação de Cabotagem*. Trabalho de Conclusão de Curso de MBA Executivo em Administração: Gestão Portuária. Fundação Getúlio Vargas. 2016.
- PORTOGENTE. *A História da Navegação de Cabotagem*. 01jan2016. Disponível em <<https://portogente.com.br/portopedia/78255-a-historia-da-navegacao-de-cabotagem>> Acesso em 11jun.2017.
- PORTOS E NAVIOS. *Resultado frustrante*. Edição nº 633 de outubro de 2013. Disponível em <<https://www.portosenavios.com.br/revista-633-outubro-2013/601-portos-e-logistica-633/21140-resultado-frustrante>> Acesso em 23jul.2017.
- PORTOS E NAVIOS. *Armadores de cabotagem apostam em cargas pesadas*. 01jan.2015. Disponível em <<https://www.portosenavios.com.br/navegacao-e-marinha/27611-armadores-de-cabotagem-apostam-em-cargas-pesadas>> Acesso em 30jul.2017.

RIBEIRO, P. C. e FERREIRA, K. *Logística e transportes: uma discussão sobre os Modais de transporte e o panorama brasileiro*. XXII Encontro Nacional de Engenharia de Produção. Curitiba – PR, 23 a 25 de outubro de 2002.

SILVA, J. C. L. *A estratégia brasileira de privilegiar as rodovias em detrimento das ferrovias*. Brasil Escola. Disponível em <<http://brasilecola.uol.com.br/geografia/por-que-brasil-adotou-utilizacao-das-rodovias-ao-inves-.htm>> Acesso em 17ago.2017.

VACLAVIK, M.C. e MAÇADA, A. G. *Análise da Viabilidade da Utilização da Cabotagem: um Estudo de Caso*. XXXIII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração – ANPAD. São Paulo-SP, 19 a 23 de setembro de 2009.