



PL 4199/2020
00015

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Suprima-se o parágrafo 3º, do art. 10, acrescido à Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, pelo art. 19 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, renumerando e readequando o texto dos demais.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta visa a limitar a importação de barcos a casco nu mantendo a proporcionalidade de no mínimo 20% barcos fabricados no Brasil em relação aos afretados no regime de casco nu.

Para tanto torna-se necessário excluir o parágrafo 3º do art. 10, que está sendo acrescido pelo PL 4.199/2020 à Lei nº 9.432/1997. Segundo o dispositivo em foco, “o afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, será livre a partir 48 meses de vigência desta lei, observadas as condições de segurança definidas em regulamento.”

Do ponto de vista da redução de custos haveria um efeito imediato, pois permaneceriam autorizados os afretamentos por tempo ou viagem com os incentivos operacionais e condições previstas no PL original. Essa modalidade de contratação poderia ser utilizada de acordo com a demanda, não havendo comprometimento da continuidade operacional.



SF/21719.24313-21



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

O mercado não precisaria aguardar uma embarcação ficar pronta, pois durante a construção poderia afretar embarcação equivalente, mantendo sua continuidade operacional.

A proporção de embarcações de fabricação nacional na frota ficaria em 20% em relação aos afretados do exterior a casco nu e, desse modo, o mercado de cabotagem do Brasil contaria com uma mínima proteção para fazer frente à volatilidade do mercado internacional de afretamento e às oscilações de custos resultantes das variações cambiais.

Adicionalmente existiria uma proteção quanto a vulnerabilidade em casos fortuitos, como ocorreu recentemente com o advento da COVID 19, que deixou o Brasil dependente do mercado externo num momento de altíssima demanda mundial de bens (equipamentos, medicamentos, equipamentos de proteção individual e insumos).

Com a supressão proposta, o Brasil manteria sua capacitação na construção naval para navios de transporte, podendo atender a demanda adicional quando necessário, com melhores perspectivas de competitividade que poderiam advir com a implantação de um Política Industrial adequada.

Com o desenvolvimento da cabotagem, haveria maior demanda de embarcações viabilizando ganho de escala e aumentando a competitividade, principalmente se considerada a ocupação dos estaleiros também com embarcações para outros fins, como operações offshore da indústria do petróleo, operações portuárias e navegação interior, o que reduziria o rateio de custos fixos.

O custo do ativo embarcação no custo de cabotagem, representa cerca de 5% dos custos totais. Assim sendo, por mais que se consiga adquirir embarcações com menores preços no exterior, se compararmos os custos envolvidos e não os preços de face, o acréscimo com no custo total da cabotagem seria, mesmo considerando valores máximos, inferior a 2%, valor facilmente recuperado pelo país por meio dos impostos que serão arrecadados e dos empregos que serão gerados.

Essa condição de mercado atual pode mudar e o Brasil precisa contar com alguma proteção via oferta local para não onerar ou até mesmo inviabilizar a cabotagem no futuro.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

Por fim, se aprovado o substitutivo como proposto, entre países semelhantes, o Brasil será o único país a não garantir frota própria. Resultado: Além de perder a oportunidade de gerar dezenas de milhares de empregos, irá colocar em risco sua soberania, passando a depender exclusivamente do mercado externo de frete das variações cambiais, sem a possibilidade de reciprocidade de operar em outros países cuja legislação exige bandeira local.

Pelo exposto, propomos a presente emenda, contando com o apoio dos nobres pares para sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **IZALCI LUCAS**
PSDB/DF



SF/21719.24313-21