



Resumo Executivo - [PL nº 3221 de 2019](#)

Autor: Senador Chico Rodrigues - DEM/RR

Apresentação: 29/05/2019

Ementa: Altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, para reduzir os custos das empresas de navegação brasileiras.

Orientação da FPA: Favorável

Situação Atual:

Relator atual: Senador Alessandro Vieira

Último local: 14/03/2022 - Comissão de Serviços de Infraestrutura

Último estado: 27/04/2023 - MATÉRIA COM A RELATORIA

Principais pontos

- No Brasil, o marco regulatório do setor é definido principalmente pela [Lei 9.432, de 1997](#), que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.
- Dessa forma, o presente projeto visa alterar essa Lei, com o intuito de determinar a livre aquisição de embarcações nacionais ou estrangeiras, novas ou usadas, para utilização pelas empresas brasileiras de navegação.
- Também estabelece que é considerada brasileira a embarcação estrangeira afretada a casco nu, revogando hipóteses de exigência de autorização para o afretamento a casco nu (em que o afretador pode designar comandante e tripulação) de embarcação estrangeira. Objetivando reduzir os custos das empresas de navegação brasileiras.

Justificativa

- No Brasil, há evidentes deficiências no setor de transporte logístico, o que afeta negativamente a competitividade global da nossa economia, aumenta o custo Brasil e prejudica a capacidade de geração de emprego e renda para a população.
- Diversos estudos mostram que o custo de produção da soja brasileira é menor do que o dos Estados Unidos, mas o custo do transporte interno é muito mais alto, chegando a ser três ou quatro vezes superior ao de nossos concorrentes. Isso reduz significativamente a competitividade dos grãos brasileiros no mercado internacional.
- De acordo com a Confederação Nacional dos Transportes, o transporte rodoviário de carga representa quase dois terços do transporte de carga no país. É um modal de transporte caro, que demanda grandes investimentos em construção e manutenção de estradas.
- Considerando que o Brasil é um país de dimensões continentais, com extensas costas

navegáveis e grandes rios, o transporte aquaviário corresponde a menos de 14% do transporte de carga. Há um imenso potencial inexplorado para o transporte de carga por navegação costeira e fluvial, o que poderia resultar em uma ampliação significativa da infraestrutura, com baixos investimentos públicos, reduzindo o custo Brasil, melhorando o bem-estar da população brasileira e aumentando a competitividade da produção nacional no exterior.

- Dados da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), mostram que, em 2021, esse tipo de transporte movimentou 1,2 bilhão de toneladas de carga. A maioria dessa carga corresponde ao transporte marítimo internacional de longa distância, realizado principalmente por navios e tripulações estrangeiras. A navegação costeira, que possui restrições ao uso de embarcações importadas, representa apenas 24% desse total, pouco mais de 280 milhões de toneladas. Já o transporte fluvial corresponde um pouco mais de 5%, tendo um decréscimo comparado a anos anteriores.
- Sendo assim, a proposta visa eliminar as restrições para o fretamento de embarcações estrangeiras a casco nu, ou seja, permitir que as empresas de transporte aquaviário aluguem navios por um período determinado e possam designar o comandante e a tripulação.
- A aprovação desse projeto permitirá uma modernização da legislação, possibilitando a aquisição de navios tanto no mercado interno quanto no internacional, o que facilitará a redução dos custos de aquisição de embarcações para o transporte entre os portos brasileiros. Essa redução de custos impulsionará o uso da navegação costeira e fluvial, gerando economias de escala e reduzindo os custos logísticos. Essa redução será repassada aos produtores, que poderão reinvestir em aumentar a eficiência e a produção, gerando um ciclo virtuoso para os empreendedores e para a economia do país.
- Além disso, haverá redução nos gastos públicos com a manutenção de estradas, bem como a possibilidade de diminuição de acidentes e mortes devido à provável substituição de parte do transporte de carga rodoviário pelo transporte aquaviário.
- A melhor maneira de estimular a navegação é reduzir seus custos. Entre os diversos fatores que dificultam o seu desenvolvimento estão regras ultrapassadas que criam uma série de obstáculos e burocracias para as empresas de navegação afretarem e adquirirem navios com o menor custo possível.
- A proposição aqui elencada, propõe para o transporte aquaviário o mesmo que já existe para o transporte aéreo onde as empresas de aviação são livres para adquirir aeronaves no Brasil e no exterior. Ou seja, a ideia central é permitir o mesmo para o transporte aquaviário, eliminando os empecilhos desnecessários para a aquisição de embarcações, sejam novas ou usadas, que existem nas regulamentações atuais. Essas regras estão presentes em textos pouco transparentes de portarias de ministérios e órgãos que sequer existem mais, refletindo opções políticas ultrapassadas de décadas atrás, que não se justificam atualmente e impedem o desenvolvimento do setor de transporte de carga aquaviário.
- Em virtude da contribuição significativa que o projeto proposto poderá influenciar na redução dos custos das empresas brasileiras de navegação, estimulando o setor e, consequentemente, impulsionando a economia Brasileira como um todo, a FPA é favorável à aprovação deste projeto.