

## PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de julho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, e dá outras providências.

Apresentação: 06/10/2020 13:29 - PLEN  
EMP 38 => PL 4199/2020

EMP n.38/0

### EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se no *caput* do art. 15, um novo inciso, o IV, com a seguinte redação:

“Art. 15 .....

.....  
IV – definir normas e critérios para utilização dos recursos do Fundo de Marinha Mercante diretamente pela cadeia de fornecimento instalada no Brasil.

### JUSTIFICAÇÃO

A apresentação, pelo Poder Executivo Federal, deste Projeto de Lei tem mérito extremamente positivo por se tratar de iniciativa há muito tempo aguardada pela sociedade brasileira, em especial, dos empreendedores de setores que produzem bens e que têm no transporte em geral, como meio para levar seus produtos até os consumidores.

Quando se comparam os preços dos bens vigentes no Brasil em confronto com os de outros países, fica-se indignado com o resultado porque os brasileiros são obrigados a consumir produtos mais caros, apesar da sua renda média ser várias vezes inferior à dos cidadãos das nações desenvolvidas e mesmo das em processo de desenvolvimento.

E, sabe-se que um dos fatores desse fenômeno é, ao lado da tributação, o custo do frete que todos as mercadorias, sem exceção, pagam pelo transporte entre a fonte produtora e o ponto de consumo.

Sabe-se também, que o frete no Brasil é mais caro por causa da matriz de logística excessivamente concentrada no transporte rodoviário num país de dimensões continentais, a despeito de contar com vários sistemas fluviais navegáveis e uma costa marítima de quase 7,5 mil km, o 16º maior litoral nacional do mundo.

Lamenta-se que as políticas públicas concebidas, sobretudo ao longo dos últimos 80 anos, deram pouca ou nenhuma atenção à navegação de cabotagem que durante o século XIX e na primeira metade do XX havia sido o principal modal de transporte e de decisivo papel na colonização e desenvolvimento econômico de todo o litoral brasileiro.

Documento eletrônico assinado por Vitor Lippi (PSDB/SP), através do ponto SDR\_56399, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



Hoje, a navegação de cabotagem tem participação de apenas 11% do total das modalidades de transporte dominado pelo modal rodoviário, com 65%.

O PL nº 4.199/2020 poderá ser o início da reversão do domínio do transporte rodoviário que, além de caro, é inadequado para as cargas volumosas e de movimentação de longo curso.

Apesar desse mérito, o PL apresenta algumas vulnerabilidades por não dar maior atenção à indústria naval brasileira que se encontra em crise por falta de encomendas e uma grande ociosidade.

As emendas ora apresentadas visam exatamente criar uma interação ente a dinamização do transporte de cabotagem e a reativação da indústria naval brasileira, através de medidas, por exemplo, de priorização da aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante, com objetivo de estimular a indústria de construção naval brasileira.

#### **Inciso IV do *caput* do art. 15**

Com a inclusão deste novo inciso ao *caput* do art. 15, pretende-se dar uma dinâmica maior à cadeia produtiva da indústria naval, estendendo-se a aplicação dos recursos do Fundo de Marinha Mercante (FMM) em forma de financiamentos aos fabricantes de módulos, conjuntos, subconjuntos e equipamentos. Sem desmerecer a atividade típica dos estaleiros de projetar, prototipar, realizar ensaios, pesquisar novos materiais, construir casco e montar a embarcação, a indústria de equipamentos navais constitui uma cadeia de fornecimentos que envolve tecnologia e grande responsabilidade sobre o desempenho do navio acabado.

Aplicar os recursos do FMM, já insuficientes para o atendimento da indústria naval brasileira, para financiar a produção de embarcações no exterior, não é coerente sob o ponto de vista da geração de empregos e renda no Brasil.

Este direcionamento do FMM para a indústria nacional não deve prejudicar a construção de embarcações estrangeiras destinadas à navegação de cabotagem, tendo em vista a ampla disponibilidade de recursos de custo extremamente competitivo no mercado financeiro internacional.

Portanto, solicitamos acolhimento desta emenda.

Sala das Sessões, 05 de outubro de 2020

**VITOR LIPPI**  
Deputado Federal



## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Vitor Lippi)**

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de julho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, e dá outras providências.

Assinaram eletronicamente o documento CD208165183300, nesta ordem:

- 1 Dep. Vitor Lippi (PSDB/SP)
- 2 Dep. Fausto Pinato (PP/SP) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, PROS, PTB, AVANTE