/ Mercado de Frete

O mercado para contratação dos serviços de fretes rodoviários registrou desaceleração em agosto no Mato Grosso, em função do término da colheita de milho no estado, que teve seus últimos 3% colhidos neste mês.

Importante:

O Estado do Mato Grosso, produziu 74,6 milhões de toneladas de grãos, na safra 2019/20, o que representa 28,9% de toda a movimentação de cargas de produtos agrícolas (sobretudo de soja, milho e algodão).

Com a maior parte da colheita do cereal sendo realizada no mês de julho, o mercado rodoviário atingiu o ápice dos valores de frete. No entanto, ao longo do mês de agosto, uma desaceleração foi registrada em todas as rotas que envolvem o estado, sendo a região do Vale do Araguaia, em trechos que partem do município de Querência – MT, a parte estadual na qual o referido desaquecimento ocorreu em momento posterior, mas também em agosto.

A tendência, a partir deste momento, é que as cotações de fretes rodoviários se mantenham em patamar mais baixo, tendo em vista que, nos próximos meses, nenhum volume de safra relevante será colhida até o mês de janeiro, no qual ocorre o início da colheita da soja.

Ainda assim, apesar do declínio observado, é importante registrar que o patamar de preços está um pouco mais elevado em relação ao observado no ano passado, tendo por base o mês de agosto, especialmente nas rotas que envolvem portos e corredores de exportação, uma vez que a safra recorde de milho colhida no País , sobretudo no Mato Grosso, tende a ser escoada com bastante intensidade, sobretudo, para o mercado externo neste ciclo, ainda impulsionado pela depreciação cambial brasileira, maior competitividade do produto oriundo do Brasil, em especial de Mato Grosso, e pela firmeza da demanda internacional, claramente vista com o incremento dos prêmios dos portos que, praticamente, dobraram no último mês, saindo de USCents 80,00 para 140,00/bushel (US$ 31,49 para 55,11/ t) acima das cotações de Chicago .

Dessa forma, a perspectiva é de que a entressafra não derrubará tanto as cotações de fretes em 2020, tendo em vista o elevado volume a ser escoado para exportações, ainda que seja realizado de forma mais cadenciada a partir de setembro, resultado em relação mais equilibrada entre oferta e demanda por transporte, em comparação ao momento de colheita.

Os preços pesquisados no Mato Grosso apresentaram baixa de até 13% em relação ao mês passado e até 7% de redução para as rotas do Arco Norte relação ao ano de 2019 (Tabela 1).

SGAS 901 Bloco A, Lote 69, Asa Sul - Edifício Conab - 70.390-010 - Brasília-DF
sulog@conab.gov.br Fone: (61) 3312 6000 www.conab.gov.br

TABELA 1 **/ Preços de frete praticados no Mato Grosso**

ROTAS		R$ / t				VARIAÇÃO PERCENTUAL (%)	
DESTINO-UF	ORIGEM-UF	KM	ago/19	jul/20	ago/20	ANO	MÊS
SANTOS/SP	SORRISO/MT	2.171	300,00	340,00	310,00	3%	-9%
	PRIMAVERA/MT	1.632	260,00	270,00	250,00	-4%	-7%
	RONDONÓPOLIS/MT	1.506	240,00	255,00	240,00	0%	-6%
	CAMPO NOVO/MT	2.210	300,00	340,00	310,00	3%	-9%
	QUERÊNCIA/MT	1.817	280,00	310,00	290,00	4%	-6%
PARANAGUÁ/PR	PRIMAVERA/MT	1.747	230,00	255,00	240,00	4%	-6%
	RONDONÓPOLIS/MT	1.621	215,00	245,00	235,00	9%	-4%
ALTO ARAGUAIA/MT	SORRISO/MT	874	125,00	140,00	125,00	0%	-11%
	PRIMAVERA/MT	335	70,00	80,00	70,00	0%	-13%
ARCO NORTE	SORRISO/MT – MIRITITUBA/PA	1.017	205,00	210,00	190,00	-7%	-10%
	SORRISO/MT – SANTARÉM/PA	1.380	260,00	260,00	250,00	-4%	-4%
	CAMPO NOVO/MT – PORTO VELHO/RO	1.179	150,00	170,00	150,00	0%	-12%
ARAGUARI/MG	QUERÊNCIA/MT	1.141	180,00	190,00	170,00	-6%	-11%
COLINAS/TO		1.194	180,00	190,00	175,00	-3%	-8%
SÃO LUIS/MA		2.242	295,00	330,00	305,00	3%	-8%

Nota: Pesquisa mensal realizada pela SUREG-MT para monitorar as rotas mais relevantes de corredores logísticos com origem no Estado, com objetivo de alimentar banco de dados e subsidiar a elaboração de conjunturas econômicas e eventuais trabalhos da Companhia. A pesquisa não se propõe a definir preço referencial de mercado, tratando-se somente de uma coleta de informações.

O Mato Grosso continua sendo o principal exportador de milho do País (8,7 milhões de toneladas), seguido, até o momento pelo Estado de Goiás (1,3 milhões de toneladas), em um total de 13,8 milhões de toneladas, um volume 37,46% abaixo do mesmo período do ano passado (Gráfico 2).

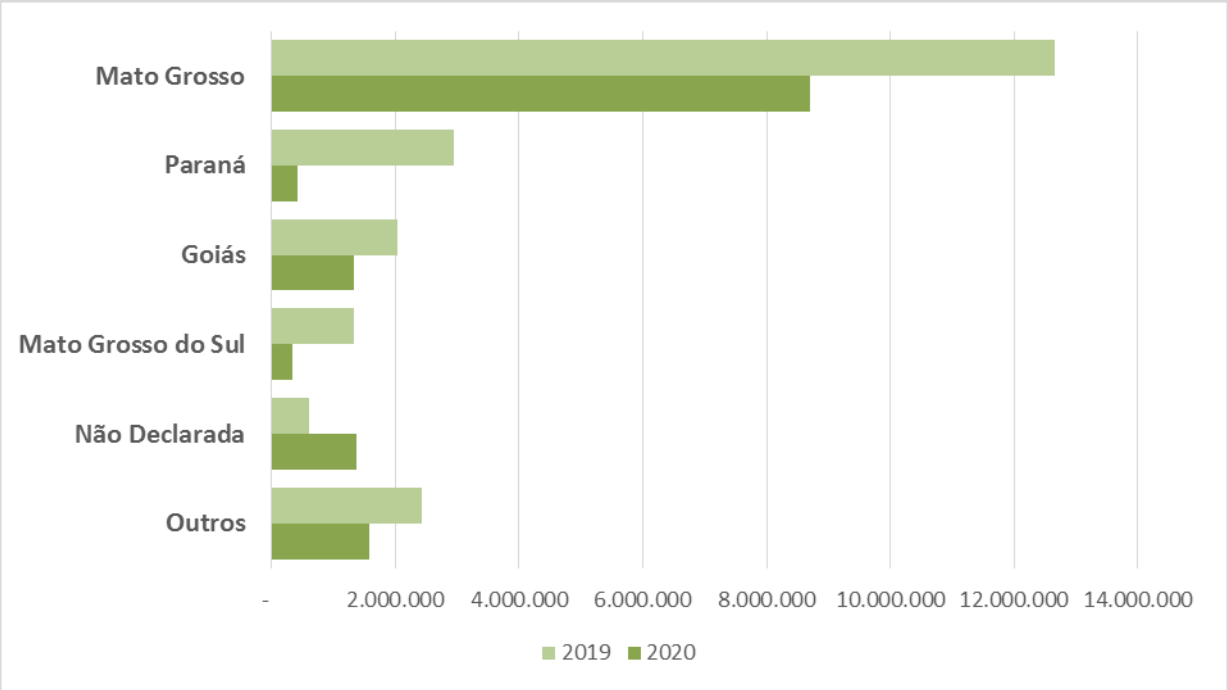
No início do mês de agosto os embarques de milho para exportação se apresentaram fortes, com 6,4 milhões de toneladas, segundo a Secex, superando inclusive os embarques de soja. A tendência para o próximo mês é de volumes um pouco mais baixos de exportação. Os *line ups* para setembro indicam um total de 6,1 milhões de toneladas.

As demandas internacional e do mercado doméstico continuam firmes e a projeção é de estoques de passagem ao final da temporada relativamente baixos. A empolgação dos produtores é justificada pela rentabilidade auferida na comercialização, o que comprova o percentual de mais de 50% da safra 20/21 já negociada.

Com a evolução da produção de milho no Brasil e sobretudo no Mato Grosso, é importante prestar atenção nas medidas governamentais quanto as melhorias na infraestrutura e no balanceamento da matriz de transporte do Pais, em função de que a cada safra se torna imperioso a melhoria da logística para escoamento da produção agrícola.

Uma das questões sempre lembradas nesse contexto é a capacidade de armazenagem disponível no estado do Mato Grosso, principal produtor do País. Enquanto o escoamento para exportações se desenvolver em ritmo acelerado e com os volumes de produção atuais de milho, não deve haver grandes problemas, mas a tendência é de crescimento da safra e sem o aumento proporcional da capacidade de armazenagem, o que poderá ser caracterizado como um grande gargalo logístico. O crescimento da produção do cereal não está atrelado somente a demanda do mercado internacional, mas, sobretudo, pela crescente demanda para produção de proteína animal em estados que não são auto suficientes na produção de milho, além da demanda para a produção de etanol.

GRÁFICO 2 / **Principais estados exportadores de milho (t) - jan a ago**



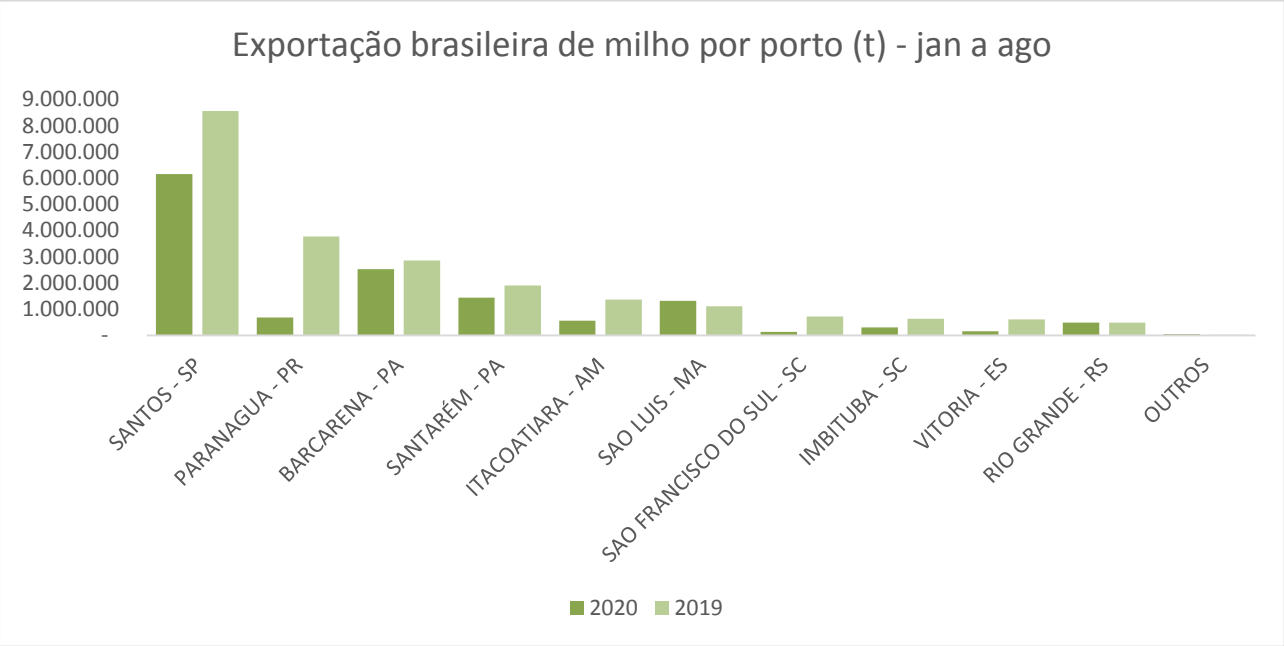
Fonte: Comexstat

O escoamento da safra de milho tem sido preponderante nos portos organizados de Santos – SP e Paranaguá – PR, que tem maior estrutura e desempenham papel importante no escoamento para o mercado internacional. Contudo, a cada safra o desempenho dos portos do Arco Norte vem se apresentando com maior desenvoltura, deixando de ser uma alternativa e se apresentado como uma realidade (Gráfico 3).

O escoamento de milho para o mercado internacional pelo Arco Norte recebeu suporte em função da melhoria da infraestrutura existente para esse escoamento, em particular o final da pavimentação da BR 163, que diminuiu o tempo gasto das operações, o que impactou diretamente nos valores de frete rodoviário.

Com o crescimento projetado pela atuação governamental no modal ferroviário, estrutura portuária e também no modo de transporte rodoviário, a perspectiva é otimista para o crescimento do escoamento.

GRÁFICO 3 / **Exportações brasileiras de milho por porto do Brasil**



Fonte: ME/Secex

As exportações de soja produzida no estado do Mato Grosso até o mês de agosto acumularam, no ano de 2020, um volume de 21,3 milhões de toneladas, superior aos 18,1 milhões registrados no mesmo período do ano passado. Com o estado mantendo a liderança nas exportações, a observação é de que todos os estados brasileiros aumentaram sua participação nas operações com o mercado internacional (Gráfico 4).

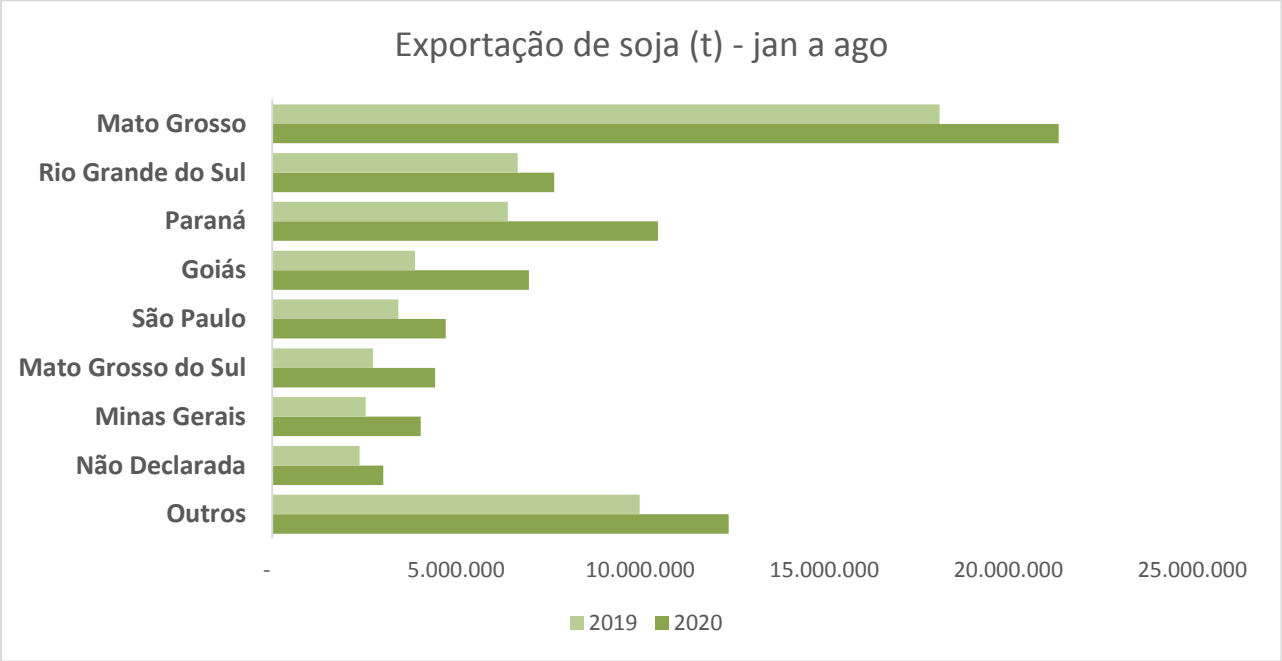
Com a valorização cambial e a forte demanda doméstica os preços estiveram firmes, mas com as exportações até o mês de agosto muito intensas, a disponibilidade no mercado interno que teve que arcar com preços superiores aos de exportação.

A tendência para o segundo semestre, apesar da demanda por soja elevada, deve encontrar obstáculo na comercialização pela indisponibilidade da oleaginosa no mercado. As atenções se voltam para a comercialização da próxima safra, bastante adiantada.

A China continuou a liderar a lista de importadores da soja brasileira e alguns países apresentaram evolução no período acumulado até agosto, como a Holanda, Espanha, Turquia e Itália entre outros.

A avaliação de safra realizada pela Conab em agosto projetou a safra de soja do Brasil 2019/20 em 120,9 milhões de toneladas, com um aumento de área de 3 % e a do Mato Grosso em 35,4 milhões de toneladas e 3,1 % de aumento de área, mas já existe expectativa de aumento dessa produção em função de ganhos de produtividade para a próxima divulgação em setembro.

GRÁFICO 4 / **Principais estados exportadores de soja em grãos do Brasil**



Fonte: Comexstat

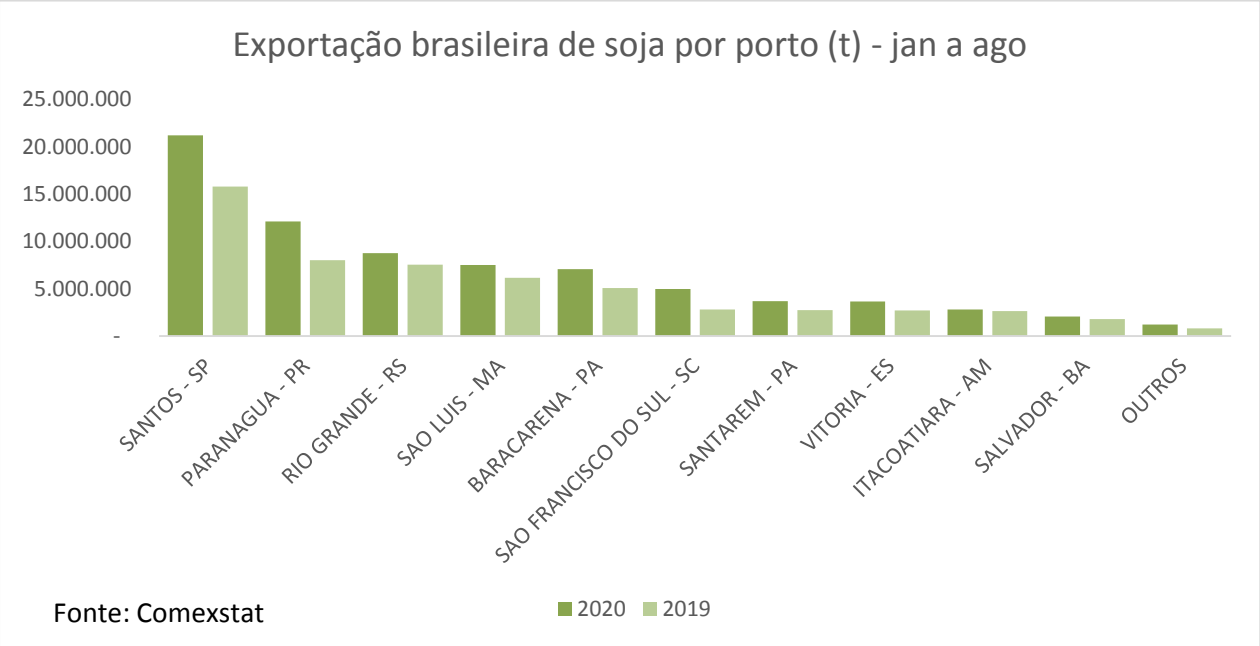
A exportação de soja pelos portos do Arco Norte, cresce muito significativamente a cada ano. A relação dos volumes exportados diminui a cada safra com os portos tradicionais de Santos/SP, Paranaguá/PR e Rio Grande/RS, sendo nítida a evolução de portos como o de São Luiz/MA, Barcarena/PA e Santarém/PA (Gráfico 5).

Dos terminais do norte, São Luís/MA e Barcarena/PA são os que tiveram maior crescimento em 2020 nas exportações de soja, juntos exportaram mais de 14 milhões de toneladas no acumulado até agosto. Esses números colocam esses portos entre os 5 mais importantes do Brasil.

É muito importante para as exportações brasileiras a evolução de rotas de escoamento alternativas, para diminuição do tempo gasto nas operações, com consequente redução dos custos, já que para a produção dos estados centrais brasileiros a rota para os portos do Arco Norte são mais curtas.

SGAS 901 Bloco A, Lote 69, Asa Sul - Edifício Conab - 70.390-010 - Brasília-DF
sulog@conab.gov.br Fone: (61) 3312 6000 www.conab.gov.br

GRÁFICO 5 / **Exportações brasileiras de soja por porto do Brasil**



Fonte: Comexstat

Fonte: Comexstat

Em função da significativa produção de soja no estado do Mato Grosso as importações de adubos e fertilizantes realizadas pelo estado são muito representativas. O volume desses insumos corresponde a 83% de todas as importações realizadas pelo estado.

A uréia tem grande participação nas importações do estado, representando 20,2% do total; o sulfato de amônio, tem a segunda maior participação nas importações do estado, correspondendo à 9,7% do total. Dos dez principais produtos importados pelo estado, nove são fertilizantes, oriundos principalmente da Rússia, Canada, Estados Unidos, Belarus, Marrocos, Israel, China e Argélia.

Com a crescente evolução da safra de soja em Mato Grosso, é natural que aumente as importações de adubos e fertilizantes para garantir altos índices de produtividade, o volume deste ano não foi maior em função dos recordes de compra realizados em 2019, significando a existência de estoques remanescentes a serem utilizados em 2020.

As importações registradas de janeiro a agosto de 2020 somam 3,9 milhões de toneladas, número próximo dos 3,5 registrados no mesmo período do ano passado (Tabela 2).

TABELA 2 / **Importações de Adubos e Fertilizantes do Mato Grosso por País**

DESTINO- UF / PORTO	JAN/AGO 2020		JAN/AGO 2019	
	US$	KG	US$	KG
SANTOS - SP	359.506.894	1.493.860.167	414.017.171	1.271.681.784
PARANAGUÁ - PR	262.209.673	1.110.049.024	294.000.670	915.544.992
SANTARÉM - PA	94.940.384	361.081.930	107.139.749	345.691.972
MANAUS - AM	64.667.855	314.778.667	59.387.363	212.254.000
SÃO FRANCISCO DO SUL - SC	46.139.359	202.655.362	68.156.317	219.493.223
BARCARENA - PA	46.074.846	184.358.253	91.125.355	296.806.968
SÃO LUÍS - MA	45.674.124	190.124.046	56.606.410	192.987.000
VITÓRIA - ES	11.224.126	46.453.000	22.629.440	62.672.000
CORUMBÁ - GO	1.982.508	7.470.000	1.242.595	6.310.000
JARAGUÃO - RS	307.560	316.800	0	0
CACERES - MT	27.250	100.000	5.183	64
TOTAL	932.754.579	3.911.247.249	1.114.310.253	3.523.442.003

Fonte: ME/Secex

/ Cabotagem no Brasil – importância e principais desafios

1. Contextualização

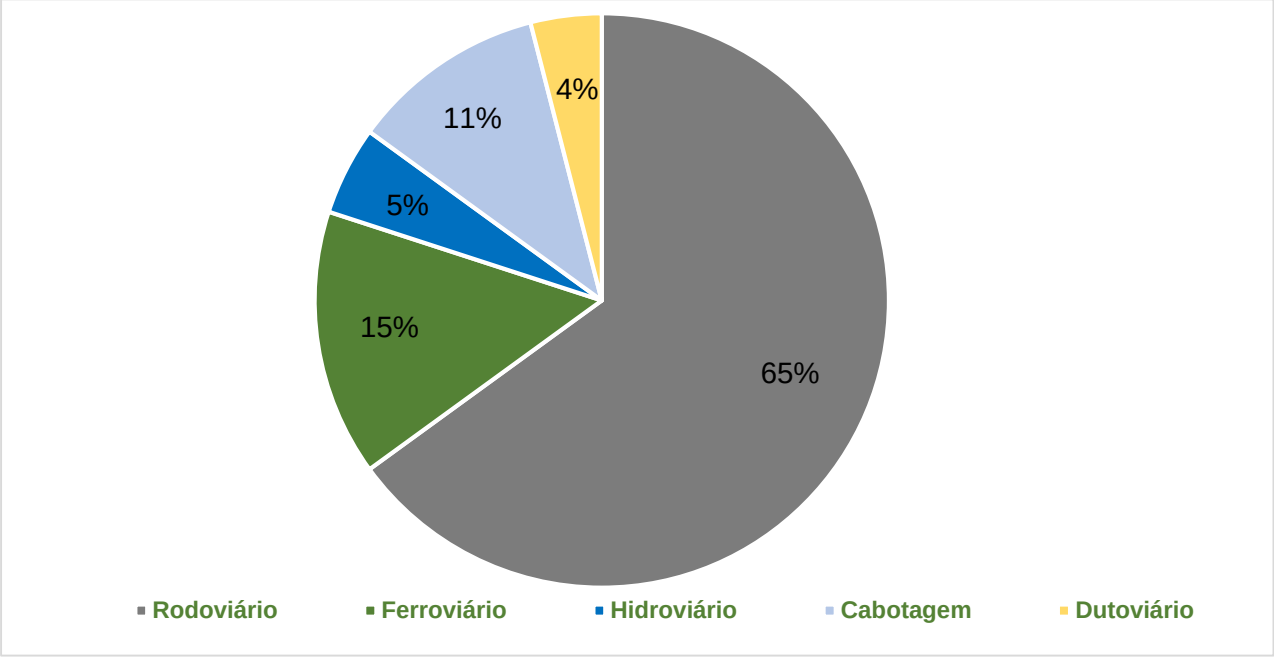
A necessidade de análise dos problemas relacionados com a logística e a infraestrutura disponível no Brasil para escoamento de produtos agropecuários, particularmente, em função do crescimento da produção agrícola e pela acentuada demanda internacional, tem ganhado cada vez mais importância no cenário nacional.

É nesse contexto que os estudos dos gargalos logísticos são extremamente relevantes para o diagnóstico e providências governamentais, seja na regulamentação de atividades, definição de marcos regulatórios ou fomento de investimentos privados em infraestrutura, com o intuito de alavancar a logística para escoamento das safras, com melhor eficácia, menor custo, demostrando a capacidade brasileira de se manter em destaque seja como importante *player* exportador no mercado Internacional, seja como provedor do abastecimento do mercado doméstico.

Um dos assuntos que estão sendo tratados com muita eficiência pelo governo é a necessidade de equilibrar a matriz de transporte existente no Brasil, para o desenvolvimento de toda a economia, particularmente para o agronegócio nacional, em função de ser a atividade de transporte, a mais representativa entre os custos logísticos.

Observando o gráfico 6, para um País com dimensões continentais como o Brasil, nota-se que a matriz de transporte do Brasil está desbalanceada, visto que 65% se concentra no modal rodoviário, e necessita de arranjos que busquem desenvolver os outros modos de transporte, tornando mais viável sua utilização potencial visando criar um ambiente competitivo intermodal, mas, sobretudo, permitir que a multimodalidade, que é a melhor opção para o pais, funcione e traga como decorrência, a tão almejada redução de custos operacionais e redução dos valores dos fretes.

GRÁFICO 6 / **Matriz de transporte do Brasil**



Fonte: Empresa de Planejamento Logístico / PNL

Particularmente para modos de transporte importantes como o rodoviário e o ferroviário, o governo já vem apresentando soluções significativas, desde a finalização de obras estruturantes, como também de atualização de normas e procedimentos legais, renovando ou licitando concessões o que coloca os investidores privados interessados em participar do desenvolvimento da infraestrutura com segurança jurídica e credibilidade nos processos.

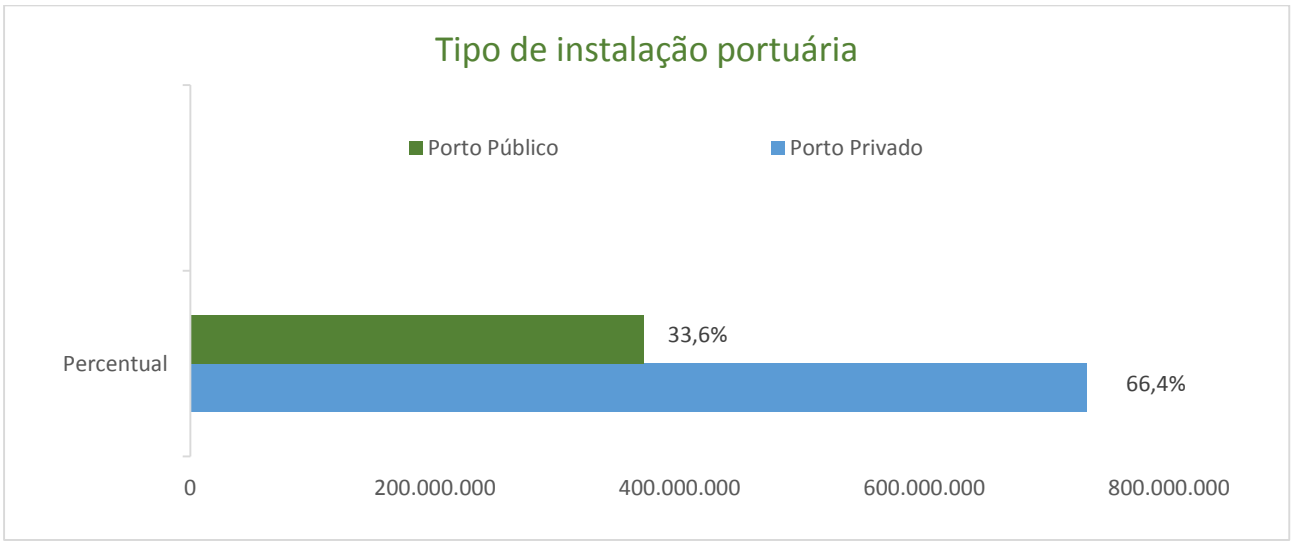
No entanto, embora a navegação de cabotagem venha apresentando crescimento superior a 11 % a alguns anos, ou seja, sendo o terceiro em volume de transporte de cargas, é primordial uma atenção especial, por conta da representatividade que esse modal apresenta e até o tipo de movimentação que realiza.

2. Características da cabotagem no Brasil

O Brasil possui 215 instalações portuárias, sendo 34 portos organizados (públicos), 147 terminais de uso privado, 32 estações de transbordo de carga e 2 instalações portuárias de turismo segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ que é o órgão que desempenha a função de entidade reguladora e fiscalizadora das atividades portuárias e de transporte aquaviário.

A movimentação de cargas por tipo de instalação portuária, demonstra que em 2019 das 1.104 milhões de toneladas registradas em torno de 66% das operações foram realizadas em terminais de uso privado, sendo os restantes 34% em portos públicos (gráfico 7). Os portos públicos se destacam na movimentação de Graneis Sólidos Agrícolas - GSA e Carga Geral Conteinerizada - CGC e os portos privados grandes volumes de Graneis Sólidos Não Agrícolas – GSNA, Graneis Líquidos – GL e Carga Geral.

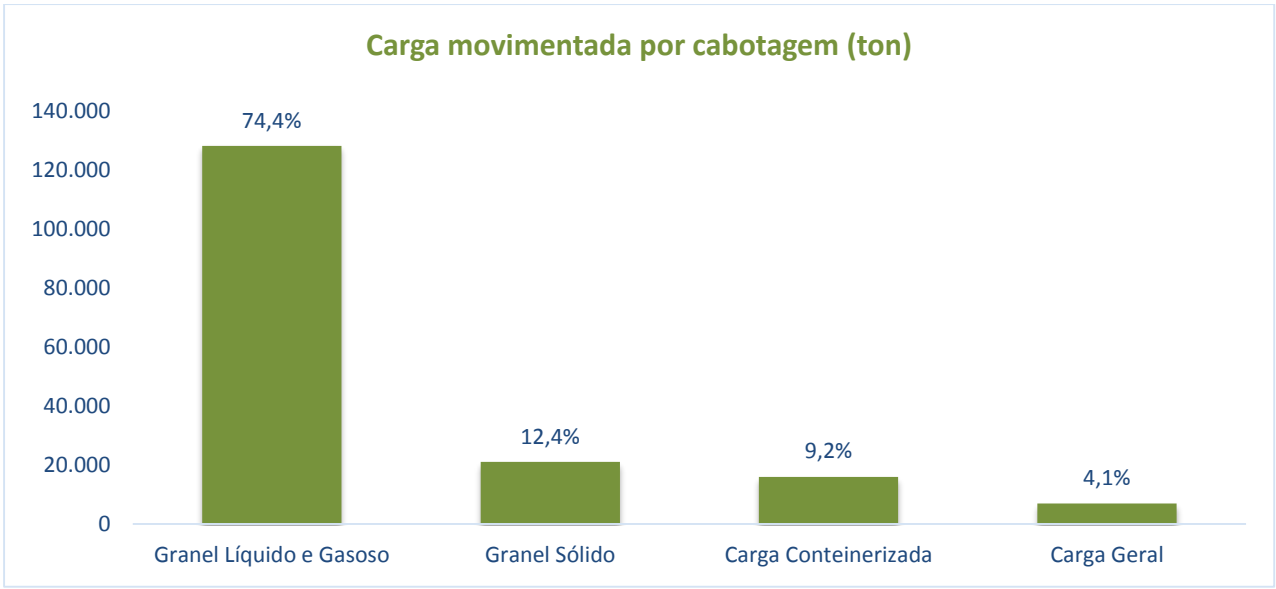
GRÁFICO 7 / **Participação na movimentação de cargas**



Fonte: Antaq

Ainda em relação a movimentação portuária de 2019, das 1.104 milhões de toneladas apontadas, 172 milhões de toneladas foram transportadas via cabotagem, sendo 81% em terminais de uso privado. O tipo de carga mais frequente transportada por cabotagem foi o de Graneis Líquidos – GL e Graneis Sólidos Não Agrícolas – GSNA, perfazendo um percentual desses tipos de carga de 86,8% de todo o transporte da cabotagem existente (Gráfico 8).

GRÁFICO 8 / **Perfil das cargas movimentadas em 2019**



Fonte: Antaq

Destaque:

A cabotagem representou, em 2019, 15,6% de toda carga movimentada nos portos brasileiros.

É importante ressaltar que desse relevante percentual de quase 87%, os produtos pertencentes a essa categoria são na sua quase totalidade de petróleo e seus derivados e minério, o que vai definir o tipo de embarcação utilizada e o que se apresenta como potencial para outras cargas notadamente para produtos agrícolas.

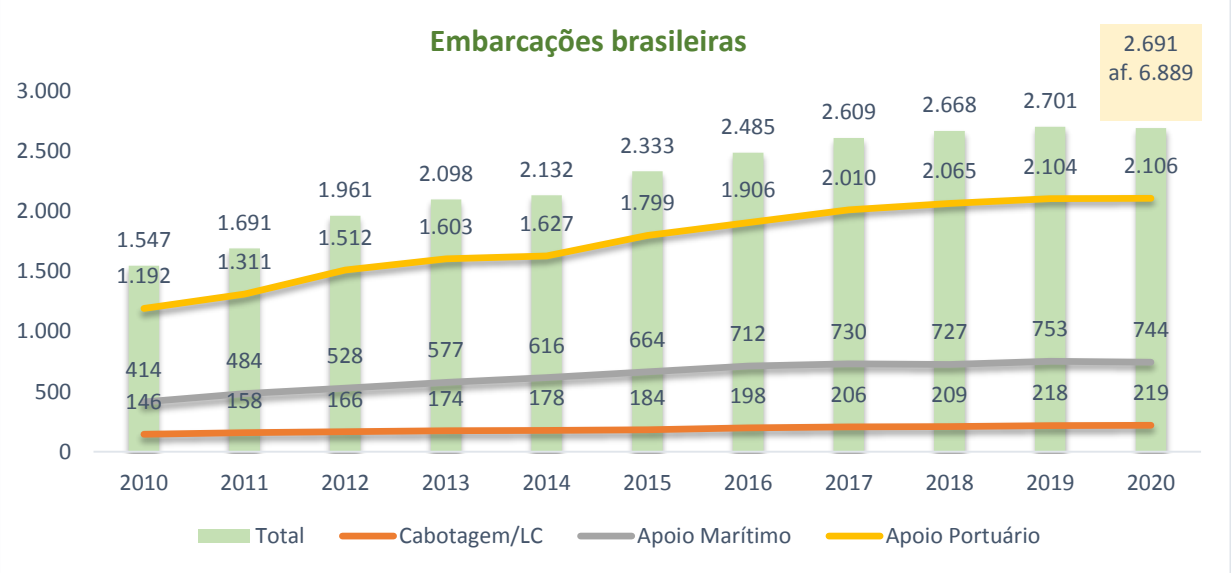
Portanto, existe espaço para a utilização da cabotagem em operações de "porta a porta", complementando a movimentação com a utilização do modal rodoviário para menores distâncias, sendo essa multimodalidade importante na redução de custos e dos valores dos serviços de frete.

A princípio, é fundamental pressupor que a existência de uma marinha mercante própria, tem como objetivo contar com uma frota de embarcações livrando o País da dependência de empresas estrangeiras para escoar sua produção. Ademais, a manutenção e consolidação da marinha mercante é importante para o desenvolvimento de atividades como a construção naval. Contudo, a indústria de construção naval deve receber incentivos governamentais para obter ganhos de produtividade e reduzir custos de produção, visando a sua modernização e aumento da competitividade no mercado de construção de embarcações, sobretudo, frente a concorrência internacional.

Atualmente, o custo de produção de embarcações nacionais é superior a 35% em relação ao mercado internacional. Navios são considerados commodities e existem fundos internacionais que se especializaram em demandar a construção de embarcações para oferta no mercado global.

A evolução da frota de embarcações de bandeira brasileira demonstra a realidade frente aos custos de se ter frota própria e expõe a situação da construção naval nacional. Das 2.691 embarcações existentes em 2020, 903 são afretadas para operar com bandeira brasileira, mas, o afretamento nesse ano para diversas modalidades (casco nu, por espaço, por tempo e viagem), foram superiores 6.800 embarcações, pois representam custo operacional menor (Gráfico 9).

GRÁFICO 9 / **Evolução da frota de bandeira brasileira**



Fonte: Antaq

Segundo a ANTAQ:

"Disposto na Lei 9.432/97 e nas Resoluções nº 191, 192, 193 e 195, as modalidades de afretamento são: afretamento a casco nu, por tempo, viagem e por espaço. O afretamento a casco nu é o contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação. O afretamento por tempo é o contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado. O afretamento por viagem é definido como o contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, a disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens. Já o afretamento por espaço equivale ao contrato de afretamento por viagem no qual somente uma parte da embarcação é afretada, obedecendo, porém, a todas as disposições legais do afretamento por viagem."

A observação deve ser dirigida para as frotas existentes de embarcações para apoio marítimo e portuário, visto que a luz da frota nacional de longo curso e cabotagem principalmente, a quantidade dessas embarcações estaria super dimensionada, contudo, a demanda é dirigida para outras embarcações afretadas e internacionais, que inclusive, tem preferência de atracação sobre a cabotagem.

Ainda em relação aos custos das embarcações de bandeira brasileira, é importante ressaltar que um dos fatores que limitam a sua competitividade está atrelada aos custos de mão de obra em função do ônus que a legislação brasileira impõe aos armadores nacionais, em razão de que os custos trabalhistas, encargos sociais, que são estimados em cerca de 45% superiores aos praticados em embarcações de bandeira estrangeira. Esse obstáculo parece intransponível visto que a legislação trabalhista brasileira não permite criação de alterações ou adequações para uma categoria isolada o que pode esbarrar na inconstitucionalidade dessas medidas.

Em função desse cenário é relevante que se tenha no Brasil uma política industrial bem definida, particularmente para o desenvolvimento de ações de apoio à cadeia produtiva da indústria naval e marinha mercante. Embora a matéria faça parte de toda a questão logística, a sua adequação para um mercado muito competitivo carece de um aprofundamento visto que não é um problema somente da indústria naval, mas, de um problema sistêmico de todo o setor industrial.

Diante dessa realidade, é evidente que para a navegação de cabotagem, a falta de embarcações, embora haja o registro de crescimento de sua participação a cada ano, pois o afretamento ameniza relativamente a situação, limita o seu crescimento potencial para fornecer regularidade na sua atuação em mais portos e para novas rotas. Esse pode ser o maior obstáculo para a obtenção de fatias do mercado do modal rodoviário utilizado em alta escala no agronegócio.

Interessante observar que o crescimento da cabotagem também está vinculado ao perfil das empresas que operam no mercado. Empresas Brasileiras de Navegação – EBN, dominadas pelo capital estrangeiro, tem normalmente subsidiárias no exterior onde a cabotagem é mais desenvolvida e se utilizam de serviços *feeders* (alimentadores), que é constituído por operações de grandes volumes de cargas de importação e de exportação de contêineres, em portos concentradores, para posterior distribuição para portos e terminais portuários de menor capacidade, em navios de menor porte da navegação de cabotagem.

A maior movimentação de contêineres é realizada pela navegação de longo curso que representa 72% do total, cabendo a cabotagem em torno de 28%. A economia de escala explica por que algumas empresas dominam esse mercado com maior lucratividade, visto que a regularidade e a disponibilidade de embarcações compatíveis maximizam os lucros à medida que a quantidade produzida aumenta, podendo criar uma tendência de concentração, chamado na economia de oligopólio.

No Brasil alguns portos têm infraestrutura para a atracação de navios de grande porte, normalmente portos concentradores de cargas (*hub ports*), racionalizando o fluxo de cargas, tanto para contêineres vazios quanto cheios, importante para armadores de carga de navegação longo curso. O porto de Santos – SP se destaca nessa atividade coma participação superior a 31% na movimentação de contêineres em 2019 (tabela 3).

A infraestrutura portuária brasileira deve estar compatível com o aumento das atividades projetadas, mas também merece atenção no que se refere a burocracia, em função de que o tempo de espera para o desembaraço da documentação nos portos marítimos para navios e suas cargas tem um impacto direto nos custos, sobretudo para a navegação de cabotagem que não tem preferência na atracação como a navegação de longo curso. Uma das inovações poderá ser o estabelecimento de berços nos portos públicos, dedicados à navegação de cabotagem, com os respectivos limites operacionais, em especial no tocante à prioridade de atracação e nas anuências da autoridade portuária.

TABELA 3 / **Participação dos Portos públicos e privados na movimentação de contêineres 2019**

PORTOS	Carga Bruta (em milhões de t)	Distribuição Percentual (%)
Santos - SP	36.408	31%
Paranaguá - PR	9.512	8%
Porto Itapoá - SC	8.002	7%
Portonave - SC	7.811	7%
Rio Grande - RS	7.694	7%
D.World Santos - SP	7.314	6%
Porto Chibatão - AM	5.963	5%
Suape - PE	5.387	5%
Itajaí - SC	5.316	5%
Terminal do Pecém - CE	4.606	4%
Rio de Janeiro - RJ	4.574	4%
Salvador - BA	4.171	4%
Vitória - ES	2.778	2%
Itaguaí - RJ	2.568	2%
Vila Do Conde - PA	1.404	1%
Outros	3.373	3%
TOTAL	116.881	100%

Fonte: Antaq

Desatrelando a cabotagem desse gargalo, ainda existem outros problemas que ocorrem nessa modalidade que estão impedindo o seu desenvolvimento e melhora na produtividade.

Em relação aos custos operacionais, um fator prejudicial à cabotagem é o custo elevado do combustível (*bunker*), comparativamente ao valor cobrado no mercado internacional. Talvez seja outra questão de difícil solução em função de que o que onera o valor do combustível é a carga tributária incidente, principalmente o ICMS que representa arrecadação estadual e dada a situação da maioria dos estados brasileiros, será muito complicado aplicar essa desoneração, que já existe para a navegação de longo curso. Segundo alguns estudos o custo com combustível representa mais de 40% dos custos operacionais para a navegação de cabotagem.

3. BR do Mar

A navegação de cabotagem sofreu em décadas passadas com a conjuntura econômica desfavorável do País, quando o baixo crescimento, desequilíbrios da balanço de pagamentos e altos índices de inflação, obrigou o setor industrial a retrair

suas atividades em função do alto custo financeiro das operações, o que obrigou os usuários a procurar transporte de suas cargas com custo mais competitivo, regularidade e prazos menores, o que alavancou o modal rodoviário no Brasil.

Nesse contexto, surge no mercado mais uma atuação governamental que tem como fundamento o modal de transporte de cabotagem, que é o transporte realizado entre portos brasileiros. O programa BR do Mar está consubstanciado no Projeto de Lei nº 4199/2020, que foi encaminhado ao Congresso Nacional em 13/08/2020.

O Programa busca aprimorar o ordenamento do modal de aquaviário já estabelecido pela Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, com propósito de fomentar o desenvolvimento de uma matriz de transportes mais eficiente, com de redução dos custos logísticos, otimização dos recursos públicos nos investimentos e aumento da participação privada nos projetos de infraestrutura logística.

O objetivo é contextualizar a atuação específica da navegação de cabotagem, em função de que a BR do Mar tem propostas de alterações importantes nesse segmento e é necessário segmentar essa a modalidade para definir seu potencial de crescimento sustentável.

Nesse sentido, a BR do MAR propõe abertura do Fundo da Marinha Mercante – FMM para utilização dos recursos no intuito de fortalecer a indústria naval, permitindo que estaleiros nacionais possam realizar serviços de manutenção e reparos nas embarcações de empresas internacionais e brasileiras, o que traria muita vantagem às Empresas Brasileiras de Navegação – EBN, que atualmente recorrem a estaleiros no exterior para docagem de suas embarcações.

Também está contemplado na BR do MAR a alteração da legislação, quanto a segurança do tráfego aquaviário, fazendo constar a regulação econômica e fiscalização da atividade de praticagem pela ANTAQ e até promover estudos para isentar a navegação de cabotagem dessa atividade em casos especiais.

Com certeza as medidas governamentais propostas teriam grande impacto sobre a logística e a infraestrutura brasileira, especialmente para o agronegócio, que necessita de uma matriz de transporte que viabilize a multimodalidade, que também necessita da regulamentação do Operador de Transporte Multimodal - OTM, que, na prática, só será implementado se houver pelo menos a uniformização das alíquotas de ICMS.

A cabotagem depende de uma operação integrada de modais, sendo que a multimodalidade reduziria o volume de documentos por utilizar um único contrato de transporte, com a operação executada sob a responsabilidade única de um OTM, na chamada operação “porta a porta” da carga da origem até o destino.

O governo se beneficiaria de muitas formas e até na execução da política agrícola traria vantagens econômicas e de grande benefício para os produtores e empresas do agronegócio. Como exemplo, o Ministério da Pecuária e Abastecimento – MAPA, através da Companhia Nacional de Abastecimento – Conab, atua no mercado com instrumentos de subvenção e apoio à comercialização agrícola. Um desses instrumento é o Prêmio para Escoamento da produção – PEP.

É uma subvenção econômica concedida àqueles que se disponham a adquirir o produto indicado pelo governo Federal, diretamente do produtor rural e/ou cooperativa, pelo valor do preço mínimo fixado e faz parte da Política de Garantia de Preços Mínimos do governo Federal - PGPM. Esse instrumento é lançado quando o preço de mercado de um determinado produto está abaixo do Preço Mínimo ou do valor de referência.

Para atrair empresas o prêmio a ser disputado em leilão público considera, entre outros parâmetros, o frete rodoviário. Caso exista operações de cabotagem regulares e com rotas definidas, o cálculo poderia utilizar esse modal com economia e eficácia na operação.

Também vale a pena mencionar que a atuação da Conab em programas sociais seria beneficiada com a cabotagem, em função de que atualmente se utiliza a contratação dos serviços de frete rodoviário com percursos de mais de 2.500 km o que encarece significativamente a operação. A multimodalidade seria muito benéfica para o governo e para o agronegócio.

A situação ainda não está equilibrada porque existem muitos outros problemas que impedem que a cabotagem possa ser competitiva frente a outros modais, o que se espera que aconteça com a nova regulamentação proposta pelo governo.

/ Movimentação de estoques da Conab

Dos avisos para contratação de serviços de frete lançados desde janeiro/2020 até o momento para escoamento da safra e atendimento ao Programa de Vendas em Balcão – ProVB, autorizado pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA através do Oficio/GAB/SPA/MAPA n.º 148/2019, de 04.07.2019, e Ofícios n.ºs 137/2020/GABSPA/ SPA/MAPA, de 20.03.2020, e 138/2020/GABSPA/ SPA/MAPA, de 23.03.2020, 1 (um) está em operação para remoção de milho em grãos para armazéns da Conab nas regiões atendidas pelo Programa. O Aviso de n.º 049/2020, iniciado dia 10.08.2020, já executou 30 (trinta) % da operação. O Aviso de n.º 071/2020, negociado dia 05.08.2020, contemplou o quantitativo total demandado, em virtude da não negociação do aviso direcionado para cooperativas e associações de transportadores autônomos, conforme preceitua a Lei n.º 13.713/2018, no Aviso de Frete n.º 069/2020. O Aviso de n.º 071 está previsto para começar a operar no início de setembro.

TABELA 4 / **Remoções 2020– Quantidades embarcadas até 31.08.2020**

AVISOS (Nº)	KG CONTRATADO	DESÁGIO (%)	VALOR MÉDIO CONTRATADO (R$/t)	ADITIVO	KG REMOVIDO	KG A REMOVER	% REALIZADO
9	23.106.740	16,07	425,34	4.350.430	27.457.170	0	100
10**	11.365.167	0	0	0	0	0	0,00
17	17.360.000	26,12	304,54	1.184.250	13.448.130	0	70,32***
18**	7.440.000	0	0	0	0	0	0,00
22	5.950.000	15,01	291,59	0	1.768.280	0	29,71***
23**	2.550.000	0	341,08	0	2.550.000	0	100,00
24	33.352.319	13,98	366,82	0	6.255.790	0	18,76***
49	30.281.986	18,76	383,44	0	8.417.820	21.864.166	27,80
69**	6.227.632	0	364,32	0	0	0	0,00
71	18.326.549	21,47	307,54	0	0	18.326.549	0,00

Fonte: Conab

*Valor médio contratado sem ICMS;

** Aviso de Frete direcionado para Cooperativa de Transportadores Autônomos (Lei nº 13.713/18);

*** Aviso de Frete parcialmente cancelado por descumprimento do Regulamento de Transportes da Conab.