

Carta n.º 22/2020

Brasília – DF, 26 de outubro de 2020

A Sua Excelência o Senhor
TARCÍSIO GOMES DE FREITAS
Ministro de Estado da Infraestrutura
Nesta

Assunto: PL 4.199/2020

Senhor Ministro,

A Associação Brasileira dos Condutores de Veículos Automotores - ABRAVA, por intermédio de seu Presidente Wallace Landim Chorão, vem por meio desta, após reunião no dia 20/10/2020 neste Ministério, apresentar as motivações para a preocupação de como a BR do Mar está sendo proposta.

Mais uma vez ressaltamos que **não somos contra o PL**, e sim contra questões que afetam diretamente a categoria dos transportadores autônomos.

Inicialmente, o nosso temor já se inicia quando analisamos a Nota Técnica nº 10/2020/CGNV/DNHI-SNPTA/SNPTA de 17 de março de 2020 onde no



SCS. Qd 06, Ed Arnaldo
Dumont Villares, sl 505,
Asa Sul, Brasília-DF



abrava.org

item 2.4 diz que *um dos objetivos principais é priorizar a captação de cargas do modo rodoviário especialmente as do grupo de mercadorias de carga geral.*

Ministro, somos nós que fazemos este transporte, e não fomos chamados à mesa para essa discussão. Somos a categoria que será diretamente impactada e que na prática terá seu trabalho ceifado.

Noutro giro, cabe lembrar que a Constituição da República Federativa do Brasil tem como fundamentos¹ a dignidade da pessoa humana e os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa, não podendo ser ignorado os aspectos sociais da BR do Mar em todos os seguimentos por ela afetado, no caso em tela as consequências diretas na categoria do caminhoneiro autônomo.

Entendemos a necessidade de se trazer a PL da BR do Mar, mas ela não pode significar esmagar a categoria dos caminhoneiros autônomos.

O Senhor nos informou e garantiu na reunião do dia 20/10/2020 que antes da apresentação do PL da BR do Mar o Ministério da Infraestrutura tinha ouvido todos os envolvidos na cabotagem, contudo tal afirmação não merece prosperar, uma vez que ao analisarmos a Nota Técnica nº 10/2020/CGNV/DNHI-SNPTA/SNPTA de 17 de março de 2020 não vemos ninguém que represente a categoria dos caminhoneiros autônomos, vejamos quem participou das discussões:

¹ CRFB/88, art. 1º, III e IV



3.13.9. Segue lista com algumas reuniões e discussões realizadas pelo DNHI para a coleta de informações e sugestões que subsidiaram a formulação dos estudos e da proposta de nova política para estímulo à cabotagem:

Representantes	Local	Data
Empresa de Planejamento e Logística - EPL	DNHI	04/02/2019
ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários	DNHI	11/02/2019
Empresa de Navegação Elcano	DNHI	11/02/2019
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	DNHI	12/02/2019
Mercosul Line Navegação e Logística Ltda	DNHI	15/02/2019
Hidroviás do Brasil	DNHI	15/02/2019
Secretaria de Fomento, Planejamento e Parceria	DNHI	19/02/2019
Transpetro	DNHI	20/02/2019
Log-In Logística Intermodal S.A.	DNHI	20/02/2019
Flumar Transp. de Químicos e Gases Ltda.	DNHI	21/02/2019
Aliança Navegação e Logística	DNHI	21/02/2019
Marinha do Brasil e Syndarma	DNHI	22/02/2019
Companhia de Navegação Norsul	DNHI	28/02/2019
ABTRA-Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados	DNHI	13/03/2019
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	DNHI	14/03/2019
Fenavega - Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária	DNHI	14/03/2019
Conselho Nacional de Praticagem CONAPRA	DNHI	18/03/2019
Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM	MINFRA	26/03/2019
Syndarma - Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima	DNHI	28/03/2019
Secretaria-Executiva do CONFAZ	CONFAZ	10/04/2019
Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA	DNHI	24/04/2019
Procomex	DNHI	25/04/2019
Comitê Técnico de Estímulo A Cabotagem	DNHI	25/04/2019
SYNDARMA e ABAC	DNHI	30/04/2019
Flumar Transportes De Químicos e Gases Ltda	DNHI	07/05/2019
Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA	DNHI	09/05/2019
Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM	MINFRA	23/05/2019



SCS. Qd 06, Ed Arnaldo
Dumont Villares, sl 505,
Asa Sul, Brasília-DF



abrava.org

05/2020

SEI/MINFRA - 2338078 - Nota Técnica

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários	DNHI	17/05/2019
Estaleiro Atlântico Sul - EAS	DNHI	27/05/2019
ABEAM - Associação Brasileira de Empresas de Apoio Marítimo	DNHI	28/05/2019
CT Cabotagem Conaportos	DNHI	28/05/2019
Mercosul Line Navegação e Logística Ltda	DNHI	28/05/2019
SFPP/MINFRA	DNHI	30/05/2019
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	DNHI	05/06/2019
TRANSPETRO	DNHI	06/06/2019
Aprosoja Brasil - Associação Brasileira dos Produtores de Soja / Confederação Nacional das Indústrias - CNI	DNHI	13/06/2019
Estaleiro Atlantico Sul - EAS	DNHI	14/06/2019
Ministério da Economia	Ministério da Economia	14/06/2019
Estaleiro Rio Maguari	DNHI	17/06/2019
Posidonia Shipping	DNHI	18/06/2019
Confederação Nacional das Indústrias (CNI)	CNI	19/06/2019
CCR	DNHI	19/06/2019
Estaleiro Atlântico Sul - EAS	DNHI	24/06/2019
Câmara Temática de Navegação e Portos – CTNAV	CNT	24/06/2019
Confederação Nacional das Indústrias - CNI	DNHI	26/06/2019
SINAVAL - Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore	DNHI	26/06/2019
Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - SINDMAR Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos – CONTMAF	DNHI	27/06/2019
SINDARPA - Sindicato das Empresas De Navegação No Pará	DNHI	27/06/2019
67ª Reunião Ordinária do Colegiado - CTLOG	CNA	27/06/2019
SindiPorto – Brasil	DNHI	28/06/2019
Departamento de Fomento e Desenvolvimento da Infraestrutura DEFOM/MINFRA	MINFRA	02/07/2019
SYNDARMA/ABAC	DNHI	03/07/2019
Instituto Brasil Logística - IBL	DNHI	04/07/2019
ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários	ANTAQ	09/07/2019
Secretaria da Receita Federal	DNHI	09/07/2019
Lyrashipping	DNHI	16/07/2019
Estaleiro Atlantico Sul - EAS	DNHI	18/06/2019
Mediterranean Shipping Company - MSC	DNHI	23/07/2019
ALCOA	DNHI	24/07/2019
CONJUR-MINFRA	MINFRA	25/07/2019
III Congresso de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro	Capitania dos Portos do RJ	25/07/2019
Subsecretária da Indústria – Ministério da Economia	Ministério da Economia	26/07/2019
Secretário de Advocacia da Concorrência e Competitividade – Ministério da Economia	MINFRA	26/07/2019
Marinha do Brasil	DNHI	30/07/2019
VALE	DNHI	31/07/2019
FIESP	FIESP	31/07/2019



SCS. Qd 06, Ed Arnaldo
Dumont Villares, sl 505,

Asa Sul, Brasília-DF



abrava.org

Não fomos chamados para o debate!

O Senhor requisitou que fossemos técnicos ao lhe enviarmos as nossas considerações, e podemos afirmar a partir da Nota Técnica nº 10/2020/CGNV/DNHI-SNPTA/SNPTA de 17 de março de 2020, que foi quem embasou a BR do Mar que não foi feito nenhum estudo de impacto sobre a redução de trabalho para os caminhoneiros autônomos.

O Ministério da Infraestrutura fez algum estudo sócio econômico de como a implementação da cabotagem afeta os transportadores autônomos? Se o fez solicitamos o acesso para analisarmos todos os dados.

A cabotagem não pode ser simplesmente analisada isoladamente, é necessário estudos de todos os participantes desse processo.

Quando mais uma vez analisamos a Nota Técnica nº 10/2020/CGNV/DNHI-SNPTA/SNPTA de 17 de março de 2020, onde a partir de: Cabotagem do Brasil em números do item 3.7.9 em diante é que temos alguns estudos sobre o tema e nenhum deles fala do impacto na vida dos caminhoneiros.

Acabamos de receber reportagem da Folha de São Paulo² intitulada “Projeto que cria BR do Mar enfrenta resistência para sair do papel” onde no final de seu texto informa que após procurado o Ministério da Infraestrutura afirmou:

[...]

“A iniciativa vai proporcionar a abertura do mercado, com responsabilidade e equilíbrio, ampliando a concorrência no setor”, informou. *Segundo a pasta, a proposta tem sido “amplamente discutida” desde o ano passado e “tem o apoio expresso da*

² <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/10/projeto-que-cria-a-br-do-mar-enfrenta-resistencia-para-sair-do-papel.shtml>



comunidade portuária, trabalhadores marítimos, setores que utilizam a cabotagem e da frente Parlamentar do Agronegócio.”

O ministério negou ainda impacto negativo para o transporte rodoviário de cargas e afirmou que a BR do Mar reduzirá custos e aumentará a atividade econômica, “o que implica mais trabalho para todos, inclusive caminhoneiros”.

(grifos nosso)

Como dito alhures, **as informações são equivocadas**, pois não fomos chamados em nenhum momento para a discussão como não há NENHUM ESTUDO que traga números sobre o impacto na vida dos caminhoneiros, nem sequer tem estudo na nota que embasa a PL de que trará mais trabalho para todos, pelo contrário o objetivo é migrar da estrada pro mar.

A BR do Mar traz a facilidade de afretar navios estrangeiros a tempo para cabotagem, inclusive de subsidiárias integrais no exterior, potencializará no segmento de contêineres e o transporte de cargas containerizadas tem o potencial de retirar caminhões das estradas, principalmente nas longas distâncias. Gostaria de lembrar ao senhor que o transporte em longas distâncias representa uma fatia do mercado de transporte rodoviário muito relevante para os autônomos, onde estimamos uma perda de cerca **40% dos seus trabalhos**.

A ideia de incentivo a facilidade de afretamento de navios estrangeiros vai de encontro ao que países como Estados Unidos, China, Bélgica, Grécia, Itália, Polônia, Suécia, Turquia, Colômbia, Indonésia, Lituânia não permitem de modo algum que empresas estrangeiras façam transporte de cabotagens em seus países, segundo o inciso IV do item 3.6.5.1 da Nota Técnica nº 10/2020/CGNV/DNHI-SNPTA/SNPTA de 17 de março de 2020.



Países como Estados Unidos e China impedem que empresas estrangeiras participem de cabotagem interna, por que seria bom para o Brasil esse afretamento de países estrangeiros?

Mas voltemos aos caminhoneiros. Na prática, o transporte rodoviário de longa distância, o caminhão pega a carga na planta do embarcador e a entrega na planta do consignatário, tendo um ponto de carga e um ponto de descarga. Já na carga containerizada, em que pese a distância ser menor, na origem, os caminhoneiros terão que pegar o contêiner no depósito indicado pelo armador; levá-lo até a planta do embarcador; aguardar sua estufagem e transportá-lo até o porto. No destino, outro caminhoneiro terá que retirar o contêiner do porto; levá-lo até a planta do consignatário; aguardar a descarga e depois devolvê-lo no depósito indicado pelo armador.

Assim, para atender a operação de cabotagem de contêineres, nas curtas distâncias, em cada etapa terrestre, o caminhoneiro da origem terá, no mínimo, dois carregamentos (contêiner vazio e carga) e uma descarga (no porto); já o caminhoneiro do destino terá, no mínimo, um carregamento (no porto) e dois descarregamentos (carga e contêiner vazio).

Veja, Ministro, que a categoria calcula que um autônomo, no melhor cenário possível, poderá fazer, por semana, **apenas dois transportes de curta distância**, isso, se tiver trabalho encaixado em seguida com as empresas transportadoras e se as operações correrem bem; se os depósitos de vazios dos armadores, que atendem até 16h ou 17h, tiverem janelas para carregamento e descarregamento de unidades vazias e se os terminais portuários também dispuserem de janelas agendamento. Só que sabemos que o melhor cenário, por diversos fatores que serão avaliados adiante, não é a realidade do transporte rodoviário brasileiro.



E não é apenas isso: neste cenário perverso, os autônomos serão contratados por empresas de transportes rodoviários (não se sabe quantas), que prestarão serviços para poucas empresas de navegação de cabotagem. Observa-se, neste ponto, uma evidente e preocupante concentração de mercado nos tomadores do serviço de transporte rodoviário (um verdadeiro oligopsônio), que trará **impactos diretos aos autônomos**, não apenas na quantidade de serviços a serem ofertados, mas também no **valor do frete e das diárias paradas, que serão espremidas ao máximo**.

Ainda mais quando analisamos o fato de que hoje se faz de tudo para derrubar o frete mínimo³, frete este que significa cobrir os gastos no transporte, e caso tenhamos a declaração da inconstitucionalidade da Lei nº 13.703/18, os caminhoneiros autônomos ficarão em situação de penúria a mercê do que os oligopsônios pagarem.

Precisamos de um estudo de impacto socio econômico sobre os impactos do oligopsônio da cabotagem, pois somente a partir desses dados teremos um horizonte sobre nosso futuro.

Outro ponto preocupante é a visão de que a multimodalidade deve ter como gatilho poucos armadores de cabotagem que formam, ao mesmo tempo, um oligopólio e um oligopsônio. **O Ministério tem o dever de combater a concentração de mercado onde puder**. Só que, usando a cabotagem como gatilho, notamos que **o BR do Mar estimula a concentração de mercado, sem se preocupar com a nossa categoria, que é a peça mais vulnerável dessa engrenagem**.

³ ADI 5.956, ADI 5.959, 5.964



O transporte porta a porta que mencionado na reunião, nada mais é do que um transporte segmentado que envolve navio e caminhão, realizado por poucos armadores que, sem possuírem frotas, contratam caminhões de terceiros a preços muito baixos. Essas empresas trabalham com **políticas de vendas casadas**, obrigando os embarcadores a usarem os transportes por elas contratadas, como condição para embarcarem nos seus navios. E ainda que não fizessem isso, elas teriam a vantagem de usar as **margens do frete marítimo para quebrar a concorrência do rodoviário**. Ou seja, nos parece que o Minfra confunde o conceito de porta a porta com o Transporte Multimodal de Cargas, nos termos da Lei nº 9.611/98, que é aquele realizado pelo Operador de Transporte Multimodal de Cargas (OTM), devidamente habilitado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Como bem se sabe são mais de 500 empresas⁴ habilitadas a trabalhar com transportes multimodal no Brasil, nacionais e estrangeiras. Isso nos sugere que existe uma maior facilidade, habilitação de empresas para operar como OTM, quebrando o oligopólio e o oligopsonio existentes na navegação de cabotagem por contêiner.

O transporte terrestre, especificamente o rodoviário, tem como característica fundamental para bom atendimento aos usuários dos serviços, o elevadíssimo nível de concorrência entre milhares de empresas. O Transporte Multimodal de Cargas, nos termos da Lei 9.611/98, também oferece um satisfatório número de empresas, capazes de garantir a concorrência, além da maior facilidade de

⁴ <http://appweb2.antt.gov.br/multimodal/resultadoConsulta.asp> (acessado em 23/10/2020)



novos entrantes. **O mesmo não ocorre na navegação de cabotagem**, no segmento de contêineres, que operam apenas pouquíssimas empresas que têm potencial de **acabar com a ampla concorrência dos outros segmentos**.

E mais: a partir do Transporte Multimodal, da figura do OTM, poderemos ver novos entrantes no segmento de contêineres, criando capacidade para investir na navegação de cabotagem, no segmento de contêineres, tornando o setor ainda mais competitivo e eficiente, deixando, por exemplo, de fazer com que as cargas do mercado doméstico concorram pelos mesmos navios das cargas de comércio exterior, o chamado *feeder service*⁵, que hoje vem sendo a esmagadora maioria das cargas containerizadas da nossa cabotagem.

Para os embarcadores, para as empresas de transportadores rodoviários e para os transportadores autônomos, seria importante um esforço do Minfra em fazer **adequações à Lei 9.611/98**, de forma que o Transporte Multimodal de Cargas seja desenvolvido no Brasil, a partir de centenas de empresas OTM, sendo certo que, quando os entraves forem resolvidos, teremos milhares.

A proposta hoje pretende desenvolver o transporte porta a porta, oferecido por poucos armadores, chamando-o de multimodal, quando não é.

Neste ponto, entendemos que, para se tentar minimizar os prejuízos aos caminhoneiros autônomos é necessário ser adicionada ao texto a **Emenda 23**, de

⁵ A cabotagem em contêineres está concentrada apenas 03 (três) empresas contêineiras, sendo que, duas delas, que detêm quase 80% do segmento, são controladas por grandes empresas estrangeiras (i) a Aliança Navegação e Logística, controlada pela maior contêineira do mundo, a dinamarquesa Maersk Line e; (ii) a Mercosul Line, controlada pela terceira maior contêineira do mundo, a francesa CMA-CGM S/A. As duas estrangeiras ainda se consorciam em alianças na navegação internacional, ou seja, são parceiras em muitas operações. Essas duas empresas utilizam a cabotagem como continuidade de suas navegações de longo curso.



autoria do Deputado Federal Fausto Pinato (PP/SP), que veda a *“possibilidade de contratação do transporte terrestre, seja no trajeto até o porto ou do porto até o cliente final, por armadores marítimos, empresas de cabotagem, empresas brasileiras de navegação e outras empresas, que pertençam ao mesmo grupo econômico daquele.”*

Não podemos admitir ficar nas mãos de poucas empresas, levando nosso transporte rodoviário ao controle de estrangeiros. Essas contêineras estrangeiras são dominantes e querem ter controle de toda cadeia, seja dos terminais portuários, dos despachantes aduaneiros, dos práticos, dos rebocadores, do transporte rodoviário e de tudo que puderem. (Diferente dos EUA e da China como mostra a nota técnica do Minfra)

Além do conteúdo da Emenda 23, queremos que a **Lei nº 9.611/98 seja alterada, de forma que os OTMs tenham condições de operar trazendo concorrência ao mercado.** A equipe do Minfra sabe o que precisa ser resolvido para o Transporte Multimodal de Cargas acontecer no Brasil.

Não há garantias de que economia crescerá no mesmo patamar que a cabotagem (40%, segundo a Nota Técnica do Minfra). Logo, por alguns anos, o que teremos é **transferência de cargas e não aumento de negócios entre compradores e vendedores.** Por isso, não queremos operar dentro de um oligopsonio que triturar a nossa categoria em pouquíssimos anos.

O fato é que o Minfra não terá como nos dar garantias de quebra do oligopsonio existente, se o texto do PL 4.199/20 passar como enviado ao congresso.

Assim, diante dos fatos e fundamentos amplamente expostos, pedimos que **o Governo retire a urgência Constitucional do PL 4.199/20,** de forma que a



categoria dos caminhoneiros autônomos possa ser ouvida e discutir, sem pressa, e com elevado nível técnico, a matriz de transpores do país, contemplando a navegação de cabotagem, garantindo a concorrência.

Respeitosamente,


WALLACE LANDIM CHORÃO
Presidente da ABRAVA



SCS. Qd 06, Ed Arnaldo
Dumont Villares, sl 505,
Asa Sul, Brasília-DF



abrava.org