

Nota informativa



A Importância da Aprovação do Projeto BR do Mar: o Caso da Redução dos Custos Econômicos Associados ao Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM)

Resumo

- ✓ O Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) – incluída no Programa de Estímulo à Cabotagem, denominado BR do Mar – representa a cobrança sobre transporte aquaviário da carga de qualquer natureza descarregada nos portos brasileiros;
- ✓ A aprovação da BR do Mar promoveu um corte significativo na alíquota do AFRMM, em especial sobre o adicional que incide sobre a navegação de longo curso, saindo de 25% para 8%;
- ✓ A redução do AFRMM pode reduzir o preço dos itens da cesta básica em, pelo menos, 4%;
- ✓ A facilitação das importações poderia dinamizar, bem como baratear a produção interna, impactando o Produto Interno Bruto em até 0,2%;
- ✓ A mudança na alíquota do AFRMM representa a remoção de uma elevada distorção para diversos setores econômicos. **Espera-se uma redução do custo de vida interno, em especial dos mais pobres a partir do barateamento dos alimentos, com rebatimentos sobre o preço de combustíveis e gás de cozinha;**
- ✓ Em resumo, **a redução do AFRMM constitui um importante movimento no sentido da eliminação do “custo Brasil”.**

Décadas de medidas protecionistas contribuíram para a proliferação de uma visão distorcida sobre o comércio internacional nos países em desenvolvimento. Via de regra, barreiras à importação são justificadas a partir de argumentos voltados para a proteção da indústria nacional e/ou preservação de empregos. Na mesma linha de raciocínio, a importação de bens é, invariavelmente, associada a um desejo



supérfluo que poderia ser suprido no mercado local. Dados recentes do Latinobarómetro¹ corroboram essas afirmações. Quando questionados sobre o consumo de dois produtos de mesma qualidade e mesmo preço, porém, um deles produzido nacionalmente e outro vindo do mercado externo, 65% dos brasileiros demonstram preferência pelo produto nacional e; apenas 16% se mostram indiferentes (o que constitui a resposta mais próxima da racionalidade econômica).

O que poucos conseguem enxergar é que a pauta de importação brasileira é composta em sua maioria por bens intermediários voltados às produções agrícola e industrial. É difícil encontrar um produto 100% nacional no mundo globalizado de hoje. Cada produto possui componentes de diversos países, com maior ou menor conteúdo nacional. O fato é que a importação é fundamental para que os produtos “nacionais” sejam produzidos e/ou melhorados. O preço dos produtos nacionais depende do preço dos produtos importados, por mais contraditória que possa parecer tal afirmação. Vale notar, por exemplo, que os aditivos agrícolas, combustíveis e insumos para a indústria de transformação compõem quase 20% do total importado. Em outras palavras, barreiras à importação contribuem para uma produção interna mais onerosa. **Com isso, os brasileiros pagam mais caro pelos produtos nacionais, tendo menos dinheiro para outras atividades como serviços, lazer, turismo etc.** Em suma, o mecanismo de proteção da indústria nacional a torna menos competitiva e, paradoxalmente para as mentes protecionistas, menos capaz de gerar empregos.

No contexto de uma batalha imaginária “Brasil *versus* resto do mundo” se enquadra o Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) – incluída no Programa de Estímulo à Cabotagem, denominado BR do Mar. Trata-se de uma cobrança sobre transporte aquaviário da carga de qualquer natureza descarregada nos portos brasileiros. De forma resumida, o AFRMM é calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se as seguintes alíquotas:

Alíquotas atuais**Alíquotas alteradas e/ou mantidas pela BR
do Mar**

¹ O Latinobarómetro é uma Organização não Governamental, sem finalidade lucrativa, sediada em Santiago do Chile e que, anualmente, realiza pesquisas relativas ao comportamento, opinião em diversos países Latino Americanos. Os dados podem ser obtidos neste endereço: <https://www.latinobarometro.org/latContents.jsp>. Essa informação foi extraída do banco de 2018.



I - 25% (vinte e cinco por cento) na navegação de longo curso;

II - 10% (dez por cento) na navegação de cabotagem; e

III - 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

I - 8% (oito por cento) na navegação de longo curso;

II - 8% (oito por cento) na navegação de cabotagem; e

III - 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

IV – 8% (oito por cento) na navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte de granéis sólidos e outras cargas nas Regiões Norte e Nordeste.

Na prática o custo do AFRMM recai sobre o consumidor. Em outras palavras, o contribuinte do AFRMM é o dono da carga, aquele que importa. Nesse sentido, a categoria de longo curso assume papel de destaque na constituição da política. Em verdade, ela representa mais de 99% do valor arrecadado pelo adicional. De forma simples e direta, o longo curso funciona da seguinte forma: sempre que um navio desembarca nos portos brasileiros com mercadorias importadas, há uma cobrança de 25% sobre o valor total do frete.² Um exemplo pode ilustrar melhor esse mecanismo. O transporte da uréia agrícola entre o Mar Negro e o Porto de Paranaguá no Paraná, que pelo mecanismo de mercado deveria custar US\$ 31 a tonelada (dólares), passa – com o acréscimo do AFRMM - para US\$ 39 a tonelada. A uréia afeta diretamente o preço do trigo, milho e feijão, produtos comuns no consumo alimentar dos brasileiros, uma vez que tal produto é usado como fonte de nitrogênio para estas culturas.³

Na prática, esse custo adicional no frete é repassado para o consumidor final, gerando todo tipo de distorção no mercado interno. Continuando com o exemplo dos produtos agrícolas, estimativas da Secretaria de Política Econômica (SPE) indicam que a redução do AFRMM pode reduzir o preço dos itens da cesta básica em, pelo menos, 4%. Esse número pode parecer diminuto, mas deve-se considerar que governo federal mantém um gasto tributário associado à desoneração do PIS/COFINS dos itens da

² O AFRMM incide também sobre outros tipos de navegação. Contudo, esta nota se concentrará na navegação de longo curso como uma forma de simplificar o raciocínio.

³ Veja, por exemplo, <https://agropos.com.br/ureia-agricola/>



cesta básica com custo anual de R\$ 17,6 bilhões, aproximadamente. Como resultado, estima-se que essa política pública contribuiu para uma redução do preço desses itens em torno de 7%.⁴

Contudo, os benefícios da redução do AFRMM não param por aí. A facilitação das importações poderia dinamizar, bem como baratear a produção interna, impactando o Produto Interno Bruto em até 0,2%. Nesse sentido, a mudança na alíquota do AFRMM representa a remoção de uma elevada distorção para diversos setores econômicos. **Espera-se uma redução do custo de vida interno, em especial dos mais pobres a partir do barateamento dos alimentos, com rebatimentos sobre o preço de combustíveis e gás de cozinha** (onde incidem custos de cabotagem). No mais, haverá uma melhora a alocação de recursos no setor produtivo em geral, com reflexos sobre o setor de serviços elevando o poder de compra do brasileiro. Essa facilitação da inserção do Brasil no mercado internacional será benéfica para cada consumidor nacional. Em resumo, **a redução do AFRMM constitui um importante movimento no sentido da eliminação do “custo Brasil”**.

⁴ Boletim SECAP, Desoneração da Cesta Básica, edição 11, 2019.