

**PROJETO DE LEI Nº 3154/2024**

**EMENTA:**  
**DISPÕE SOBRE A POLÍTICA ESTADUAL DE INCENTIVO À NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM E À MOVIMENTAÇÃO DOS PORTOS NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

**Autor(es): Deputada CELIA JORDÃO**

**A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO****RESOLVE:**

**Art. 1º.** Fica criada a Política Estadual de Incentivo à Navegação de Cabotagem, visando o desenvolvimento econômico e social do Estado do Rio de Janeiro, à redução de custos logísticos, à preservação do meio ambiente e ao equilíbrio da matriz de transportes, conforme a Lei 9.466 de 25 de novembro de 2021, que instituiu a Política de Incentivo à Economia do Mar.

**Art. 2º.** Para os fins desta lei, entende-se por navegação de cabotagem, conforme prelecionado na Lei Federal nº 9.432/1997, a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores.

**Art. 3º.** O Poder Executivo Estadual poderá firmar acordos de cooperação ou outro instrumento legal com os órgãos competentes a fim de contribuir para a elaboração de diretrizes que busquem soluções em infraestrutura e logística para a melhoria e modernização/ampliação dos portos fluminenses, visando o aumento do poder de absorção de cargas, atender as necessidades logísticas do setor, sua eficiência operacional, a melhoria da infraestrutura portuária e para fomentar a navegação de cabotagem no Estado do Rio de Janeiro.

**§ 1º.** O Poder Executivo promoverá ações de integração com os órgãos federais responsáveis pela administração de portos em seu território com o intuito de criar condições favoráveis para a sua operação e evitar gargalos logísticos e/ou econômicos ao setor, e seus diversos atores, governamentais e não governamentais.

**§ 2º.** Ficam autorizados investimentos em infraestrutura para o desenvolvimento social e econômico com verbas do Fundo Soberano.

**Art. 4º.** Fica o Poder Executivo autorizado a promover uma redução de alíquota do ICMS bunker sobre o combustível utilizado nas operações de cabotagem, em conformidade com a alíquota já praticada em Estado da região sudeste devidamente pactuado no CONFAZ, com o objetivo de tornar o modal mais atrativo e competitivo em relação aos demais modais de transporte, respeitando-se o Regime de Recuperação Fiscal e as normas constitucionais vigentes que tratam do tema.

**Art. 5º.** O Poder Executivo tratará como prioritário os transportes aquaviários em suas políticas de desenvolvimento regional, e integrada à política nacional, reconhecendo a importância estratégica da cabotagem para a economia do Estado.

**Art. 6º.** A implementação da presente política tem como objetivo a construção e a prática de um conjunto de ações governamentais voltadas para o desenvolvimento econômico e social a fim de tornar o Rio de Janeiro um *hub* portuário, e que o transporte de contêineres por meio da cabotagem seja incentivado, visando à otimização da logística de carga e o aumento da eficiência operacional.

**Parágrafo único.** As atividades portuárias envolvem a armazenagem, carregamento, gerenciamento de estoque de produtos e administração de itens que necessitam do transporte aquaviário.

**Art. 7º.** As empresas que operam na cabotagem deverão atender às regras nacionais e internacionais que o Brasil seja parte, no que se refere às questões ambientais e às práticas sustentáveis.

**Art. 8º.** O Poder Executivo do Estado promoverá estudos e pesquisas para avaliar o potencial de crescimento da cabotagem em relação ao Produto Interno Bruto (PIB) do Estado, visando a identificar oportunidades de expansão e aprimoramento do setor.

**Art. 9º.** O Poder Executivo, através de seu órgão ambiental, adotará medidas para reduzir e mitigar o impacto ambiental das operações de cabotagem, promovendo a utilização de tecnologias limpas, o controle de emissão de poluentes e o monitoramento da qualidade da água.

**Art. 10.** A presente lei também objetiva incentivar a pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias sustentáveis voltadas para o setor da cabotagem, visando à redução do consumo de combustíveis fósseis e à minimização dos impactos ambientais.

**Art. 11.** O Poder Executivo poderá buscar parceria com a Marinha do Brasil, em especial com a Diretoria de Portos e Costas, visando o desenvolvimento de programas de capacitação e treinamento de mão de obra especializada, a fim de garantir a qualidade e eficiência das operações de cabotagem.

**Art. 12.** Fica o Poder Executivo autorizado a criar linhas de crédito específicas para o financiamento de projetos relacionados à cabotagem, uma vez realizados estudos de impacto financeiro-orçamentário, com condições favoráveis e prazos adequados, a fim de fomentar o investimento e a modernização do setor.

**Art. 13.** Para a plena execução da presente lei poderão ser realizados eventos, feiras, exposições voltadas para a divulgação e promoção da cabotagem e campanhas de conscientização sobre os benefícios da cabotagem para a economia e o meio ambiente, visando atrair investidores, estimular parcerias comerciais e divulgar as vantagens do modal.

**Art. 14.** Fica autorizada a celebração de convênios e parcerias com entidades públicas e privadas, nacionais e internacionais, para o intercâmbio de conhecimentos, tecnologias e boas práticas relacionadas à cabotagem.

**Art. 15.** Fica facultado ao Poder Executivo estabelecer normas complementares e regulamentares necessárias à aplicação desta lei, no que couber.

**Art. 16.** O Poder Executivo monitorará e avaliará periodicamente os resultados das medidas implementadas por esta lei, visando ao aprimoramento contínuo do setor.

**Art. 17.** O Poder Executivo promoverá a integração da cabotagem com os modais de transporte terrestre, visando a estabelecer uma rede logística eficiente e interconectada.

**Art. 18.** Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

**Plenário da ALERJ, 12 de março de 2024.**

**CÉLIA JORDÃO****DEPUTADA ESTADUAL****JUSTIFICATIVA**

Trata-se de Projeto de Lei que:

“Dispõe sobre a Política Estadual de Incentivo à Navegação de Cabotagem e à movimentação dos portos no Estado do Rio de Janeiro, e dá outras providências.”

A cabotagem é um modal de transporte marítimo de cargas que apresenta diversas vantagens econômicas, ambientais e logísticas. No Estado do Rio de Janeiro, onde se encontram importantes portos e uma extensa costa marítima, a implementação de um projeto de lei voltado para a cabotagem é fundamental para impulsionar o desenvolvimento econômico, fortalecer a infraestrutura portuária e promover a competitividade do Estado.

Neste sentido, elenca-se abaixo, alguns requisitos fundamentais para a criação deste Projeto de lei no Estado do Rio de Janeiro:

1. **Desenvolvimento Econômico:** A cabotagem tem o potencial de impulsionar a economia do Estado do Rio de Janeiro, gerando empregos diretos e indiretos em diversos setores relacionados, como transporte, logística, portos e comércio. A criação de um projeto de lei específico para a cabotagem no estado irá fomentar o investimento, a modernização dos portos e o crescimento do setor, resultando em um maior dinamismo e diversificação da economia carioca.
2. **Redução de Custos Logísticos:** A utilização da cabotagem como modal de transporte de cargas entre os portos do Rio de Janeiro e de outras regiões do país permite a redução dos custos logísticos. Comparado ao transporte rodoviário, a cabotagem oferece um custo mais competitivo, especialmente para cargas de grande volume e longas distâncias. Isso contribui para a melhoria da competitividade das empresas cariocas, reduzindo os custos de produção e aumentando a eficiência do sistema logístico.
3. **Preservação do Meio Ambiente:** A cabotagem é um modal de transporte mais sustentável em comparação ao transporte rodoviário, pois utiliza vias navegáveis marítimas, fluviais e lacustres, reduzindo a emissão de gases de efeito estufa e os impactos ambientais causados pelas estradas. A criação de um projeto de lei específico para a cabotagem no estado promoverá o uso de tecnologias limpas e a adoção de práticas sustentáveis, contribuindo para a preservação do meio ambiente e fortalecendo a imagem de responsabilidade ambiental do Rio de Janeiro.
4. **Equilíbrio da Matriz de Transportes:** O incentivo à cabotagem é uma estratégia para diversificar e equilibrar a matriz de transportes do Estado do Rio de Janeiro, reduzindo a dependência excessiva do modal rodoviário. A promoção da cabotagem permitirá uma maior integração entre os diferentes modais de transporte, como ferrovias, hidrovias e rodovias, favorecendo a intermodalidade e otimizando o sistema logístico como um todo.
5. **Aproveitamento da Localização Geográfica Privilegiada:** O Estado do Rio de Janeiro possui uma localização geográfica estratégica, com uma extensa costa marítima que abrange importantes portos. A criação de um projeto de lei específico para a cabotagem no estado permitirá o aproveitamento máximo dessa localização privilegiada, atraindo

investimentos, incentivando o comércio exterior e tornando o Rio de Janeiro um importante hub logístico na região.

Diante desses benefícios e considerando as potencialidades do Estado do Rio de Janeiro, é imprescindível a criação de um projeto de lei específico para a cabotagem, em consonância com a Lei nº 9.466 de 25 de novembro de 2021, que instituiu a Política de Incentivo à Economia do Mar. Tal iniciativa irá possibilitar a promoção do desenvolvimento econômico, a sustentabilidade ambiental, a redução de custos logísticos e o equilíbrio da matriz de transportes, fortalecendo o posicionamento do Rio de Janeiro como um importante centro logístico e impulsionando a economia local.

Com uma costa de aproximadamente 636 Km, o Estado do Rio mostra seu potencial de crescimento neste setor. São milhões de toneladas transacionadas anualmente. Isso mostra que a atividade portuária no país é extremamente aquecida e quem atua ou deseja atuar nela, precisa conhecer suas principais características. A cabotagem movimenta a atividade portuária.

## **COMO FUNCIONA A ATIVIDADE PORTUÁRIA NO BRASIL?**

As atividades portuárias brasileiras envolvem a armazenagem, carregamento, gerenciamento de estoque de produtos e administração de itens que necessitam de [transporte aquaviário](#).

No Brasil, os portos são administrados por instituições públicas, em sua grande maioria. A administração do porto é feita pelas Companhias Docas. Metaforicamente, funcionam como um síndico do porto, sendo responsáveis por gerenciar os terminais.

As Companhias Docas são provedoras de serviços portuários acessórios ao porto. Caso seja necessário realizar uma dragagem ou outro tipo de manutenção estrutural, elas fazem a contratação de dragagem por meio de processos legais, como por exemplo, uma licitação.

Para operarem nesses portos públicos, os serviços atrelados à operação e movimentação de cargas são arrendados a empresas privadas. Nesse sentido, passaram a ser conhecidos como portos organizados, nos quais quem opera são empresas privadas sob a tutela das Companhias Docas.

Existem ainda portos privados, feitos e construídos por empresas particulares. Eles atendem demandas exclusivas dessas empresas.

Antes, o porto fazia todas as atividades, ou seja, tudo ficava concentrado em uma só instância. Mas a possibilidade do porto organizado, submetido à autoridade portuária trouxe mais produtividade para as operações. Os portos organizados privados são regidos pela [lei nº](#)

[12.815/2013](#), que engloba os profissionais encarregados de atividades desenhadas, tais como de rebocadores, operadores portuários, entre outras.

## **OPERADORES PORTUÁRIOS**

Os operadores portuários são pessoas jurídicas qualificadas para executar as atividades como movimentação de mercadorias e armazenamento. A [legislação](#) define que os operadores portuários são responsáveis por danos causados à infraestrutura, instalações, equipamentos e à mercadorias transportadas ou armazenadas.

## **QUAL A INFRAESTRUTURA QUE TEMOS PARA A ATIVIDADE PORTUÁRIA?**

A atividade portuária no Brasil [movimentou 1,2 bilhão de toneladas no ano de 2021](#), representando assim um crescimento de 4,8%, justamente em um ano de pandemia, em que diversos setores cresceram muito. Parte desse aumento se deve ao grandioso investimento em infraestrutura portuária que tivemos nos últimos anos.

Desde o ano de 2019, mais de dezenas de contratos de Terminais de Uso Privado (TPUs) foram assinados, o que representa cerca de R\$ 8,7 bilhões em investimento. Além disso, alguns leilões foram efetuados, movimentando mais alguns bilhões de reais.

Nesse sentido, quando o assunto é infraestrutura no setor portuário, o panorama é muito positivo. Além disso, os investimentos em tecnologia e inovação nas organizações que atuam na atividade portuária também trouxe muito avanço para a estrutura desse segmento.

Os investimentos em infraestrutura promovem a redução de burocracias na gestão, incluindo a solução de eventuais gargalos que ainda existem na [logística](#) portuária, facilitando a superação dos desafios existentes nesse ambiente.

## **QUAIS SÃO OS TIPOS DE PRODUTOS QUE MAIS CIRCULAM NA ATIVIDADE PORTUÁRIA?**

Nos portos brasileiros, chegam e são despachados os mais variados tipos de produtos. Porém, há aqueles que merecem destaque. Alguns pela importância que têm para a nossa economia, outros por terem um grande volume de movimentação ao longo dos dias.

Por exemplo, no [Porto de Rio Grande](#), temos uma grandiosa instalação para o transporte de produtos como a madeira, os calçados e o couro, além de materiais da indústria química e mecânica. Quase todos os estados utilizam tal porto para transacionar esse tipo de mercadoria. Já no Rio de Janeiro as principais cargas são de importação (contêineres); trigo; produtos siderúrgicos; concentrado de zinco. Principais cargas – Exportação: contêineres; ferro gusa; veículos.

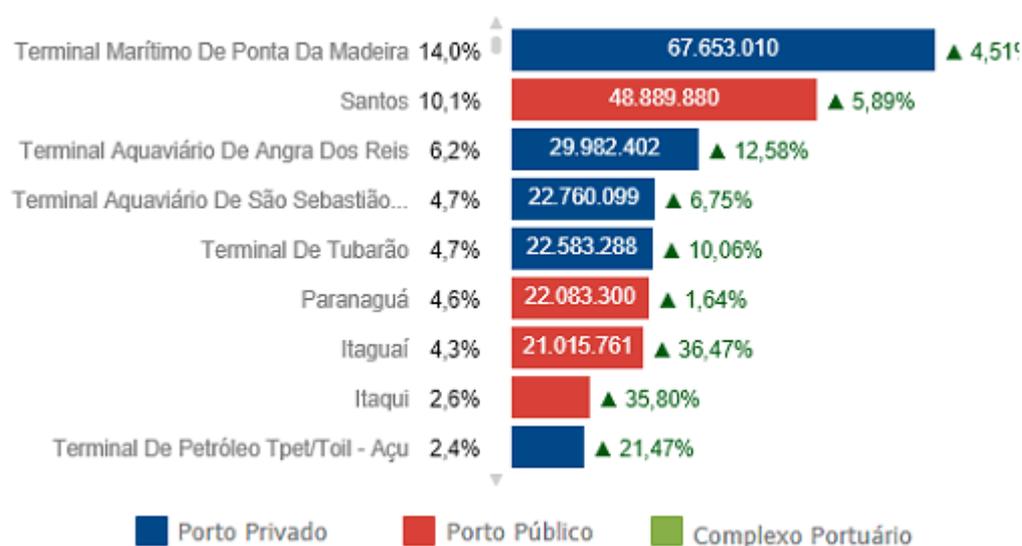
Além disso, mercadorias agrícolas como a soja e o milho têm grande necessidade do transporte portuário. Afinal, o Brasil é um dos principais fornecedores desse tipo de alimento para o mundo. Por isso, precisa de uma estrutura portuária robusta para atender a demanda dos diversos países e suas populações.

Podemos afirmar que a atividade portuária no Brasil, e não é diferente para o Rio de Janeiro, é um segmento pujante e que ainda está em franco crescimento. Nossa gigantesca costa navegável proporciona uma vantagem estratégica única para esse ramo, abrindo diversas possibilidades e oportunidades para quem deseja ingressar nessa área.

O Brasil possui um total de 175 instalações portuárias de carga, incluindo portos e terminais marítimos e instalações aquaviárias. Temos portos ao longo da nossa costa e no interior do país utilizando nossas extensas bacias hidrográficas. Pode não parecer, mas existem 76 terminais no interior, fora da costa litorânea. Destes terminais, são 18 na Região Sul, 6 na Região Centro-Oeste e 52 na Região Norte.

Dessa forma, restam os 99 portos e terminais [marítimos](#) ao longo da nossa costa.

Vamos agora conhecer os **10 principais portos do Brasil**.



Fonte dos Dados: [Antaq](#) - Período de Janeiro a Outubro de 2019.

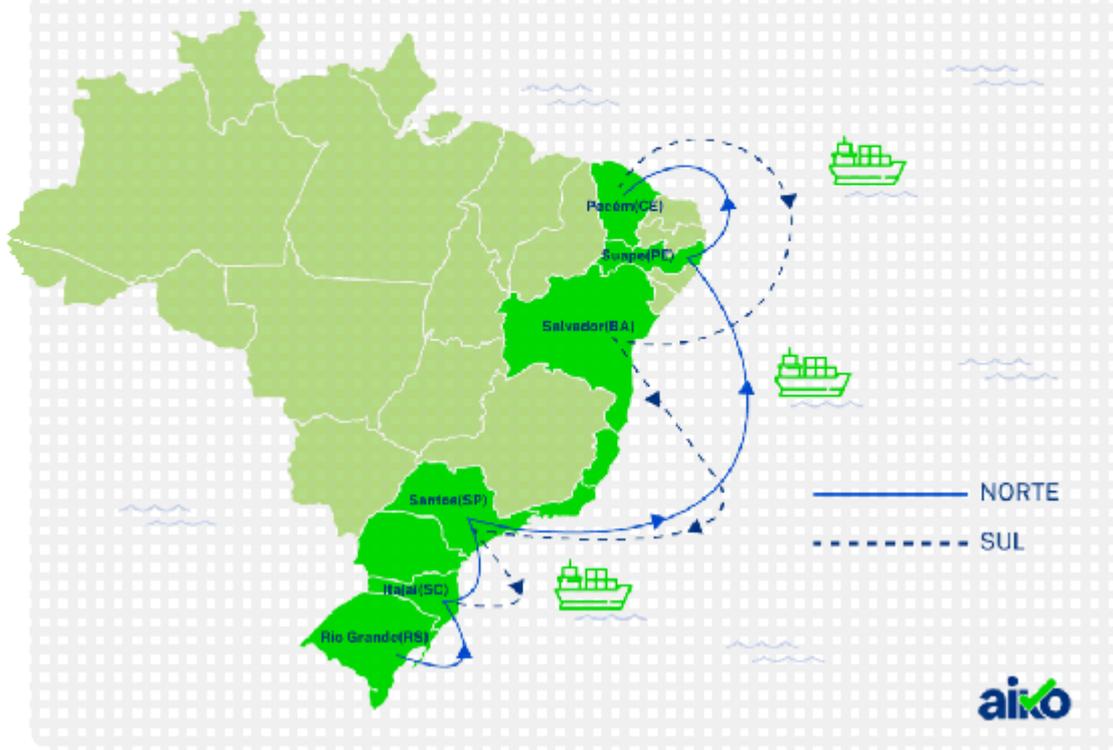
## Lista com Principais Portos Brasileiros

- [Porto de Santos](#) (SP)
- Porto de Paranaguá (PR)
- Porto Itapoá (SC)
- Portonave (SC)
- Porto de Rio Grande (RS)
- DP World Santos (SP)
- Porto Chibatão (AM)
- Porto de Suape (PE)
- Porto de Itajaí (SC)
- Porto de Rio de Janeiro (RJ)

Porquê a defesa da cabotagem? Basicamente, a cabotagem é uma modalidade de transporte que ocorre na costa marítima, ou entre cabos (águas marítimas limitadas), com a terra à vista, ou entre um porto costeiro e um fluvial.

A cabotagem é considerada o meio de transporte mais competitivo, o menos poluente e um dos mais econômicos. Segundo o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), um dos grandes benefícios da cabotagem são os fretes, que podem ser **reduzidos em até 62%**.

## COMO FUNCIONA A CABOTAGEM NO BRASIL



Pensando na lógica de criar mecanismos que gerem mais empregos atraindo investimentos para o Estado, o seu papel indutor e assegurado da política de investimentos em infraestrutura nos modais de transporte como o rodoviário, hidroviário, aéreo, dutoviário e ferroviário, é fundamental. Portanto, buscamos com o presente projeto de lei estabelecer um pacto de cooperação que concretize o papel do Estado como agente interlocutor e executor de práticas de fomento ao setor a partir de investimentos, a exemplo da qualidade de suas rodovias e ferrovias que podem ser, nesse processo de incentivo e fomento, fundamentais para o crescimento econômico do Estado.

Por tais motivos, de suma relevância, apresento a presente proposição e requeiro aos meus pares a sua respectiva aprovação, caso a reputem benéfica para o Estado do Rio de Janeiro.

### Legislação Citada

Lei 9.466 de 25 de novembro de 2021; Lei Federal nº 9.432/1997; [lei nº 12.815/2013](#)

### Atalho para outros documentos

### Informações Básicas

<b>Código</b>	20240303154	<b>Autor</b>	CELIA JORDÃO
<b>Protocolo</b>	14209	<b>Mensagem</b>	
<b>Regime de Tramitação</b>	Ordinária		

**Datas:**

<b>Entrada</b>	12/03/2024	<b>Despacho</b>	12/03/2024
<b>Publicação</b>	13/03/2024	<b>Republicação</b>	

**Comissões a serem distribuídas**

- 01.:**Constituição e Justiça
- 02.:**Transportes
- 03.:**Defesa do Meio Ambiente
- 04.:**Ciência e Tecnologia
- 05.:**Assuntos Municipais e de Desenvolvimento Regional
- 06.:**Economia Indústria e Comércio
- 07.:**Tributação Controle da Arrecadação Estadual e de Fiscalização dos Tributos Estaduais
- 08.:**Orçamento Finanças Fiscalização Financeira e Controle

**▼ TRAMITAÇÃO DO PROJETO DE LEI Nº 3154/2024**

PROXIMO >>		<< ANTERIOR		- CONTRAIR	+ EXPANDIR	BUSCA ESPECIFICA			
<b>Cadastro de Proposições</b>				<b>Data Public Autor(es)</b>					
▼ Projeto de Lei									
▼ 20240303154									
 		▼ <a href="#">DISPÕE SOBRE A POLÍTICA ESTADUAL DE INCENTIVO À NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM E À MOVIMENTAÇÃO DOS PORTOS NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS. =&gt; 20240303154 =&gt; {Constituição e Justiça Transportes Defesa do Meio Ambiente Ciência e Tecnologia Assuntos Municipais e de Desenvolvimento Regional Economia Indústria e Comércio Tributação Controle da Arrecadação Estadual e de Fiscalização dos Tributos Estaduais Orçamento Finanças Fiscalização Financeira e Controle }</a>				13/03/2024		Celia Jordão	
		Distribuição => 20240303154 => Comissão de Constituição e Justiça => Relator: Sem Distribuição => Proposição 20240303154 => Parecer:							
PROXIMO >>		<< ANTERIOR		- CONTRAIR	+ EXPANDIR	BUSCA ESPECIFICA			

