

FENAVEGA

Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária

PROJETO INSTITUCIONAL

Desburocratização e Eficiência para a Navegação Brasileira

Uma análise estratégica e propostas para o futuro

PROJETO ELABORADO PELA

FENAVEGA Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária

COM A COLABORAÇÃO DE

ABAC Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem

FENAMAR Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima

SINDFLUVIAL Sindicato das Empresas de Travessia e Navegação, Transporte de Passageiros, Veículos e Cargas Lacustre e Fluvial do Estado de Rondônia

SINDARMA Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial do Estado do Amazonas

SINDARSUL Sindicato dos Armadores de Navegação Interior dos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e Mato Grosso do Sul

SINDASP Sindicato dos Armadores de Navegação Fluvial do Estado de São Paulo

SINDARPA Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial e Lacustre e das Agências de Navegação do Estado do Pará

SYNDARMA Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima

SINDIPORTO Sindicato Nacional das Empresas de Navegação de Apoio Portuário

APOIO INSTITUCIONAL

INB Instituto de Navegação Brasileira

FRENTE PARLAMENTAR Frente Parlamentar de Apoio à Navegação

LANÇAMENTO OFICIAL

18 de junho de 2026

Porto Velho · Rondônia

Agradecimentos

Às pessoas que colaboraram na construção deste projeto

Este trabalho foi idealizado e conduzido por **Raimundo Holanda Cavalcante Filho**, Presidente da FENAVEGA, com a convicção de que a navegação brasileira precisa de uma agenda própria, construída pelo setor e apresentada com unidade ao país.

Trata-se, em sua essência, de uma obra coletiva. Cada diagnóstico, cada proposta e cada posicionamento aqui registrados carregam a experiência de quem vive a navegação brasileira no dia a dia — nos rios, nos portos, nos estaleiros e nas mesas de negociação. A FENAVEGA expressa seu profundo agradecimento às pessoas que dedicaram tempo, conhecimento e convicção à construção deste documento:

Anderson Roberto Ribeiro Costa

André Zanin

Daniel Luis Carvalho Bertolini

Dino Antunes Dias Batista

Edivaldo Maues Carvalho Neto

Fernando Ferreira Becaker

Galdino Alencar Junior

Irani Bertolini

Luís Fernando Resano

Luís Gustavo Bueno Machado

Luizio Valentin de Rizzo Rocha

Márcio de Paiva Castro

Renan Cesar Cavalcante

Ronaldo Rodrigues de Moraes

Roney Calgaro

Willan Thadeu Lenes de Araújo

E, em especial, registra seu reconhecimento à dedicação de **Francisco Leudo Buriti de Souza**, **Jeannie Karley Oliveira Cavalcante** e **Hanna Lima Cavalcante** na elaboração deste documento — trabalho minucioso, feito com zelo e espírito público, sem o qual estas páginas não teriam tomado forma.

A todos, a gratidão da FENAVEGA e a certeza de que este projeto, por ser de muitos, será mais forte.

Sumário

Estrutura do documento institucional

Agradecimentos

Apresentação

EIXO 1 • Governança, Regulação e Burocracia

1. Insegurança Jurídica e Modernização da Governança
2. Burocracia Excessiva e Urgência da Digitalização
3. Morosidade no Licenciamento Ambiental e em Autorizações
4. Carga Tributária Elevada e Assimetrias Fiscais
5. Rejeição ao Vetting Privado por Distribuidoras de Petróleo
6. Afretamento de Embarcações Estrangeiras na Navegação Interior
7. Atualização das Resoluções de Outorga e Afretamento da ANTAQ
8. Modernização dos Critérios de Tripulação de Segurança

EIXO 2 • Infraestrutura e Operações

9. Déficit Crônico de Infraestrutura Portuária e Hidroviária
10. Baixa Integração Logística e Dependência do Modal Rodoviário
11. Política de Estado para Cabotagem e Navegação Interior
12. Ausência de Regulamentação para o Tempo de Espera (Overstay)
13. Concessão de Rios e Hidrovias

EIXO 3 • Capital Humano e Segurança

14. Gargalo na Formação e Qualificação de Aquaviários
15. Conflito entre a Cota de PCD e a Segurança do Trabalho a Bordo
16. Insegurança Patrimonial e da Vida na Amazônia

EIXO 4 • Competitividade e Futuro

17. Estratégia Geopolítica e Comercial para os Portos
18. A Agenda da Sustentabilidade e da Transição Energética
19. Desenvolvimento do Turismo Fluvial no Brasil
20. Barco Popular da Amazônia
21. Modernização do Financiamento de Embarcações
22. AFRMM e Fundo da Marinha Mercante
23. Acesso Terrestre aos Portos e Terminais: a Última Milha Logística

Índice das Propostas • Como Contribuir • Fontes consultadas

Apresentação

Este documento consolida os principais desafios enfrentados pela navegação brasileira, organizados em quatro eixos estratégicos, com o objetivo de facilitar a compreensão do tema e orientar a atuação legislativa. Cada item foi aprofundado a partir de diagnóstico fundamentado em dados recentes, referências de boas práticas internacionais e propostas concretas de solução, de modo a subsidiar a construção de uma agenda de trabalho para a Frente Parlamentar de Apoio à Navegação.

Trata-se de um projeto em desenvolvimento contínuo. O presente conteúdo reflete a etapa atual de construção institucional da FENAVEGA e será gradualmente ampliado, com a incorporação de novos temas e aprofundamentos, à medida que avançarem os trabalhos da Federação em diálogo com seus parceiros institucionais e com o Congresso Nacional.

Lançamento oficial · 18 de junho de 2026

O lançamento oficial deste projeto institucional está confirmado para o dia 18 de junho de 2026, em cerimônia conjunta com o Lançamento Oficial da Frente Parlamentar de Apoio à Navegação, marco que reforça a integração entre o setor produtivo, o Poder Legislativo e os parceiros institucionais comprometidos com o desenvolvimento da navegação brasileira.

E I X O

O I

Governança, Regulação e Burocracia

Este eixo trata dos entraves originados no ambiente institucional, marcados pela instabilidade das regras, pelo excesso de procedimentos e pela falta de coordenação entre órgãos públicos. Tais fatores geram insegurança e elevam, de forma sistêmica, os custos suportados pelo setor de navegação — compondo o chamado Custo-Brasil institucional.

1. Insegurança Jurídica e Modernização da Governança

Diagnóstico. A insegurança jurídica e regulatória constitui problema crônico, que trava o desenvolvimento do setor de navegação. A alteração frequente de normas — a exemplo das revisões prematuras de resoluções da ANTAQ — somada às divergências de interpretação entre órgãos como o CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) e a SRE (Secretaria de Reformas Econômicas), produz um ambiente de incerteza que afasta investimentos de longo prazo. A ausência de coordenação entre instâncias resulta, ainda, em decisões judiciais conflitantes, paralisa projetos essenciais e compromete a produtividade e a posição competitiva do país no comércio internacional.

Soluções Propostas. É necessária a modernização e a simplificação do arcabouço regulatório aplicável ao setor, preservando a estabilidade das normas que já demonstraram bom desempenho e evitando rupturas que reintroduzam insegurança. Recomenda-se a adoção de uma agenda regulatória de horizonte estendido, com compromisso formal de não revisar prematuramente normas eficazes, e a criação de varas judiciais especializadas em direito marítimo. Tais medidas são complementares e conferem ao setor a estabilidade e a previsibilidade indispensáveis à atração de capital e à modernização da infraestrutura nacional.

Continuidade institucional e conhecimento setorial. A frequente mudança da pasta ministerial responsável pela navegação — que já transitou entre Transportes, Infraestrutura e Portos e Aeroportos — impede a construção de uma linha política contínua e perene para o setor. Diante da omissão de uma política setorial própria, a ANTAQ por vezes assume esse papel, mas com conhecimento limitado da atividade: seus técnicos dominam o segmento portuário, porém conhecem menos as particularidades da navegação, inclusive a distinção entre navegação interior, cabotagem, apoio marítimo e apoio portuário. Embora todas essas modalidades estejam disciplinadas em uma mesma lei (Lei nº 9.432/1997), suas regras são bastante distintas, e a tentativa de regular segmentos tão diferentes por meio de apenas duas normas — afretamento e outorga — equivale a dar tratamento simplificado a um problema complexo. Recomenda-se que os técnicos da ANTAQ aprofundem o conhecimento dos diversos segmentos da navegação, inclusive quanto aos investimentos que as Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) são obrigadas a realizar, sob total risco privado. Quando utilizam recursos do FMM, esses valores são integralmente devolvidos, com taxas de juros e câmbio de mercado, sem qualquer subsídio — exceto a carência para o início do pagamento do financiamento.

2. Burocracia Excessiva e Urgência da Digitalização

Diagnóstico. O excesso de burocracia, agravado pela presença simultânea de múltiplos órgãos intervenientes (ANTAQ, Marinha do Brasil, Receita Federal e Anvisa) com sistemas informatizados que não se comunicam entre si, ocasiona perdas anuais superiores a R\$ 11 bilhões à economia nacional. A duplicidade de vistorias, o excesso de documentos exigidos e a lentidão na liberação de cargas são reflexos diretos de um sistema que ainda opera, em boa parte, por meio de procedimentos manuais. Embora alguns portos — como o de Santos — venham avançando com a Janela Única Portuária (JUP, plataforma digital que reúne em um único ambiente os trâmites de todos os órgãos), o cenário nacional permanece heterogêneo, e a falta de padronização impede o ganho de eficiência em escala sistêmica.

Soluções Propostas. A resposta passa pela implantação da Janela Única Portuária em âmbito nacional, inspirada em modelos consagrados, como os dos portos de Singapura (Portnet) e de Roterdã (Portbase). Faz-se necessário estabelecer um marco regulatório que padronize os Port Community Systems (PCS) — plataformas que conectam, em rede, todos os participantes da cadeia logística —, assegurando a interoperabilidade entre os agentes envolvidos. Programas como o Navegue Simples, do Governo Federal, e iniciativas legislativas como o PL nº 4.015/2023 (Porto do Futuro) devem ter sua tramitação acelerada, viabilizando os investimentos em tecnologia e a desburocratização do comércio exterior.

3. Morosidade no Licenciamento Ambiental e em Autorizações

Diagnóstico. A demora excessiva para obtenção de licenças e autorizações, que pode estender-se por anos, representa um dos maiores entraves ao investimento privado no setor. A obtenção de licença para serviços de dragagem de manutenção — atividade que consiste na remoção de sedimentos do fundo dos canais para preservar a navegabilidade —, por exemplo, pode ultrapassar doze meses no Brasil, ao passo que, em outros países, é tratada como procedimento ágil e rotineiro. Essa lentidão, decorrente da complexidade do arcabouço normativo e da sobreposição de competências entre órgãos, atrasa obras de expansão, eleva os custos e diminui a atratividade dos portos brasileiros.

Soluções Propostas. A principal providência é a aprovação de um novo marco normativo que institua o licenciamento ambiental integrado, unificando, em uma única licença, os procedimentos aplicáveis a terminais e demais instalações em portos públicos. A fixação de prazos máximos para análise e decisão dos pedidos, conforme previsto na Lei Geral do Licenciamento Ambiental, é igualmente indispensável. A FENAVEGA reconhece o valor estruturante da legislação ambiental brasileira e a importância da proteção dos ecossistemas — e propõe, justamente por isso, que a modernização do licenciamento se faça com critérios técnicos sólidos, sem prejuízo do rigor ambiental. A adoção de uma abordagem baseada em risco — recomendada pela OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico), segundo a qual a regulação deve ser proporcional ao impacto da atividade — permitiria simplificar, ou mesmo dispensar de licenciamento, as operações de baixo risco, concentrando os esforços de fiscalização nos projetos de maior complexidade.

4. Carga Tributária Elevada e Assimetrias Fiscais

Diagnóstico. A elevada carga tributária incidente sobre o setor portuário e de navegação, que poderá atingir 26,5% após a implementação da reforma tributária, ameaça a posição competitiva dos portos brasileiros em relação aos seus concorrentes na América Latina. A incidência simultânea de múltiplos tributos e as diferenças de tratamento fiscal entre os estados da Federação compõem o chamado Custo Brasil, oneram toda a cadeia logística e desestimulam a captação de novas rotas e cargas pelos portos nacionais.

Soluções Propostas. É indispensável assegurar, na regulamentação da reforma tributária (PLP nº 68/2024), a imunidade do IBS e da CBS sobre as exportações e suas operações antecedentes, bem como vedar a incidência do Imposto Seletivo sobre o combustível marítimo. Recomenda-se, ainda, a manutenção e a ampliação de regimes especiais como o Reporto, voltado ao incentivo da modernização da infraestrutura portuária. A adoção de modelos internacionais — como o tonnage tax (imposto que incide sobre a tonelagem da embarcação, e não sobre o lucro contábil), já utilizado em 22 países da União Europeia — poderia equilibrar a concorrência internacional e fortalecer a bandeira brasileira.

Restabelecimento de benefícios às EBN (RENAVAL). Com a reforma tributária, as EBN perderam parcela significativa dos benefícios de que dispunham para a importação de partes e peças destinadas à manutenção, à docagem e à reparação de embarcações. A indústria naval conseguiu preservar tais benefícios por meio do RENAVAL — Regime Tributário para Incentivo à Atividade Naval, instituído pela Lei Complementar nº 214/2025 —, que, todavia, beneficia obrigatoriamente os estaleiros, deixando as Empresas Brasileiras de Navegação sem o tratamento equivalente. É necessário restabelecer esse direito às EBN, nos moldes anteriores, assim como assegurar a consideração explícita de “serviços e equipamentos” necessários à construção e à reparação das embarcações no âmbito do RENAVAL, sendo o PLP nº 101 uma proposta a ser fortalecida nesse sentido.

Exportação de serviços de apoio portuário — segurança jurídica do conceito de destinatário. Os serviços de apoio portuário — prestados por empresas de navegação por meio de rebocadores e embarcações auxiliares, indispensáveis às manobras de atracação, desatracação e deslocamento de navios — são frequentemente

contratados por armadores estrangeiros cujas embarcações, em tráfego internacional, fazem escala em portos brasileiros. A Lei Complementar nº 214/2025, com a redação dada pela Lei Complementar nº 227/2026, estabelece critérios objetivos e alternativos para a caracterização da exportação de serviços: o local da operação situado fora do País ou, nos demais casos, a presença de adquirente e destinatário residentes ou domiciliados no exterior. Como o local da prestação do apoio portuário é, por definição, o porto brasileiro, o reconhecimento da exportação depende integralmente do segundo critério — e, nesse ponto, o conceito aberto de “destinatário” suscita receio fundado de interpretações restritivas, apoiadas em aspectos meramente físicos da prestação, à semelhança da histórica controvérsia sobre o conceito de “resultado” na exportação de serviços sob o ISS.

Eventual leitura restritiva afrontaria os princípios constitucionais da neutralidade, da não cumulatividade e da vedação à tributação das exportações (art. 156-A da Constituição Federal), produziria exportação indireta de carga tributária — uma vez que o armador estrangeiro não aproveita créditos de IBS e CBS no Brasil — e, com alíquota estimada entre 26,5% e 28%, elevaria significativamente os custos dos portos brasileiros frente aos concorrentes internacionais, ampliando os riscos de autuação fiscal e o contencioso tributário. Propõe-se, assim, o aprimoramento do Regulamento do IBS e da CBS (Decreto nº 12.955/2026), com a inclusão de parágrafo ao seu art. 92 que esclareça que o adquirente é também o destinatário quando o serviço for contratado por residente ou domiciliado no exterior, em benefício próprio — conferindo segurança jurídica à caracterização dessas operações como exportação e preservando a competitividade do setor portuário nacional.

5. Rejeição ao Vetting Privado por Distribuidoras de Petróleo

Diagnóstico. Distribuidoras de petróleo têm buscado instituir, por iniciativa própria, procedimentos privados de vetting — termo do mercado internacional que designa a inspeção e a aprovação prévia de embarcações antes da contratação de transporte. Ao agir dessa forma, tais empresas assumem, na prática, atribuição que não lhes pertence: no Brasil, cabe exclusivamente à Autoridade Marítima (Marinha do Brasil) normatizar, fiscalizar e certificar as condições de segurança da navegação. As empresas que transportam derivados de petróleo já operam sob esse rigoroso controle público, cumprindo integralmente as NORMAMs (Normas da Autoridade Marítima) e as demais exigências legais, com embarcações de elevado padrão técnico — incluindo unidades de casco duplo e tecnologias avançadas de prevenção de acidentes e proteção ambiental. A pretensão de implantar o vetting privado transfere, em última análise, o poder de inspeção e aprovação para as distribuidoras, que, na condição de clientes da navegação, passariam a decidir quais armadores estariam aptos a operar, impondo restrições conforme a conveniência comercial de cada uma. Configura-se, assim, risco concreto de seletividade comercial travestida de exigência técnica, com potencial para distorcer a concorrência, criar barreiras de mercado e concentrar poder nas mãos dos contratantes, em prejuízo dos transportadores e da própria ordem regulatória do país.

Posicionamento da FENAVEGA. A Federação manifesta-se contrariamente à implantação do vetting privado por distribuidoras de petróleo. A competência para definir os requisitos de segurança da navegação pertence à Autoridade Marítima e não pode, direta ou indiretamente, ser transferida a agentes privados portadores de interesses comerciais. Admitir que contratantes do transporte criem critérios paralelos de inspeção significa abrir precedente para que o poder econômico substitua a autoridade pública, gerando duplicidade de exigências, aumento de custos, insegurança jurídica e, sobretudo, desequilíbrio competitivo — pois o armador que não se submeter às condições impostas pela distribuidora será, na prática, excluído do mercado. A proposta da FENAVEGA é que qualquer iniciativa nesse sentido seja vedada por norma regulatória, reafirmando que as inspeções e certificações de segurança constituem atribuição exclusiva dos órgãos públicos competentes e que exigências adicionais formuladas por contratantes privados não podem contrariar, duplicar

ou substituir as normas oficiais em vigor.

6. Afretamento de Embarcações Estrangeiras na Navegação Interior

Concorrência predatória e desestímulo ao investimento nacional

Diagnóstico. A autorização atualmente concedida pela ANTAQ para o afretamento — contratação temporária — de embarcações estrangeiras destinadas à navegação interior tem produzido graves distorções no mercado. O Brasil dispõe de frota nacional qualificada e, em muitos casos, ociosa, plenamente apta a atender à totalidade da demanda com eficiência e segurança. Apesar disso, parte expressiva das embarcações que ingressam por meio do afretamento estrangeiro encontra-se em fase final de vida útil ou já em desuso em seus países de origem. O efeito prático é triplo: reduz-se o padrão médio da frota em operação no país, elevam-se os riscos operacional e ambiental, e pressiona-se artificialmente o preço do frete, sem o mesmo nível de exigência e de compromisso de longo prazo aplicáveis aos operadores nacionais. Essa prática desestimula os investimentos em frota no Brasil, ao privilegiar empresários que podem entrar e sair do mercado sem imobilizar capital em ativos nacionais. Além disso, atinge diretamente a indústria naval brasileira, reduz encomendas, fragiliza a previsibilidade do setor e interrompe o ciclo de modernização da frota, com reflexos negativos sobre toda a cadeia produtiva — armadores, estaleiros, trabalhadores, fornecedores e prestadores de serviços.

Posicionamento da FENAVEGA. O Brasil dispõe de estaleiros modernos em todas as regiões, com capacidade técnica e produtiva para construir embarcações destinadas à navegação interior em padrão competitivo, tão modernos e capazes quanto os de qualquer outro país. Autorizar o afretamento de forma ampla — inclusive de unidades que já não são mais utilizadas em seus países de origem — abre espaço para a concorrência predatória e instaura um ambiente de incerteza que desorganiza o setor de navegação e a indústria naval. A Federação defende a revisão da norma, com adoção de critérios mais objetivos e rigorosos: comprovação transparente de indisponibilidade de frota nacional equivalente como condição prévia para qualquer afretamento; prioridade efetiva à contratação de frota brasileira; exigências técnicas, ambientais e de segurança equivalentes às aplicáveis à frota nacional, de modo a impedir a entrada de embarcações obsoletas; e fixação de limites e prazos que evitem a dependência estrutural do afretamento, conferindo estabilidade e previsibilidade ao mercado e à indústria naval brasileira.

7. Atualização das Resoluções de Outorga e Afretamento da ANTAQ

Rigor na outorga e combate à circularização indevida

Diagnóstico. As resoluções de afretamento e outorga editadas pela ANTAQ remontam a 2015, tendo recebido apenas ajustes parciais em decorrência da Lei nº 14.301/2022. A evolução do mercado e a própria avaliação da regulação, contudo, exigem atualização mais profunda — sob pena de permitir que empresas sem a devida capacidade operacional atuem nos diversos tipos de navegação. Este item complementa e aprofunda o tratamento do afretamento abordado no item anterior, voltando-se especificamente ao aprimoramento do marco infralegal da ANTAQ.

Soluções Propostas. A primeira norma a ser atualizada, com critérios mais rigorosos, é a de outorga — pois é a partir dessa autorização que algumas empresas passam a atuar de forma irregular no mercado, sem que a ANTAQ disponha de mecanismos efetivos de fiscalização. As outorgas devem ser específicas para cada tipo de navegação, evitando que uma Empresa Brasileira de Navegação (EBN) detentora de uma única embarcação obtenha, simultaneamente, outorga de cabotagem, apoio marítimo e navegação interior. Estabelecidos critérios mais rígidos de outorga, torna-se igualmente necessário coibir o excesso de circularização. Já se identificou que parte expressiva dessas circularizações não se efetiva — funcionando, na prática, como mero teste para assegurar, a tempo, o uso do navio estrangeiro afretado.

8. Modernização dos Critérios de Tripulação de Segurança

Tecnologia embarcada, condições de bordo e competitividade do setor

Diagnóstico. A definição da tripulação de segurança — número mínimo de profissionais que cada embarcação deve manter a bordo — é atribuição da Autoridade Marítima, exercida pela Marinha do Brasil por meio da Diretoria de Portos e Costas (DPC) e formalizada no Cartão de Tripulação de Segurança (CTS), com base na Lei nº 9.537/1997 (LESTA — Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário). Trata-se de competência legítima e necessária. O modelo vigente, entretanto, foi concebido em outro estágio tecnológico do setor e tem como principal critério a Arqueação Bruta (AB), medida adimensional do volume interno da embarcação, prevista nas NORMAM-01/DPC, NORMAM-02/DPC e NORMAM-13/DPC.

A construção naval evoluiu substancialmente nas últimas duas décadas, incorporando tecnologias que reduzem a carga de trabalho da tripulação. Sistemas de propulsão inteligente, sensores embarcados, monitoramento contínuo e telemetria via satélite permitem que centros de operação em terra acompanhem a embarcação em tempo real, oferecendo suporte técnico remoto, diagnóstico antecipado de falhas e manutenção preditiva. Essas tecnologias estão presentes tanto em navios de cabotagem quanto em embarcações modernas da navegação interior, incluindo a frota que opera na Amazônia.

A própria Organização Marítima Internacional (IMO), por meio da Resolução A.1047(27), de 2011, que estabelece os Princípios da Tripulação de Segurança Mínima, reconhece expressamente que o grau de automação da embarcação e o uso de dispositivos de redução de esforço humano devem ser considerados na fixação da tripulação. Diversas administrações marítimas estrangeiras já adotam modelos em que o número de tripulantes guarda proporção direta com a complexidade real da operação, e não apenas com o volume interno do casco.

No Brasil, o vínculo predominante entre AB e exigência de tripulação produz dois efeitos adversos. O primeiro é econômico e competitivo: embarcações modernas, dotadas de automação avançada e suporte remoto, são obrigadas a manter contingentes dimensionados segundo parâmetros concebidos para uma frota tecnologicamente menos sofisticada. Isso eleva o custo operacional do armador brasileiro, reduz a margem de competição e desestimula o investimento em modernização, uma vez que o ganho de eficiência proporcionado pela tecnologia não se traduz em ajuste proporcional do quadro de pessoal. O problema é agravado pela escassez crônica de oficiais da Marinha Mercante, conforme apontado no item 14 deste projeto.

O segundo efeito é humano. Quando o armador opta pela contratação ou pela construção de embarcações de maior porte — e, portanto, de maior Arqueação Bruta — fá-lo, em grande medida, para oferecer melhores condições de habitabilidade aos tripulantes: camarotes mais adequados, ambientes de descanso, refeitórios bem dimensionados e áreas de convivência compatíveis com as longas jornadas embarcadas. Pelo critério atual, porém, o aumento da AB destinado a qualificar o ambiente de bordo é convertido, automaticamente, em aumento da exigência de tripulação. O resultado é paradoxal: a tentativa de melhorar o conforto termina por produzir maior densidade humana a bordo, comprimindo os espaços que se pretendia ampliar e descaracterizando o investimento feito pela empresa em favor de seus colaboradores.

Soluções Propostas. A Federação não propõe afastar o critério da Arqueação Bruta, que continua sendo uma referência objetiva e internacionalmente reconhecida. Propõe, sim, a modernização técnica do modelo, com a incorporação dos seguintes parâmetros:

(i) Fatores moduladores de automação. Inclusão, no cálculo da tripulação, de coeficientes que reflitam o grau real de automação da embarcação — propulsão inteligente, monitoramento remoto contínuo, manutenção preditiva e suporte integrado por centros de operação em terra.

- (ii) **Reconhecimento formal da telemetria e do suporte remoto.** Previsão expressa, na norma, do reconhecimento da operação assistida por telemetria via satélite e por centros de controle em terra, em alinhamento com a Resolução IMO A.1047(27).
- (iii) **Dissociação entre AB destinada à habitabilidade e exigência de tripulação.** Criação de mecanismo que permita ao armador comprovar, mediante documentação técnica, que parcela da AB de sua embarcação destina-se à habitabilidade dos tripulantes. Essa parcela não deveria ser computada como base para o aumento automático da tripulação exigida, preservando o investimento da empresa no bem-estar de seus colaboradores.
- (iv) **Procedimento ágil de revisão do CTS.** Instituição, pela DPC, de procedimento simplificado e com prazos máximos definidos para revisão do Cartão de Tripulação de Segurança sempre que a embarcação receba novos sistemas automatizados ou alterações tecnológicas relevantes.
- (v) **Diálogo institucional permanente.** Constituição de fórum técnico entre a Marinha do Brasil, a ANTAQ e as entidades representativas do setor, com o objetivo de avaliar, de forma periódica, a adequação dos critérios de tripulação aos avanços tecnológicos da navegação.

Posicionamento da FENAVEGA. A Federação reafirma o pleno reconhecimento da competência da Autoridade Marítima para definir a tripulação de segurança das embarcações brasileiras. O presente posicionamento não se opõe à atuação técnica da Marinha do Brasil; pretende contribuir, com espírito colaborativo, para a modernização de um regramento que precisa acompanhar a evolução tecnológica do setor. A tripulação de uma embarcação moderna deve ser dimensionada em função da complexidade real de sua operação, e não apenas de seu volume interno. Embarcações com elevado grau de automação, monitoramento remoto e suporte tecnológico contínuo demandam menor esforço operacional dos tripulantes embarcados, o que justifica revisão dos quantitativos hoje exigidos. Adicionalmente, o investimento do armador em melhores condições de habitabilidade deve ser preservado como conquista do bem-estar do trabalhador, e não convertido, por efeito reflexo da norma, em aumento da densidade humana a bordo. A modernização proposta resultará em maior competitividade da frota brasileira, melhores condições de trabalho para os aquaviários e alinhamento do Brasil às boas práticas internacionais.

E I X O

O2

Infraestrutura e Operações

Este eixo aborda os desafios relacionados à infraestrutura física e à organização operacional do setor, que restringem a capacidade, a eficiência e a integração entre os modais de transporte no país — os gargalos físicos e logísticos que limitam a competitividade do transporte aquaviário.

9. Déficit Crônico de Infraestrutura Portuária e Hidroviária

Diagnóstico. A insuficiência histórica de investimentos em infraestrutura produz custo adicional estimado em US\$ 7 bilhões por ano às exportações brasileiras. A ausência de dragagem (remoção dos sedimentos do leito) e de derrocamento (remoção de rochas submersas) de forma contínua compromete a navegabilidade de rios estratégicos — como o Madeira e a Hidrovia Tietê-Paraná —, ocasionando prejuízos bilionários. Merece destaque a necessidade de dragagem no rio Amazonas, em especial nos trechos do Tabocal e da Enseada do Madeira, a fim de manter o fluxo logístico de e para Manaus. Apesar do recente aumento dos investimentos federais, que ultrapassaram R\$ 1,2 bilhão entre 2023 e 2025, o quadro de precarização ainda exige um plano robusto e de longo prazo.

Soluções Propostas. É indispensável acelerar o programa de concessões hidroviárias, a exemplo do projeto destinado à Hidrovia do Rio Paraguai. A adoção de um modelo de gestão inspirado na Agenda 2030 da Associação Internacional de Cidades e Portos (AIVP) — que alinha a atividade portuária aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas — pode orientar um plano nacional de longo prazo voltado à modernização, à dragagem e à sinalização. O incentivo a Parcerias Público-Privadas (PPPs) mostra-se fundamental para viabilizar os recursos necessários à manutenção e à expansão da infraestrutura. Faz-se necessário, ademais, destravar o uso da multimodalidade, de modo que o usuário tenha segurança quanto às datas de coleta e de entrega da carga, sem necessidade de se preocupar com as etapas intermediárias do transporte. Atualmente, a tabela de frete mínimo rodoviário inviabiliza a multimodalidade; propõe-se, portanto, que, nas operações multimodais, as tabelas de frete mínimo rodoviário não sejam aplicadas.

10. Baixa Integração Logística e Dependência do Modal Rodoviário

Diagnóstico. O Brasil apresenta dependência excessiva do transporte rodoviário, responsável por 62% do total movimentado, em contraste com países de dimensões continentais como os Estados Unidos, onde esse percentual é de 32%. Essa concentração, somada à precariedade de 67% das rodovias nacionais, produz ineficiências, custos elevados e altas emissões de carbono. A escassez de corredores multimodais que conectem, de forma fluida, hidrovias e ferrovias aos portos prejudica a posição do produto brasileiro no mercado internacional.

Soluções Propostas. É necessário implementar as diretrizes do Plano Nacional de Logística (PNL) 2050, que aponta caminhos para uma matriz de transportes mais equilibrada. A consolidação de programas como o BR do Mar (de estímulo à cabotagem — navegação ao longo da costa entre portos do mesmo país) e o avanço do marco regulatório das ferrovias são providências essenciais. O modelo europeu, que incentiva ativamente a transferência de cargas para os modais ferroviário e hidroviário por meio do European Green Deal, aponta a direção a seguir. A ampliação de concessões e PPPs, voltada à criação de terminais de integração e de corredores logísticos, é a estratégia mais viável para atrair os recursos necessários.

II. Política de Estado para Cabotagem e Navegação Interior

Diagnóstico. Apesar do crescimento recorde da movimentação de cargas observado em 2024, o Brasil ainda subutiliza sua extensa malha de 40 mil quilômetros de rios navegáveis. A cabotagem e a navegação interior, embora em expansão, encontram-se limitadas pela ausência de uma política de Estado consistente, que vá além de programas pontuais e que assegure investimentos contínuos e ambiente regulatório estável para o pleno desenvolvimento de um transporte aquaviário mais competitivo.

Soluções Propostas. A principal medida consiste na consolidação e ampliação do programa BR do Mar (Lei nº 14.301/2022), com a garantia de que sua regulamentação (Decreto nº 12.555/2025) seja efetivamente implementada e monitorada pela ANTAQ. Recomenda-se combinar essa iniciativa com a elaboração de um

plano nacional de investimento e desenvolvimento das hidrovias, capaz de converter o potencial dos rios navegáveis em rotas comerciais efetivamente ativas, integrando-as aos portos marítimos e aos corredores logísticos terrestres — preservando o caráter de via pública das hidrovias e em consonância com as salvaguardas previstas no item 13 deste projeto.

Apoio marítimo e apoio portuário. Quanto à navegação de apoio marítimo, que dá suporte logístico às atividades econômicas no mar, e ao apoio portuário, é essencial manter a política de prioridade ao emprego de embarcações de bandeira brasileira, consolidada na Lei nº 9.432/1997, assegurando que a regulamentação e, em especial, a fiscalização exercidas pela ANTAQ estejam em consonância com esse princípio.

Plena implementação do BR do Mar. Ainda que o Decreto já tenha sido editado, a plena implementação do BR do Mar depende de uma portaria sobre a chamada embarcação sustentável. Tal como vem sendo concebida, essa portaria tende a impor às embarcações aptas a operar exigências de rigor superior ao padrão internacional, desconsiderando que o modal marítimo já é o menos poluente e o de maior eficiência energética — e que, portanto, seu uso deveria ser incentivado, e não dificultado.

12. Ausência de Regulamentação para o Tempo de Espera (Overstay)

Diagnóstico. A inexistência de norma que discipline o tempo de espera de embarcações para operações de carga e descarga — situação conhecida no mercado internacional como *overstay* — produz grave desequilíbrio e insegurança jurídica. Diferentemente do setor rodoviário, que dispõe de lei específica (Lei nº 11.442/2007), o setor aquaviário depende exclusivamente de cláusulas contratuais, o que frequentemente resulta em longos períodos de espera, ociosidade da frota e custos elevados, repassados ao longo da cadeia logística.

Soluções Propostas. A proposta central consiste na criação de legislação específica para o setor, inspirada no modelo aplicável ao transporte rodoviário. A norma deve fixar prazo máximo para as operações e valor de indenização padronizado, conferindo isonomia às negociações comerciais. Alternativamente, a ANTAQ poderia editar resolução normativa mais consistente sobre o tema. A retomada de projetos como o PLS nº 282/2017 constitui caminho legislativo viável. A experiência norte-americana, em que a Federal Maritime Commission (FMC) fiscaliza ativamente a razoabilidade dessas cobranças, serve como referência internacional pertinente.

13. Concessão de Rios e Hidrovias

Transparência, debate setorial e resultados comprováveis

Diagnóstico. O Governo Federal tem avançado em projetos de concessão e privatização da administração de rios e hidrovias; no entanto, esses processos vêm sendo conduzidos sem a clareza, o debate setorial e a comprovação de benefício real exigidos por tema dessa magnitude. O setor de navegação não se opõe, em tese, à participação da iniciativa privada na gestão hidroviária. Há, contudo, preocupação legítima e fundamentada quanto a modelos que transfiram custos ao usuário — por meio de pedágios e tarifas — sem assegurar, de forma objetiva e mensurável, melhorias concretas em navegabilidade, segurança, sinalização, dragagem e previsibilidade operacional. Essa preocupação é reforçada por ceticismo histórico do setor: em diversas obras de infraestrutura hidroviária executadas no passado, os custos foram pagos sem que tenha havido percepção clara de benefício efetivo para a navegação. Ao final, quem suporta os efeitos econômicos dessas tarifas é toda a sociedade brasileira, na forma de fretes mais caros e de produtos mais onerosos ao consumidor final.

Posicionamento da FENAVEGA. A Federação defende que qualquer processo de concessão ou privatização de rios e hidrovias seja precedido de amplo debate com o setor de navegação e com a sociedade, ficando condicionado a garantias concretas de resultado. Para tanto, faz-se necessário exigir: estudo técnico público e auditável previamente a qualquer licitação; consulta ampla e efetiva ao setor que arcará diretamente com os

custos; matriz clara de investimentos, prazos e resultados esperados, com metas técnicas verificáveis e indicadores objetivos de desempenho; cobrança tarifária condicionada à entrega de melhorias reais — de modo que o usuário somente pague mediante ganho comprovado em navegabilidade, segurança e eficiência; fiscalização independente e revisão tarifária vinculada a entregas concretas; e governança com transparência e prestação de contas periódica ao setor e à sociedade. Sem tais salvaguardas, subsiste o risco de a concessão converter-se em mera transferência de custos, sem contrapartida efetiva para quem navega e para quem depende do transporte hidroviário.

E I X O

03

Capital Humano e Segurança

Este eixo concentra-se nos desafios relacionados às pessoas que movimentam a navegação: a formação dos profissionais, as condições de trabalho e a segurança das operações e da vida humana a bordo. As pessoas são o centro estratégico do setor.

14. Gargalo na Formação e Qualificação de Aquaviários

Diagnóstico. Projeta-se, para o Brasil, déficit de até quatro mil oficiais da Marinha Mercante até 2030 — escassez que ameaça o crescimento do setor e a viabilidade de programas como o BR do Mar. O monopólio da formação pela Marinha do Brasil, que habilita cerca de apenas 300 oficiais por ano, mostra-se insuficiente diante da demanda atual e futura. A excessiva centralização e a dificuldade de reconhecimento de certificados estrangeiros agravam o quadro. Cabe destacar que a baixa quantidade de oficiais formados impacta não apenas o programa BR do Mar, mas também a retomada da exploração de petróleo no mar — com a abertura de novas fronteiras exploratórias — e a iminente instalação de parques eólicos offshore, atividades que dependerão diretamente da navegação de apoio marítimo. A formação da guarnição que tripula as embarcações da navegação interior também precisa ser adequada, de modo a garantir pessoal qualificado em todo o território nacional. Nessa direção, merecem registro os recentes credenciamentos, pela Marinha do Brasil, da Faculdade de Tecnologia de Jaú, para cursos voltados à navegação fluvial, e da FEMAR (Fundação de Estudos do Mar), para o curso de Adaptação a Segundo Oficial (ASON).

Soluções Propostas. A solução mais urgente consiste na descentralização do ensino, com credenciamento de instituições civis de elevado padrão técnico — como o SEST/SENAT — para ministrar cursos de formação, mediante regulação e certificação da Marinha do Brasil. O modelo britânico, em que a agência governamental MCA (Maritime and Coastguard Agency) certifica centros de formação privados, é referência internacional bem-sucedida. Paralelamente, faz-se necessário avançar na regulamentação do reconhecimento de certificados de competência de marítimos estrangeiros, como forma de suprir, em caráter emergencial, parte da demanda do setor. Recomenda-se, ainda, o estabelecimento de parcerias entre a Marinha do Brasil e o SENAT, de modo que as Capitânicas e Delegacias possam utilizar, nos cursos que ministram diretamente, as instalações e os recursos das unidades do SENAT. Por fim, para assegurar o adequado funcionamento do Ensino Profissional Marítimo, é necessário que a Lei Orçamentária da União estabeleça o não contingenciamento dos recursos destinados ao Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, com a meta de ampliar substancialmente a formação anual de oficiais.

15. Conflito entre a Cota de PCD e a Segurança do Trabalho a Bordo

Diagnóstico. A FENAVEGA reconhece, como princípio inegociável, o valor social e jurídico da Lei de Cotas (Lei nº 8.213/1991) e o legítimo direito das pessoas com deficiência (PCD) à inclusão produtiva. A questão tratada neste item não é, em momento algum, de oposição à inclusão — é, ao contrário, de busca pela melhor forma de promovê-la dentro das particularidades técnicas e de segurança do trabalho embarcado. A aplicação atual da Lei de Cotas às funções embarcadas colide com as rigorosas normas de segurança e aptidão física aplicáveis ao setor (NORMAM e NR-30). O ambiente de bordo, caracterizado por risco elevado de afogamento, incêndio e necessidade de resposta imediata a emergências em alto-mar ou em águas interiores, requer plena capacidade física para resgate e evacuação, o que torna o cumprimento integral da cota para funções embarcadas uma impossibilidade prática. Disso resultam multas recorrentes às empresas, insegurança jurídica para o setor e, paradoxalmente, prejuízo à própria efetividade da política de inclusão — uma vez que a exigência inviável termina por não gerar contratações reais, mas apenas penalidades administrativas.

Soluções Propostas. A proposta é uma alteração legislativa que preserve integralmente o espírito inclusivo da Lei de Cotas, ajustando-a às particularidades técnicas do setor. A base de cálculo da cota de PCD aplicável às empresas de navegação deve incidir exclusivamente sobre os cargos administrativos em terra, onde a adaptação do posto de trabalho é plenamente viável e a segurança operacional não é comprometida. Nessas funções em terra, a FENAVEGA reforça seu compromisso com a promoção ativa da inclusão produtiva. O modelo do Reino Unido (Equality Act 2010) prevê isenção para profissões que exigem aptidão física por razões de segurança, adotando avaliação de risco individualizada — referência internacional que pode inspirar uma

solução equilibrada no Brasil, combinando inclusão efetiva e segurança do trabalho.

16. Insegurança Patrimonial e da Vida na Amazônia

Diagnóstico. A atuação de criminosos conhecidos como piratas dos rios na região amazônica provoca prejuízos anuais que alcançam R\$ 100 milhões, com o roubo de cargas — sobretudo combustíveis e equipamentos eletrônicos. Mais grave que o prejuízo material é a violência contra as tripulações. Esses agentes, fortemente armados, utilizam o material subtraído para alimentar atividades ilícitas como o garimpo ilegal e o tráfico, configurando-se um problema complexo de segurança pública.

Soluções Propostas. É indispensável endurecer a legislação penal, como propõe o Projeto de Lei nº 2.190/2024, que amplia a pena aplicável ao roubo de cargas em embarcações. A resposta efetiva, contudo, passa pela atuação integrada de segurança, inspirada em modelos como o da Força-Tarefa Conjunta (Joint Task Force) da Nigéria, que une Marinha e forças policiais. A ampliação de bases fluviais — a exemplo da Base Arpão — e a implementação de um programa nacional de segurança voltado à navegação fluvial, com uso intensivo de inteligência e policiamento ostensivo, configuram medidas urgentes e necessárias.

E I X O

O4

Competitividade e Futuro

Este último eixo trata dos temas que definirão o futuro da navegação brasileira: o posicionamento do país no cenário global e a adaptação às novas exigências de sustentabilidade ambiental. Aqui se delineia a visão estratégica do setor para as próximas décadas.

17. Estratégia Geopolítica e Comercial para os Portos

Diagnóstico. O setor portuário brasileiro, a despeito do crescimento recorde observado nos últimos anos, depara-se com novo desafio competitivo a partir da inauguração do Porto de Chancay, no Peru. Construído com forte aporte de capital chinês, Chancay consolidar-se-á como hub logístico (centro concentrador de cargas) com rota direta para a Ásia, reduzindo o tempo de viagem em até 12 dias e ameaçando a relevância dos portos brasileiros como pontos de transbordo na região.

Soluções Propostas. O Brasil precisa formular uma resposta estratégica capaz de preservar sua posição. A concessão dos canais de acesso dos principais portos — já iniciada em Paranaguá e prevista para Santos, Itajaí e Rio Grande — é medida decisiva para assegurar investimentos em dragagem e viabilizar a operação de navios de maior porte. É preciso, ainda, formular uma política portuária de Estado, de horizonte estendido, que identifique os portos com vocação para atuar como hubs e concentre, neles, os investimentos voltados a fortalecer a competitividade em infraestrutura, tecnologia e custos.

18. A Agenda da Sustentabilidade e da Transição Energética

Diagnóstico. O Brasil dispõe de enorme potencial para liderar a transição energética da navegação, graças à elevada participação de fontes limpas em sua matriz energética. No entanto, a infraestrutura voltada à produção e ao abastecimento de combustíveis sustentáveis ainda é incipiente, e a frota nacional permanece dependente de combustíveis fósseis. A pressão regulatória da Organização Marítima Internacional (IMO) impõe a aceleração dessa agenda, que tem sido coordenada no Brasil pela CCA-IMO, da Marinha do Brasil. É essencial reconhecer que a transição energética da navegação não comporta solução única: as soluções tecnológicas devem ser adequadas ao perfil de cada tipo de embarcação e de motor. Os grandes navios de longo curso e de cabotagem, equipados com motores de dois tempos de baixa rotação, projetados para combustíveis pesados, têm maior aderência ao hidrogênio, ao metanol e à amônia — em conformidade com a tendência internacional de descarbonização das grandes frotas. Já as embarcações de navegação interior, equipadas com motores de quatro tempos do ciclo Diesel, adaptam-se de forma muito mais direta e eficiente ao biodiesel e ao etanol, biocombustíveis nos quais o Brasil é potência mundial e que, justamente por representarem vantagem competitiva nacional, enfrentam forte resistência por parte da Europa. Estudos da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) apontam precisamente para essa combinação: biocombustíveis no curto prazo e derivados de hidrogênio incorporados progressivamente à matriz nas décadas seguintes.

Cabe ponderar, ainda, que parte dos equipamentos hoje embarcados na frota de bandeira brasileira ainda não dispõe de tecnologia com eficácia e segurança comprovadas para a adoção imediata de combustíveis alternativos nesta fase inicial da transição; soma-se a isso o fato de a frota nacional ser relativamente jovem, com longa vida útil remanescente, o que desaconselha mudanças radicais de equipamento e eventuais perdas de capacidade de carga.

Soluções Propostas. Mostra-se decisiva a aprovação e a regulamentação do Projeto de Lei do Combustível do Futuro, com previsão de programa específico para combustíveis marítimos sustentáveis — contemplando tanto o hidrogênio e o metanol, pertinentes às grandes embarcações, quanto o biodiesel e o etanol, de maior aderência à navegação interior e à cabotagem. A criação de corredores verdes, em parceria com portos internacionais, pode acelerar a implantação de soluções de emissão zero, a exemplo de rotas como a que liga Los Angeles a Xangai. Além dos corredores verdes no longo curso, deve-se incentivar a criação de rotas verdes na cabotagem e na navegação interior — de modo que, apesar do custo mais elevado do combustível, o usuário seja recompensado por optar pelo modal menos poluente. Programas como o PND-Portos e a Outorga Verde da ANTAQ devem ser implementados com celeridade, e a constituição de um fundo de descarbonização — financiado por receitas oriundas das concessões — poderá custear a pesquisa, o desenvolvimento e a

modernização da frota nacional.

19. Desenvolvimento do Turismo Fluvial no Brasil

Uma vocação natural ainda inexplorada — potencial econômico, social e cultural

Diagnóstico. O turismo fluvial — segmento em que rios navegáveis funcionam como roteiros principais de viagem, com embarcações de hospedagem, gastronomia e excursões culturais ao longo do percurso — consolidou-se, nas últimas décadas, como uma das vertentes mais dinâmicas da indústria global do turismo. Estima-se que o mercado mundial de cruzeiros movimenta cerca de US\$ 138 bilhões anuais, com participação crescente do segmento fluvial, considerado o de maior expansão entre todas as modalidades. A Europa concentra 94% da demanda mundial por cruzeiros fluviais, com casos emblemáticos: o Sena, em Paris; o Danúbio, que conecta Áustria, Hungria e Eslováquia; o Reno, com seus castelos e vinhedos; o Douro, em Portugal; o Vltava, em Praga; o Spree, em Berlim; e o Amstel, em Amsterdã.

Esses países souberam transformar seus rios em eixos estruturantes de desenvolvimento econômico regional, sustentando centenas de milhares de empregos, distribuindo renda de modo descentralizado e dinamizando hospitalidade, gastronomia, artesanato e cultura. A Comissão Europeia, por meio da Estratégia para a Região do Danúbio, dedicou política pública específica ao desenvolvimento da navegação turística.

O Brasil, paradoxalmente, possui uma das maiores e mais belas malhas hidroviárias navegáveis do planeta: aproximadamente 40 mil quilômetros de rios em condições de navegação, distribuídos por todas as regiões, com paisagens singulares que combinam riqueza ecológica, diversidade cultural e patrimônio histórico de valor incomparável. Apesar dessa vocação natural extraordinária, o turismo fluvial brasileiro permanece em estágio incipiente, concentrado quase exclusivamente na pesca esportiva amazônica — atividade legítima e relevante, mas que representa apenas uma fração do potencial existente.

Soluções Propostas. O desenvolvimento do turismo fluvial brasileiro exige uma agenda integrada, articulando os Ministérios dos Transportes, do Turismo e de Portos e Aeroportos, a ANTAQ, os governos estaduais e municipais ribeirinhos e o próprio setor de navegação. A FENAVEGA propõe os seguintes eixos de atuação:

- (i) **Marco regulatório específico para o turismo fluvial**, no âmbito da ANTAQ e em coordenação com a Marinha do Brasil, distinguindo as embarcações de turismo das de transporte de carga.
- (ii) **Plano Nacional de Turismo Fluvial**, identificando corredores hidroviários com vocação turística — bacia Amazônica, rios São Francisco, Paraguai, Tietê-Paraná e Tocantins-Araguaia —, com metas mensuráveis e calendário de investimentos.
- (iii) **Investimento em infraestrutura turística hidroviária** — terminais de passageiros, marinas, atracadouros e sinalização —, viabilizado por PPPs, concessões e linhas de financiamento dedicadas.
- (iv) **Incentivos creditícios e tributários**, com linhas específicas junto ao BNDES e à Caixa para construção e modernização de embarcações de turismo em estaleiros brasileiros.
- (v) **Articulação com destinos consolidados** — Manaus, Belém, Pantanal, Bonito, entre outros —, criando pacotes integrados de experiência urbana, cultural e fluvial.
- (vi) **Promoção internacional do destino Brasil Fluvial**, em coordenação com a Embratur, posicionando os rios amazônicos, pantaneiros e nordestinos em pé de igualdade com os grandes roteiros mundiais.

Posicionamento da FENAVEGA. A Federação compreende o turismo fluvial como uma agenda estratégica de futuro para a navegação brasileira — capaz de gerar empregos, dinamizar economias regionais, distribuir renda, fortalecer a indústria naval voltada a embarcações de passageiros, valorizar a cultura ribeirinha e projetar o Brasil no cenário internacional do turismo de experiência. O Brasil, detentor da maior bacia hidrográfica do

planeta, tem todas as condições naturais e culturais para liderar o turismo fluvial nas Américas. Faltam-nos a coordenação institucional, o marco regulatório adequado e os investimentos estruturantes — exatamente os elementos que este projeto pretende ajudar a viabilizar.

20. Barco Popular da Amazônia

Por uma navegação ribeirinha sustentável, segura e geradora de desenvolvimento regional

Diagnóstico. A vida das comunidades ribeirinhas da Amazônia organiza-se em torno dos rios — caminhos naturais que conectam famílias, escoam produção, dão acesso à saúde, à educação e ao mercado. Apesar dessa centralidade absoluta, o transporte aquaviário utilizado por essas comunidades permanece em situação de severa precariedade estrutural, com profundos prejuízos para o desenvolvimento regional, para a segurança das pessoas e para a integridade da floresta.

Grande parte das embarcações utilizadas hoje na Amazônia é construída em madeira, frequentemente em madeiras nobres de elevado valor ecológico — itaúba, maçaranduba, cumaru, angelim — espécies cujo papel é justamente o de sustentar a floresta em pé. A cada nova embarcação construída, árvores adultas são derrubadas; a cada avaria, novas árvores tombam para o fornecimento de madeira de reparo. Trata-se de um ciclo silencioso, mas contínuo, de extração florestal, sem qualquer alternativa estruturada ofertada às comunidades ribeirinhas — pelo simples fato de que não existe, no mercado brasileiro, embarcação acessível, segura, durável e adequada ao perfil produtivo dessas famílias.

Em paralelo, a produção ribeirinha — açaí, castanha, cacau, pescado, copaíba, andiroba, óleos vegetais e dezenas de outros produtos da sociobiodiversidade — depende exclusivamente do transporte fluvial para chegar aos centros consumidores. Por se tratar de produção dispersa em milhares de comunidades ao longo de milhares de quilômetros de rios, o escoamento é encarecido, irregular e sujeito à precariedade das embarcações disponíveis, resultando no empobrecimento estrutural das famílias produtoras e no desestímulo à coleta sustentável dos produtos da floresta.

O Brasil já experimentou, em outro setor, uma solução estruturada para um problema análogo. Em 1993, sob o governo Itamar Franco, foi instituído o programa do Carro Popular, com redução drástica do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para veículos de até mil cilindradas — de 20% para o patamar simbólico de 0,1%. A participação desses veículos no mercado nacional, que era de aproximadamente 4,3% em 1990, ultrapassou rapidamente a marca de dois terços do total de licenciamentos. A Amazônia espera, há décadas, por uma política equivalente para o transporte aquaviário ribeirinho.

Soluções Propostas. A FENAVEGA propõe a criação do Programa Nacional do Barco Popular da Amazônia, articulado em sete eixos estruturantes:

- (i) **Conceito técnico.** Embarcação padronizada, construída em aço naval ou alumínio naval — substituindo o uso de madeiras nobres —, com capacidade de carga em torno de cinco toneladas, propulsão por motor moderno e econômico, cobertura em placas fotovoltaicas (energia solar para iluminação, refrigeração de pequenos volumes e equipamentos de bordo) e projeto otimizado para as condições reais dos rios amazônicos.
- (ii) **Projeto desenvolvido pelos estaleiros da própria região amazônica,** hoje reconhecidos por construir embarcações modernas em padrão técnico compatível com os melhores do mundo, dispensando soluções importadas ou distantes da realidade regional.
- (iii) **Aprovação obrigatória pela Autoridade Marítima,** em conformidade com a Lei nº 9.537/1997 (LESTA), o Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA) e a NORMAM-01/DPC, assegurando que todo Barco Popular atenda aos requisitos de segurança, salvatagem e estabilidade.

- (iv) **Capacitação obrigatória dos condutores**, em parceria com a Marinha do Brasil e instituições credenciadas como o SEST/SENAT, com certificação oficial conforme a NORMAM-13/DPC.
- (v) **Desoneração tributária estruturante** — isenção de IPI, PIS/Cofins, IBS e CBS sobre o aço naval, o alumínio naval, os motores, as placas fotovoltaicas e os demais componentes —, replicando a lógica vitoriosa do Carro Popular de 1993.
- (vi) **Linha de crédito subsidiada**, junto ao BNDES, à Caixa e ao Banco da Amazônia (BASA), com juros subsidiados e carência compatível com o ciclo produtivo amazônico — em harmonia com a modernização do financiamento proposta no item seguinte.
- (vii) **Integração com políticas de extrativismo sustentável**, articulando o programa às políticas de bioeconomia e sociobiodiversidade, para que o transporte moderno alavanque a renda das comunidades sem necessidade de desmatamento.

Posicionamento da FENAVEGA. O Barco Popular da Amazônia não é apenas uma proposta de política industrial — é uma agenda estruturante de desenvolvimento regional sustentável, com benefícios entrelaçados: promove inclusão produtiva ao oferecer transporte moderno e financiável; protege a floresta ao substituir a madeira nobre por aço ou alumínio naval; contribui para a transição energética ao incorporar propulsão eficiente e energia solar; eleva a segurança da navegação ao exigir aprovação da Marinha e capacitação dos condutores; e fortalece a indústria naval da região ao confiar aos estaleiros amazônicos a concepção do projeto. Ao replicar o modelo bem-sucedido do Carro Popular, demonstra que o Brasil já dispõe da experiência e dos instrumentos para implementar uma política equivalente para a Amazônia. Articulado com a modernização do financiamento de embarcações (item 21), o programa pode converter-se em uma das marcas mais transformadoras desta legislatura.

21. Modernização do Financiamento de Embarcações

Equiparação às melhores práticas de garantia já consolidadas no crédito brasileiro

Diagnóstico. O sistema brasileiro de financiamento de embarcações apresenta hoje um descompasso histórico em relação às demais modalidades de crédito real consolidadas no país. Enquanto o financiamento de veículos automotores, regulado pelo Decreto-Lei nº 911/1969, e o financiamento imobiliário, regulado pela Lei nº 9.514/1997, evoluíram para um modelo no qual o próprio bem financiado, gravado por alienação fiduciária, constitui a garantia principal e suficiente da operação — permitindo a retomada extrajudicial e célere em caso de inadimplência —, o financiamento de embarcações permaneceu submetido a uma arquitetura de garantias cumulativas, complexas e de execução mais lenta, construída em outro momento histórico.

A análise técnica do regime atual demonstra o ponto. Hoje, para acessar a garantia oferecida pelo Fundo de Garantia para a Construção Naval (FGCN), administrado pela Caixa Econômica Federal, o tomador deve apresentar, simultaneamente: alienação fiduciária ou hipoteca da embarcação; fiança dos acionistas controladores do estaleiro construtor; contrato de comodato das instalações industriais; seguro garantia com cobertura mínima de 10% do valor do crédito para risco de performance; seguro garantia adicional de 3% para risco de crédito; e depósito em caução equivalente a, no mínimo, três contraprestações. A soma desses requisitos converte o financiamento de uma embarcação em operação significativamente mais onerosa e burocrática do que o financiamento de um automóvel ou de um imóvel de valor proporcionalmente equivalente.

Trata-se de uma assimetria que não decorre da natureza intrínseca do bem financiado. O Brasil já dispõe, em seu ordenamento jurídico, de instrumento próprio e consolidado para garantia real sobre embarcações: a hipoteca naval, fundamentada no artigo 468 do Código Comercial, na Lei nº 2.180/1954 (Tribunal Marítimo) e na Lei nº 7.652/1988 (Registro de Propriedade Marítima). Esse sistema é internacionalmente reconhecido, com

efeitos extraterritoriais assegurados pelo artigo 278 do Código Bustamante (Decreto nº 18.871/1929) e pela Convenção de Bruxelas sobre Privilégios e Hipotecas Marítimas. Como já observou o Superior Tribunal de Justiça, pela voz do Ministro Luis Felipe Salomão, a instabilidade do constante deslocamento se compensa com a estabilidade dos registros — ou seja, a embarcação se desloca, mas o registro permanece fixo, conferindo rastreabilidade plena e segurança jurídica à garantia.

A pergunta institucional que se impõe é objetiva e direta: se o Brasil construiu, com sucesso histórico comprovado, um modelo no qual o automóvel financiado é a sua própria garantia, com retomada extrajudicial em caso de inadimplência, por que motivo técnico-jurídico o mesmo princípio não pode ser aplicado, com as devidas adaptações, ao financiamento de embarcações? Não há razão estrutural que justifique a manutenção da assimetria — apenas o peso da tradição regulatória.

Soluções Propostas. A FENAVEGA propõe a modernização estruturante do sistema brasileiro de financiamento de embarcações, sem afrouxamento das garantias devidas aos agentes financeiros, mas com a adoção das melhores práticas já consolidadas no crédito automobiliário e imobiliário, em seis eixos:

- (i) **Aplicação da alienação fiduciária às embarcações** como garantia principal, com as adaptações próprias do Direito Marítimo, mantendo a propriedade resolúvel em favor do credor até a quitação e assegurando retomada extrajudicial e célere, com registro obrigatório no Tribunal Marítimo ou na Capitania dos Portos.
- (ii) **Calibragem proporcional das garantias acessórias**, dispensando, como regra geral, a exigência cumulativa de fianças adicionais, seguros múltiplos, comodatos e cauções, quando o tomador for armador regular e a embarcação nova em estaleiro brasileiro homologado.
- (iii) **Modalidade simplificada do FGCM** para embarcações de pequeno e médio porte destinadas à navegação interior, à pesca, ao transporte de passageiros ribeirinhos e ao apoio fluvial, com exigências adequadas ao porte e ao perfil social da operação.
- (iv) **Linha específica do FMM** para a renovação da frota e para o Barco Popular da Amazônia (item 20), com prazos estendidos e juros adequados — tendo o BASA e o Banco do Nordeste como protagonistas regionais.
- (v) **Modernização do Tribunal Marítimo e dos registros de propriedade marítima**, com digitalização integral e redução dos prazos de registro de hipoteca naval e alienação fiduciária.
- (vi) **Reuniões trimestrais fixas do Conselho Diretor do FMM (CDFMM)**, com calendário publicado com antecedência mínima de noventa dias, conferindo previsibilidade a armadores, estaleiros e investidores.

Posicionamento da FENAVEGA. A presente proposta não representa enfraquecimento das garantias devidas aos agentes financeiros. Representa, ao contrário, a equiparação do financiamento de embarcações às melhores práticas brasileiras de garantia real, já consolidadas com sucesso no crédito automobiliário e imobiliário. O Brasil já dispõe dos instrumentos jurídicos necessários — hipoteca naval, Tribunal Marítimo, Registro de Propriedade Marítima, reconhecimento internacional. Falta, apenas, a decisão institucional de modernizar o regime operacional dos fundos públicos. Sem essa modernização, nenhum dos demais avanços propostos neste projeto produzirá pleno efeito — a renovação da frota, a entrada de novos armadores, a inclusão das comunidades ribeirinhas pelo Barco Popular (item 20) e a transição energética (item 18) permanecerão limitadas pela barreira do financiamento.

22. AFRMM e Fundo da Marinha Mercante

Preservação de instrumento estratégico de fomento à navegação

Diagnóstico. O desconhecimento do papel do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) como ferramenta de fomento faz com que ele seja, frequentemente, alvo de propostas de extinção. Trata-se, porém, de uma Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) que não onera o orçamento da União e que viabiliza a indústria naval e a navegação brasileira — fonte de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), instrumento essencial de fomento, em especial à navegação interior. Deve, portanto, ser tratada com o devido cuidado, a fim de evitar o encarecimento do transporte aquaviário, tanto na navegação interior quanto na cabotagem. Soma-se a isso o fato de que, a cada cinco anos, as empresas de navegação — ainda que não sejam as beneficiárias diretas — empenham-se na renovação da não incidência do AFRMM sobre as cargas com origem ou destino nas regiões Norte e Nordeste, benefício destinado aos usuários da cabotagem e da navegação interior, que não impacta as empresas brasileiras de navegação, as quais mantêm o recebimento de sua parcela, destinada a reparo, docagem e manutenção da frota.

Soluções Propostas. Propõe-se manter as alíquotas do AFRMM previstas na Lei nº 10.893/2004 — registrando-se que a navegação de longo curso foi expressivamente beneficiada em 2022 pela Lei nº 14.301/2022, que reduziu sua alíquota de 25% para 8%, o que impactou o fluxo de caixa do FMM em razão da perda de receita. Propõe-se, ainda, renovar a não incidência do AFRMM sobre as cargas com origem ou destino nas regiões Norte ou Nordeste, na navegação interior e na cabotagem. É fundamental observar que esse benefício encerra-se em 8 de janeiro de 2027, sendo imprescindível obter a renovação antes dessa data, como tem ocorrido a cada cinco anos.

Contexto legislativo. O PL nº 1.765/2019 foi vetado integralmente pelo Poder Executivo (Veto nº 27/2025), e a análise do veto ainda não foi apreciada pelo Congresso Nacional. O principal motivo do veto foi o fato de o texto estender a não incidência também à navegação de longo curso, o que impactaria seriamente a arrecadação do AFRMM destinada ao FMM. Por essa razão, a atuação deve concentrar-se no PLP nº 80/2026, que mantém a não incidência restrita à cabotagem e à navegação interior — modalidades cujo benefício, por não alcançar o longo curso, não causa impacto relevante sobre a arrecadação do Fundo. A Frente Parlamentar de Apoio à Navegação encontra, nesta pauta, agenda de atuação imediata e prioritária.

23. Acesso Terrestre aos Portos e Terminais: a Última Milha Logística

Conectar a malha rodoviária ao portão do terminal — o elo que falta no Arco Norte

Diagnóstico. A consolidação do modelo de terminais autorizados transformou a logística aquaviária brasileira: os Terminais de Uso Privado (TUP) e as Estações de Transbordo de Carga (ETC), viabilizados pela Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos), respondem hoje por cerca de dois terços de toda a movimentação portuária nacional e por aproximadamente 78% da movimentação realizada nas vias interiores. Esse avanço, sustentado majoritariamente por capital privado e sob risco próprio, esbarra, contudo, em um gargalo frequentemente negligenciado: a última milha — a via terrestre que conecta a malha rodoviária federal ao portão do terminal. Enquanto a instalação portuária decorre de investimento privado, a via de acesso é, em regra, atribuição do poder público — federal, estadual ou municipal —, e é precisamente nesse elo que a infraestrutura não acompanhou o ritmo da expansão dos terminais.

O descompasso é particularmente agudo no Arco Norte. Em Porto Velho, o principal acesso aos terminais graneleiros do rio Madeira — a denominada Expresso Porto, com cerca de 35 quilômetros entre a BR-364 e a zona portuária — permanece sem pavimentação, desviando o tráfego de caminhões para a malha urbana da capital e comprometendo a segurança viária. No distrito de Miritituba, em Itaituba (PA), o acesso aos terminais do rio Tapajós — a via conhecida como Transportuária, de cerca de oito quilômetros sem pavimentação —

converteu-se em símbolo do problema, tendo acumulado, na safra 2025/2026, filas de caminhões que se estenderam por dezenas de quilômetros, com elevação imediata do frete e perdas contratuais ao longo de toda a cadeia.

O problema não é meramente orçamentário; é, antes, de coordenação institucional. A expansão dos terminais, conduzida pela iniciativa privada, não foi acompanhada de um planejamento público coordenado de provisão das vias de acesso, de modo que terminais de padrão internacional entram em operação servidos por estradas de leito natural. Quando a obra de acesso depende de concessão rodoviária, somam-se os entraves de desapropriação e de licenciamento — como se verificou na pavimentação dos acessos atrelada à concessão da BR-163. O efeito agregado é a anulação, no último quilômetro, dos ganhos de eficiência obtidos no transporte hidroviário: eleva-se o custo do frete, perde-se previsibilidade operacional e transfere-se à sociedade, na forma de produtos mais onerosos, o preço da infraestrutura que faltou.

Soluções Propostas. A FENAVEGA propõe tratar o acesso terrestre como parte integrante da política portuária, e não como questão acessória, por meio das seguintes medidas:

- (i) Programa Nacional de Acessos Portuários.** Instituição de programa federal dedicado às vias de acesso a portos e terminais, com priorização explícita dos corredores do Arco Norte, articulando União, estados, municípios, concessionárias e setor produtivo, sob matriz clara de responsabilidades, metas e prazos verificáveis.
- (ii) Acessos nos contratos de concessão rodoviária.** Inclusão expressa da pavimentação e da manutenção dos acessos portuários no escopo dos contratos de concessão das rodovias federais — a exemplo do previsto para a BR-163 —, com obrigações, indicadores de desempenho e prazos exigíveis.
- (iii) Priorização nos instrumentos de investimento.** Inserção das obras de acesso a terminais hidroviários como prioridade no Novo PAC e nos demais instrumentos de investimento federal, em reconhecimento ao seu elevado retorno logístico por quilômetro investido.
- (iv) Destravamento de licenciamento e desapropriação.** Tratamento dos entraves de licenciamento ambiental e de desapropriação que paralisam essas obras à luz do licenciamento integrado e da abordagem baseada em risco propostos no item 3, e em consonância com as salvaguardas do item 13, conferindo celeridade sem prejuízo do rigor ambiental.

Posicionamento da FENAVEGA. A Federação entende que de pouco adianta multiplicar terminais e ampliar a navegação interior se a carga não chega ao cais. O acesso terrestre é o elo que converte investimento privado em competitividade efetiva para o país. Tratar a última milha como política de Estado — planejada, coordenada e vinculada à própria expansão portuária — é condição para que o Arco Norte cumpra sua vocação e para que a navegação brasileira realize, de fato, o ganho logístico que dela se espera.

Índice das Propostas

Síntese das vinte e duas propostas que estruturam este projeto, organizada por eixo estratégico.

EIXO 1 • Governança, Regulação e Burocracia

- 1. Insegurança Jurídica e Modernização da Governança.** Modernizar e simplificar o arcabouço regulatório, preservando a estabilidade das normas eficazes; agenda regulatória de horizonte estendido; varas judiciais especializadas; continuidade institucional e maior conhecimento setorial na ANTAQ.
- 2. Burocracia Excessiva e Urgência da Digitalização.** Implantar a Janela Única Portuária nacional; padronizar Port Community Systems; acelerar o Navegue Simples e o PL 4.015/2023.
- 3. Morosidade no Licenciamento Ambiental.** Marco de licenciamento integrado, com prazos máximos e abordagem baseada em risco, preservando o rigor ambiental.
- 4. Carga Tributária Elevada e Assimetrias Fiscais.** Imunidade de IBS/CBS nas exportações; vedar Imposto Seletivo sobre combustível marítimo; ampliar o Reporto; restabelecer benefícios às EBN (RENAVAL/PLP 101), incluindo serviços e equipamentos; assegurar o reconhecimento da exportação nos serviços de apoio portuário (conceito de destinatário no Regulamento do IBS/CBS).
- 5. Rejeição ao Vetting Privado por Distribuidoras.** Vedar por norma o vetting privado, reafirmando a competência exclusiva da Autoridade Marítima na inspeção e certificação.
- 6. Afretamento de Embarcações Estrangeiras na Navegação Interior.** Revisar normas da ANTAQ: indisponibilidade comprovada de frota nacional, prioridade à frota brasileira, equiparação de exigências, limites e prazos.
- 7. Atualização das Resoluções de Outorga e Afretamento da ANTAQ.** Outorgas específicas por tipo de navegação; critérios mais rigorosos; combate ao excesso de circularização indevida.
- 8. Modernização dos Critérios de Tripulação de Segurança.** Incorporar fatores de automação; reconhecer telemetria e suporte remoto; dissociar AB de habitabilidade da exigência de tripulação.

EIXO 2 • Infraestrutura e Operações

- 9. Déficit Crônico de Infraestrutura Portuária e Hidroviária.** Acelerar concessões hidroviárias; dragagem no Amazonas (Tabocal, Enseada do Madeira); destravar a multimodalidade; ampliar PPPs.
- 10. Baixa Integração Logística e Dependência do Modal Rodoviário.** Implementar o PNL 2050; consolidar o BR do Mar; avançar nas ferrovias; criar corredores logísticos multimodais.
- 11. Política de Estado para Cabotagem e Navegação Interior.** Consolidar o BR do Mar (Lei 14.301/2022); plano de investimento e desenvolvimento das hidrovias; apoio marítimo e portuário sob bandeira brasileira; revisar a portaria de embarcação sustentável.
- 12. Ausência de Regulamentação para o Tempo de Espera (Overstay).** Legislação específica com prazo máximo e indenização padronizada, inspirada na Lei 11.442/2007 (rodoviário).
- 13. Concessão de Rios e Hidrovias.** Estudo público auditável, consulta ao setor, matriz clara de investimentos e cobrança vinculada à entrega de melhorias reais.

EIXO 3 • Capital Humano e Segurança

- 14. Gargalo na Formação e Qualificação de Aquaviários.** Descentralizar o ensino (SEST/SENAT sob certificação da Marinha); parceria Marinha-SENAT; não contingenciamento do fundo de ensino; reconhecer certificados estrangeiros; atender petróleo e eólicas offshore.
- 15. Conflito entre Cota de PCD e Segurança do Trabalho a Bordo.** Incidência da cota sobre cargos administrativos em terra, preservando o espírito inclusivo da Lei 8.213/1991.
- 16. Insegurança Patrimonial e da Vida na Amazônia.** Endurecer a legislação penal (PL 2.190/2024); Força-Tarefa integrada; ampliar bases como a Base Arpão; programa nacional dedicado.

EIXO 4 • Competitividade e Futuro

- 17. Estratégia Geopolítica e Comercial para os Portos.** Acelerar concessão dos canais de acesso (Santos, Itajaí, Rio Grande); política portuária de Estado diante de Chancay/Peru.
- 18. Agenda da Sustentabilidade e da Transição Energética.** Combustível do Futuro; hidrogênio/metanol para grandes navios e biodiesel/etanol para navegação interior; corredores e rotas verdes; Outorga Verde.
- 19. Desenvolvimento do Turismo Fluvial no Brasil.** Marco regulatório específico; Plano Nacional de Turismo Fluvial; infraestrutura em terminais e marinas; promoção do destino Brasil Fluvial.
- 20. Barco Popular da Amazônia.** Embarcação em aço/alumínio naval com energia solar, dos estaleiros amazônicos, aprovada pela Marinha (DPC), com desoneração e crédito subsidiado.
- 21. Modernização do Financiamento de Embarcações.** Alienação fiduciária como garantia principal; calibrar garantias acessórias; linha do FMM para renovação da frota; reuniões trimestrais fixas do CDFMM.
- 22. AFRMM e Fundo da Marinha Mercante.** Preservar o AFRMM como instrumento de fomento; renovar a não incidência para Norte/Nordeste via PLP 80/2026 antes de 8 de janeiro de 2027.
- 23. Acesso Terrestre aos Portos e Terminais.** Programa Nacional de Acessos Portuários; incluir os acessos nos contratos de concessão rodoviária; priorizar no Novo PAC; destravar licenciamento e desapropriação.

Como Contribuir

Esta versão do projeto encontra-se em fase de revisão coletiva, aberta à contribuição dos parceiros institucionais, dos dirigentes setoriais e dos presidentes dos sindicatos que compõem a FENAVEGA, antes da apresentação oficial ao Congresso Nacional em 18 de junho de 2026, em Porto Velho.

Toda contribuição é bem-vinda. As sugestões podem ter qualquer natureza — acréscimo de informações, sugestão de novas propostas, refinamento de diagnósticos, indicação de referências, supressão ou ajuste de pontos específicos — e serão analisadas com cuidado pela coordenação do projeto. Tudo o que enriquecer a robustez técnica, a representatividade setorial e a viabilidade política das propostas será considerado.

As contribuições já incorporadas — a exemplo das valiosas sugestões da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC) e da Syndarma — demonstram a força do trabalho coletivo. Os sindicatos que compõem a FENAVEGA seguem especialmente convidados a contribuir, uma vez que os temas aqui sistematizados são fruto do trabalho construído ao longo de anos em nossas reuniões.

Canais de envio. E-mail institucional: fenavega@fenavega.com · Telefone e WhatsApp: (69) 98146-5000 · Site: www.fenavega.net

Formato sugerido. Identificação do item ao qual a contribuição se refere (por exemplo, Item 15 — Cota de PCD), seguida da sugestão em texto livre. Não há limite de extensão. Contribuições sobre novos temas também são bem-vindas.

“Tudo o que conseguimos construir até aqui é resultado do trabalho de todos. Sairemos muito mais fortalecidos quando o projeto trouxer, lado a lado, todas as nossas entidades representativas.”

S A V E T H E D A T E

Lançamento Oficial

18 de junho de 2026

O Projeto de Desburocratização e Eficiência para a Navegação Brasileira será oficialmente apresentado em cerimônia conjunta com o Lançamento Oficial da Frente Parlamentar de Apoio à Navegação, presidida pelo Senador Marcos Rogério.

O evento marca um momento estratégico de articulação institucional, reunindo parlamentares, autoridades, lideranças empresariais e representantes do setor aquaviário brasileiro em torno de uma agenda comum pelo fortalecimento da navegação nacional.

R E A L I Z A Ç Ã O

FENAVEGA · INB · FENAMAR

A P O I O I N S T I T U C I O N A L

Frente Parlamentar de Apoio à Navegação

Fontes consultadas

Relação das fontes e referências utilizadas na elaboração dos diagnósticos e das propostas deste projeto.

- AEB (2024). “Produtividade brasileira cai e a infraestrutura logística deficiente tem responsabilidade”.
- ANTAQ — Agência Nacional de Transportes Aquaviários. “Painel Estatístico Aquaviário”.
- ANTAQ (2024). “ANTAQ e MPOR lançam programa Navegue Simples”.
- ANTAQ (2024). “Estatístico Aquaviário 2024”.
- ANTAQ (2026). “Agenda Regulatória 2025–2028”.
- APORMAR (2023). “Melhor Ensino e Formação Marítima no Reino Unido”.
- ATP — Associação de Terminais Portuários Privados (2026). “Estudo sobre terminais autorizados: movimentação portuária de 2025”, com base em dados da ANTAQ.
- BEA Logística (2025). “Digitalização dos Portos Brasileiros: Avanços e Impacto na Eficiência Logística”.
- Brasil. Código Comercial, art. 468. Lei nº 2.180/1954 (Tribunal Marítimo). Lei nº 7.652/1988 (Registro de Propriedade Marítima).
- Brasil. Decreto-Lei nº 911/1969 (alienação fiduciária de bens móveis). Lei nº 9.514/1997 (Sistema de Financiamento Imobiliário). Lei nº 14.711/2023 (Marco Legal das Garantias).
- Brasil. Lei Complementar nº 214/2025 (regulamenta a reforma tributária; institui o RENAVAL — Regime Tributário para Incentivo à Atividade Naval). PLP nº 101.
- Brasil. Lei Complementar nº 227/2026 (altera a Lei Complementar nº 214/2025 — critérios de exportação de serviços e bens imateriais). Decreto nº 12.955/2026 (Regulamento do IBS e da CBS, art. 92).
- Brasil. Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos).
- Brasil. Lei nº 14.301/2022 (Programa BR do Mar; redução das alíquotas do AFRMM). Lei nº 10.893/2004 (AFRMM).
- Brasil. Lei nº 9.537/1997 (LESTA). Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA). Marinha do Brasil — NORMAM-01/DPC e NORMAM-13/DPC. Diretoria de Portos e Costas (DPC).
- Caixa Econômica Federal — Fundo de Garantia para a Construção Naval (FGCN). Lei nº 10.893/2004 (AFRMM e Fundo da Marinha Mercante — FMM).
- Câmara dos Deputados (2025). “PL 4015/2023 — Programa Porto do Futuro”.
- Câmara dos Deputados (2025). “PL 733/2025 — Novo marco regulatório do setor portuário”.
- CLIA — Cruise Lines International Association (2024). “Made in Europe — Economic Impact Report”.
- CNN Brasil (2023). “Há 30 anos: o programa do carro popular no Brasil que trouxe o ‘Fusca Itamar’”. ANFAVEA — dados sobre a redução do IPI de 20% para 0,1%.
- Comissão Europeia. “EU Strategy for the Danube Region — Tourism Development”.
- Congresso Nacional. Veto nº 27/2025 ao PL nº 1.765/2019 (AFRMM). PLP nº 80/2026 (renovação da não incidência do AFRMM para Norte e Nordeste, cabotagem e navegação interior).
- Conjur (2023). “Desafios para cumprir cotas de PCD no segmento marítimo”.
- Conjur (2025). “Conflito entre normas federais trava setor portuário”.
- Cruise Tourism Market Report (2024). “Focused Insights — Growing Popularity of River Cruises”.
- Decreto nº 18.871/1929 (Código Bustamante, art. 278). Convenção de Bruxelas sobre Privilégios e Hipotecas Marítimas. STJ — jurisprudência sobre hipoteca naval (Min. Luis Felipe Salomão).
- EPCA (2026). “Intermodal January 2026”.
- FPPA e IBI (2025). “Nota Técnica PLP 68/RT”.
- G1 (2024). “O megaporto recém-inaugurado pela China no Peru e seu impacto para o Brasil”.
- Globalia Logistics Network (2025). “Green Shipping Corridors for a Net-Zero Ocean Freight Sector”.
- Governo do Pará — Semas (2025). “Acessos portuários de Miritituba e concessão da BR-163”.
- Governo Federal (2022). “Sancionada lei que institui programa de incentivo à cabotagem no Brasil”.
- Ground Control (2024). “Maritime Satellite — vessel telemetry and real-time monitoring”.
- ICCT (2025). “Hubs Verdes: O potencial dos portos brasileiros no fornecimento de combustíveis marítimos renováveis”.
- IMO. Resolução A.1047(27), de 30 de novembro de 2011. “Principles of Minimum Safe Manning”.
- Jornal da USP (2023). “Até 2030, pode faltar cerca de quatro mil profissionais especializados de cabotagem”.
- Jornal do Comércio (2024). “Setor portuário diz que reforma elevará carga tributária”.
- Jusbrasil (2018). “O Direito à Estadia no Transporte Rodoviário de Cargas”.
- Marine Digital (2023). “Smart Ship — vessel performance monitoring, predictive maintenance and remote operations centers”.
- Ministério de Portos e Aeroportos (2026). “Canais de acesso fortalecem logística portuária”.

Ministério de Portos e Aeroportos (2026). “Investimentos na infraestrutura hidroviária superam R\$ 529 milhões em 2025”.

MundoLogística (2024). “Brasil gasta R\$ 11 bilhões com ineficiências portuárias no transporte de carga”.

Nautilus International (2022). “Seafarer health: when rights can’t be equal”.

O Globo (2024). “Piratas do Norte: criminosos miram embarcações que levam combustível”.

OECD (2019). “Maritime Subsidies”.

OECD (2025). “Best-practice principles for licensing and permitting”.

Portal BE News (2024). “Morosidade nos processos de licenciamento ambiental atrasam dragagens”.

Portal da Indústria (2024). “Brasil e a dependência das rodovias”.

Portos e Navios (2024). “Entre a virtude da revisão e o valor da estabilidade regulatória”.

Portos Privados (2023). “Guia de Melhores Práticas de Sustentabilidade Portuária”.

Prefeitura de Porto Velho (2026). “Pavimentação da Expresso Porto — acesso ao Porto Novo”.

Sinay.ai (2024). “10 Major Port Community Systems in the World”.

Steamship Mutual (2014). “Piracy in Nigerian Waters”.

Travel and Tour World (2026). “European River Cruises — Slow Travel and Sustainable Tourism Trends”.

Travel Market Report (2023). “River Cruise Outlook — Europe Remains Biggest Market”.

World Shipping Council (2020). “WSC Responds to Brazil ANTAQ on Demurrage & Detention”.