



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
COMISSÃO NACIONAL DAS AUTORIDADES NOS PORTOS – CONAPORTOS
COMITÊ TÉCNICO DE ESTÍMULO À CABOTAGEM

ATA DA 2ª REUNIÃO

Data: 28/05/2019 - **Horário:** 14h30min

Local: Sala de Reuniões do Gabinete do Departamento de Navegação e Hidrovias, da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, localizada no endereço EQSW 301/302, Lote N2 01, Ed. Montes, 1º andar. Bairro Setor Sudoeste, na cidade de Brasília/DF.

ABERTURA

Às quatorze horas e trinta minutos do dia vinte e oito de maio do ano de dois mil e dezenove, na Sala de Reuniões do Departamento de Navegação e Hidrovias, da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, foi dado início à 2ª Reunião do Comitê Técnico de Estímulo à Cabotagem, constituído no âmbito da Comissão Nacional das Autoridades nos Portos - CONAPORTOS, sob a presidência de seu **Coordenador**, o senhor **DINO ANTUNES DIAS BATISTA**, Diretor de Navegação e Hidrovias, da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, contando com a presença dos seguintes membros e convidados:

Membros presentes:

- ANTONIO CARLOS FLORÂNCIO – Auditor Fiscal – Vigiairo – MAPA
- MARCELO CARVALHO DE DONATO – Especialista em Regulação – Gerência de Regulação e Navegação Marítima/ANTAQ;
- MAURO JOSÉ ROCHA DE ARAÚJO – Assessor – Ministério da Defesa
- ROGÉRIO ALEXANDRE REGINATO – Assessor – Casa Civil
- DÁRIO DA SILVA BRAYNER FILHO – Assessor – SUANA/RFB

Convidados:

- EDIGAR JUNIO DA SILVA MARTINS – Chefe da Divisão de Informação Estratégica – SNPTA/MINFRA
- MARCOS PAULO BOGOSSIAN - MINFRA
- BRUNA RONCEL DE OLIVEIRA – Coordenadora – DNHI/SNPTA/MINFRA

1 – Abertura da Reunião

O Coordenador do Comitê Técnico de Estímulo à Cabotagem procedeu à abertura dos trabalhos saudando os membros e os convidados presentes.

Foi dispensada a assinatura na Ata da 1ª Reunião no início desta reunião, haja vista que os membros que dela participaram não estavam presentes na segunda reunião, tendo sido esclarecido que a equipe do Departamento de Navegação e Hidrovias providenciaria a coleta das assinaturas em data posterior.

O Coordenador relatou aos membros as providências que já foram realizadas, decorrentes da primeira reunião, quais sejam: i. encaminhamento de carta para a Procomex para registrar o interesse público na atuação daquele instituto com foco na otimização dos processos da cabotagem e que o prazo inicial estimado pela Procomex, para o início dos trabalhos, caso o Instituto obtivesse sucesso em encontrar parceiros para o custeio dos trabalhos, seria julho de 2019;

2 – Apresentação:

2.1 – Assuntos:

2.1.1 – Atuação do CT-Cabotagem na identificação dos processos que apresentam problemas na cabotagem, para atuação em paralelo com a Procomex.

O Coordenador do Comitê sugeriu aos membros que façam um levantamento, cada um em sua área de atuação, dos principais problemas que já foram identificados na cabotagem brasileira, especialmente aqueles que constaram em estudos realizados no passado, para que o CT possa estudar, paralelamente à Procomex, e sugerir proposta de solução para esses processos problemáticos. A ideia é discutir no âmbito do Comitê, ponto a ponto, cada um dos problemas identificados. O membro Dário Bayner, da RFB, sugeriu que, se possível, o Comitê utilize a mesma metodologia do Procomex, mapeando os processos e tentando identificar a solução que seria mais adequada para atender o setor, se possível usando o a ferramenta “As is” e “To be”.

Deliberação: Todos os membros concordaram com as sugestões, então o Coordenador solicitou que os membros enviassem para a equipe do DNHI os temas que entendessem mais relevantes para constarem como pauta das próximas reuniões.

2.1.2. Apresentação do Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem – BR do MAR

O Coordenador do Comitê informou aos membros que o Departamento de Navegação e Hidrovias está, no exercício das suas atribuições, desenvolvendo nova política para a cabotagem brasileira. Ponderou que, ainda que o CT não tenha a atribuição para formular ou subsidiar a formulação de políticas, entendeu que seria relevante trazer ao Comitê aquilo que está sendo trabalhado pelo DNHI para a cabotagem. Contextualizou que o Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem que está sendo formulado pelo DNHI considera os estudos e recomendações do TCU, SAE-PR, CGU, do próprio setor de transporte de cargas pela cabotagem, dos usuários do serviço e da indústria naval brasileira, com o propósito de reduzir o custo logístico para o usuário do serviço, incrementar a oferta e a qualidade do transporte por cabotagem, aumentar a competitividade das empresas brasileiras de navegação e estimular o desenvolvimento da indústria naval nacional para a construção, jumborização, conversão, modernização, docagem e reparação embarcações de cabotagem.

O Coordenador iniciou a apresentação do Programa BR do MAR, apresentando o número de embarcações no país e capacidade de transporte por cabotagem que atende o mercado interno atualmente, alertando a dificuldade que o governo tem de encontrar um número assertivo, por existirem inconsistências nos dados disponibilizados nos sistemas que hoje o governo possui (ANTAQ/MERCANTE), dificuldade essa que o TCU também identificou em seu relatório de auditoria.

Durante a apresentação, o Coordenador relatou que o transporte por container é o tipo de transporte mais elástico ao crescimento da cabotagem e, portanto, o mais promissor para incrementar a participação do transporte aquaviário na matriz logística do país. Destacou-se que, segundo diagnósticos, a Cabotagem já apresenta custo menor do que o transporte rodoviário, mas o que ainda afasta o embarcador desse modo de transporte é a imprevisibilidade e indisponibilidade do serviço e a burocracia envolvida nos processos de embarque e desembarque da carga. Foi levantada a preocupação de ser feito um trabalho que preveja também algo que envolva a infraestrutura terrestre de acesso aos portos. O Coordenador destacou que este tema já está sendo avaliado no âmbito da Secretaria Nacional de Portos. Na sequência, o Coordenador continuou o relato, mencionando que a imprevisibilidade e eventuais indisponibilidades no transporte por cabotagem atrapalha o processo produtivo das indústrias e esses produtores precisam de um meio de transporte estável para viabilizar o escoamento da sua produção. Hoje os produtores olham a cabotagem com insegurança, com um olhar de risco logístico. Representante da Antaq destacou que a greve dos caminhoneiros ajudou a colocar a importância do transporte por cabotagem em destaque.

O Coordenador do CT relatou também sobre as diversas posições de representantes do governo sobre a pertinência ou não de abrir a cabotagem para empresas estrangeiras não sediadas no país, o que também foi discutido no âmbito das negociações do Mercosul-União Europeia. Alertou-se que a concorrência das empresas brasileiras de navegação com as empresas estrangeiras não é possível, pois as empresas estrangeiras possuem facilidades e condições legais, trabalhistas e fiscais bastante diferenciadas das empresas brasileiras. Assim, alertou-se que a abertura para empresas estrangeiras poderá significar a inexistência de empresas brasileiras de navegação para o transporte das cargas nacionais, a inconstância do serviço, insegurança da costa e do mercado, etc. O Coordenador esclareceu que a política que foi definida no BR do MAR, em linhas gerais, prevê o aumento da frota com garantia de estabilidade aqui na costa brasileira, com ou sem bandeira brasileira, com garantia de empregabilidade de marítimos nacionais. O representante da SUANA/RFB alertou que a contratação de marítimos nacionais em embarcações de bandeira estrangeira pode ocasionar a necessidade deste trabalhador ter que pagar IRPF duas vezes, pois aqui no Brasil isso já acontece, em alguns casos. A respeito das propostas do Programa que envolvem a exclusão de receitas tributárias, o Sr. Dário, representante da RFB, colocou a sua equipe na RFB à disposição para fazer o estudo de impacto orçamentário das propostas. O Coordenador do CT, Sr. Dino, se comprometeu a enviar um Ofício à SUANA/RFB para solicitar esse apoio. Ao entrar no tema "Porto" o convidado, Marcos Bogossian ponderou a necessidade de serem trabalhados, em paralelo, temas referentes ao IBAMA e ANVISA, que, por vezes, travam o desempenho de terminais portuários. Ainda sobre Porto, questionou-se se haverá algum plano para criação de terminal específico para cargas de cabotagem e foi esclarecido pelo Coordenador do CT que terminal só de cabotagem não é viável, pois grande parte das cargas da cabotagem brasileiras são cargas denominadas "feeder", que vêm do longo curso, são descarregadas em algum porto brasileiro e transportadas para outro porto brasileiro por empresas brasileiras de navegação. Assim, para viabilizar este transporte feeder não é viável a criação de terminal ou porto específico para a cabotagem. Sobre o tema "praticagem" foi esclarecida a proposta de permitir à empresas privadas que realizem estudos para análise do escopo técnico de zonas de praticagem para identificar a real necessidade de práticos ou a possibilidade de dispensa deles em determinados locais/fainas. O representante da Marinha destacou hoje a Marinha não libera a necessidade da praticagem para redução do risco da operação. Destacou-se também a necessidade de dar maior transparência contábil ao serviço da praticagem, em razão do interesse público envolvido. Quanto ao arbitramento do valor, foi esclarecido que com a extinção da CNAP está sendo estudada criar uma nova Comissão tripartite, com participação do Poder Público, usuários e práticos, para que possam ser arbitrados os valores do serviço quando não houver consenso entre as partes.

Os membros manifestaram concordar com as propostas apresentadas e parabenizaram o DNHI pelo trabalho desenvolvido.

2.2 – Deliberações e Encaminhamentos

Ao finalizar a reunião, o Coordenador ratificou a necessidade de que os membros indiquem propostas de temas para serem debatidas nas próximas reuniões relacionadas aos processos da cabotagem que são “problemáticos” e precisam ser solucionados, sendo assim, foi deliberado que os membros do Comitê Técnico de Estímulo à Cabotagem encaminhariam para o DNHI propostas de temas para serem debatidas nas próximas reuniões.

Foi agendada a próxima reunião para 18/07/2019.

3 – Encerramento:

Nada mais havendo a ser tratado, o Coordenador do Comitê Técnico de Estímulo à Cabotagem declarou encerrada a reunião, agradecendo a presença de todos.

Eu, Bruna Roncel de Oliveira, Coordenadora do Departamento de Navegação e Hidrovias – SNPTA/MINFRA, lavrei a presente ata, cujo teor foi aprovado pelos participantes da reunião, seguindo assinada por mim e por todos os membros presentes.

Brasília, 05 de julho de 2019

DINO ANTUNES DIAS BATISTA

Diretor de Navegação e Hidrovias – DNHI/SNPTA/MINFRA
(Coordenador do Comitê Técnico de Estímulo à Cabotagem)

MARCELO CARVALHO DE DONATO
Especialista em Regulação
Gerência de Regulação e Navegação
Marítima/ANTAQ

MAURO JOSÉ ROCHA DE ARAÚJO
Assessor
Ministério da Defesa

ROGÉRIO ALEXANDRE REGINATO
Assessor
Casa Civil/PR

ANTONIO CARLOS FLORÂNCIO
VIGIAGRO – MAPA

DÁRIO DA SILVA BRAYNER FILHO
Assessor
SUANA/RFB

BRUNA RONCEL DE OLIVEIRA
Coordenadora – DNHI/SNPTA/MINFRA
(escrevente)