

# COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

## PROJETO DE LEI Nº 7669, DE 2010

(Da Sra. Sandra Rosado)

Altera o art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de isenção do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM.

### EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se à parte final do Projeto de Lei o seguinte artigo 3º, renumerando-se os seguintes:

Art. 1º .....

Art. 2º .....

**Art. 3º São acrescidos dez anos ao prazo fixado no artigo 38 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.**

### **JUSTIFICATIVA**

A Constituição Federal do Brasil prevê a admissão e concessão de incentivos destinados a promover o equilíbrio do desenvolvimento sócio-econômico entre as diferentes regiões do País.

No setor de transportes aquaviários, cabe destacar o papel relevante que desempenham as empresas de navegação interior que prestam serviços nas regiões norte e nordeste do País.

A navegação interior por tratar-se do meio de transporte de menor custo, capaz de absorver enorme volume de mercadorias, com vantagens nítidas em relação aos preços dos transportes rodoviários e ferroviário, é um meio de integração nacional, com sentido econômico, social e político, porque fomenta o desenvolvimento sob seus aspectos, propiciando, ademais, o bem estar de populações.

Os países desenvolvidos dão ênfase às suas vias navegáveis interiores, incrementando, cada vez mais, o seu aproveitamento no transporte de suas riquezas. Essas vias, em tais países, se integram harmonicamente aos transportes terrestres e até mesmo ao marítimo, constituindo-se em verdadeiro sistema econômico.

No caso brasileiro, existe a necessidade de vencer muitas dificuldades técnicas e financeiras, pois grande parte das hidrovias interiores não dispõe de vínculos diretos com os grandes mercados e com os portos marítimos.

Mas a realidade é que, no Brasil, os rios não tem recebido a devida atenção: poucos conhecem a navegação interior e a grande alternativa de transporte que é a hidrovia.

Para que no Brasil tenhamos possibilidades de desenvolvimento da navegação interior adaptada às nossas características, é necessária a formação de uma consciência do que é a navegação interior e o que ela representa.

A navegação interior é uma alternativa viável, desde que haja empenho em desenvolvê-la. Transporte insuficiente é sinônimo de bloqueio de desenvolvimento, portanto, transporte é prioridade.

Na Região Amazônica, a hidrovia é uma realidade. Através dela o homem penetrou na floresta, e ainda é o barco o principal meio de transporte do homem amazonense.

Em regiões mais atrasadas, a via navegável continua exercendo a função de “exploradora”. Com a instalação de indústrias nas capitais o tráfego fluvial tende a aumentar.

Não se pode falar de navegação interior sem se considerar a infra-estrutura portuária. Na região amazônica, devido a grande diferença do nível do rio entre os períodos de cheia e vazante, e a forte correnteza, a maioria das cidades tem como porto a própria barranca do rio, o que torna extremamente difícil o embarque e desembarque de passageiros e cargas.

O transporte de granéis líquidos na navegação interior é de extrema relevância, pois cerca de 50% da carga transportada na Bacia Amazônica é constituída de petróleo, destinados ao consumo das cidades e dos grandes projetos implantados na região.

Os navios petroleiros trazem os derivados de petróleo e são descarregados para as Bases de abastecimento das Companhias Distribuidoras, destinando-se esses produtos ao consumo das principais cidades da área de influência.

O transporte de derivados de petróleo requer cuidados muito especiais. Para cada produto há uma peculiaridade no transporte. Quanto mais nobre o produto, maiores são esses cuidados. Por isso, a própria navegação na Bacia Amazônica é de extrema dificuldade.

Os canais de navegação sofrem constantes alterações pelo assoreamento. Os rios trazem grandes quantidades de troncos que, com o passar do tempo, ficam submersos, constituindo-se em grandes obstáculos para a navegação, principalmente a, noturna.

É comum esses troncos arrancarem lemes, hélices, causando grandes transtornos para a regularidade da navegação, além de vultosos prejuízos financeiros e operacionais, pela saída de tráfego dessas embarcações para

constantemente reparos.

Para completar o quadro, não há navegação noturna em vários trechos, principalmente onde inexistem o balizamento e sinalização.

Apesar dos permanentes esforços das empresas de navegação, visando à padronização dos equipamentos de propulsão, a diversificação ainda existe em grande escala, necessitando de um conhecimento específico por parte da tripulação.

Qualquer falha de operação no bombeio dos produtos gera uma situação de grande inquietação, não só pelos prejuízos de ordem financeira, mas principalmente pela grande responsabilidade de se privar uma comunidade do consumo de um produto muitas vezes essencial e sem condições de substituição imediata, além dos eventuais riscos de uma operação inadequada vir a causar uma poluição ambiental.

Desta forma, a concessão de recursos adicionais — setenta e cinco centavos de real para cada real do AFRMM gerado, entregues pelo Fundo de Marinha Mercante - FMM às empresas brasileiras de navegação que, na sua maioria, operam nas regiões norte e nordeste, contribui para que possam aumentar e renovar a frota de embarcações mercantes, com maior segurança operacional e eficiência energética. Para a construção destas novas embarcações haverá geração de emprego e desenvolvimento tecnológico no parque industrial brasileiro, contribuindo para o desenvolvimento socioeconômico do Brasil.

Face ao exposto, a proposta de alteração do Artigo 38 da Lei nº 10.893. é o ato que expressa o compromisso do Governo em prol do desenvolvimento da marinha mercante brasileira, com destaque para as empresas brasileiras de navegação que operam nas regiões norte e nordeste que são, na grande maioria, empresas de pequeno e médio porte, e, sem dúvida, contribuirá na melhoria da prestação de serviços aos usuários/clientes da navegação interior, com o aumento da oferta de embarcações modernas e regularidade no transporte aquaviário.

Sala da Comissão, em 04 de setembro de 2011

Deputado LÚCIO VALE