

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2020
(DO SR. LUCAS GONZALEZ)

Altera a redação da Lei 9.432 de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei revoga o artigo 7º e o inciso I do art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

Art. 2º O art. 10 da Lei nº 9.432, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 10

III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio marítimo., limitado ao dobro da tonelagem de porte bruto das embarcações, de tipo semelhante, por ela encomendadas a estaleiro brasileiro instalado no País, com contrato de construção em eficácia, adicionado de metade da tonelagem de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade, ressalvado o direito ao afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente.” (NR)

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil possui um potencial enorme para o transporte aquaviário de interior. De acordo com ANTAQ o Brasil possui diversas hidrovias já aptas para a navegação: Complexo Hidroviário Solimões-Amazonas (16.797 km de vias navegáveis), Hidrovia Tocantins-Araguaia (982 km, com potencial de aumento em 7.000km), Hidrovia do Paraguai (592 km, com potencial de extensão para 1.255 km), Hidrovia São Francisco (576 km, com acréscimo de 728 km), Hidrovia Paraná-Tietê (1.495 km podendo chegar a 6.900 km) e as Hidrovias do Sul (514 km podendo chegar a 1.849 km).

Além deste potencial, a razão custo benefício é favorável às hidrovias. O observatório de Transportes e Logística do Governo da Colômbia aponta que transporte de cargas por hidrovias reduzem custos em 50,7%. A União Europeia entre 1995 e 2005 investiu 1% do orçamento para transportes em hidrovias e o transporte apresentou um crescimento de 14,5%.

Esses dados apontam a importância de medidas que incentivem o transporte hidroviário. Uma possibilidade de curto prazo seria o incentivo de operação de empresas estrangeiras de transportes poderem operar nas hidrovias brasileiras. Contudo, existem restrições da lei nº 9.432/1997 para a presença de embarcações estrangeiras no transporte aquaviário.

Acreditamos que a revogação dos dispositivos que trazem óbice possam incentivar uma oferta de embarcações nas hidrovias brasileiras desencadeando uma série de benefícios, além do de curto prazo supracitado: a presença de mais embarcações podem desafogar as rodovias brasileiras; despertar interesses privados em investimento em infraestrutura aquaviária; evolução da prática de multimodalidade e intermodalidade dentro do Brasil, entre outros.

Neste sentido, cabe ao Congresso Nacional alterar a referida legislação.

Mesa Diretora, em de de 2020.

Deputado LUCAS GONZALEZ



Projeto de Lei **(Do Sr. Lucas Gonzalez)**

Altera a redação da Lei 9.432 de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

Assinaram eletronicamente o documento CD200159666900, nesta ordem:

- 1 Dep. Lucas Gonzalez (NOVO/MG)
- 2 Dep. Marcel van Hattem (NOVO/RS)