

PROJETO DE LEI Nº , DE 2015
(Do Sr. CARLOS BEZERRA)

Altera a Lei nº 12.815, de 2013, para dispor a respeito da integração de portos organizados e terminais portuários de uso privado ao sistema nacional de vias terrestres.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (“Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.”), para dispor a respeito da integração de portos organizados e terminais portuários de uso privado ao sistema nacional de vias terrestres (rodovias e ferrovias).

Art. 2º A Lei nº 12.815, de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – o inciso IX do art. 5º passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 5º.....
.....

IX - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a:

a) necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

b) integração ao sistema nacional de vias terrestres, rodovias e ferrovias, em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada e de preservação do meio ambiente.

.....
(NR)”

II – o art. 14 passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 14.....

Parágrafo único. Os atos a que se refere o caput deste artigo não poderão ser praticados se, nos termos contratuais, não estiver previsto o modo pelo qual o porto organizado ou o terminal de uso privado será integrado ao sistema nacional de vias terrestres, rodovias e ferrovias, segundo as políticas e diretrizes de logística integrada e de preservação do meio ambiente. (NR)”

III – o inciso I e o § 2º do art. 16 passam a vigorar com as seguintes redações:

“Art. 16.....

I - elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada e de preservação do meio ambiente;

.....
 § 2º *No exercício da competência prevista no inciso II do caput, o poder concedente deverá ouvir previamente a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis e a Agência Nacional de Transportes Terrestres sempre que a licitação, a chamada pública ou o processo seletivo envolver, respectivamente, instalações portuárias voltadas à movimentação de petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis e instalações ferroviárias. (NR)”*

IV – o art. 17 passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 17.....

.....
XVI – garantir isonomia no acesso de operadores portuários ao sistema de vias terrestres, rodovias e ferrovias, na área do porto.

.....(NR)”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei tem o objetivo de dar efetividade ao princípio da integração física e operacional dos modos de transporte, no campo portuário, de acordo com os mais modernos princípios de logística.

Em que pese a nova Lei dos Portos – Lei nº 12.815, de 2013 – ser bastante recente, não cuidou o legislador de incluir no texto legal dispositivos que garantissem, na operação portuária, a multimodalidade. Hoje, para a movimentação de carga com a hinterlândia, muitos portos e terminais portuários de uso privado dependem exclusivamente de trechos rodoviários, o que depõe contra a economicidade das operações logísticas e a melhoria das condições ambientais.

Acreditamos que o marco legal do setor portuário precisa receber o acréscimo de determinações que vinculem as ações - tanto do poder concedente como dos outorgados - ao paradigma da integração logística. Se o País não se movimentar na direção da multimodalidade e do respeito a metas ambientais, não poderá alcançar o papel de relevância econômica e social que o mundo dele espera.

Gostaríamos de ressaltar que o aumento da participação do setor ferroviário na movimentação de carga entre os portos nacionais e as áreas produtoras ou consumidoras do País é essencial para que aquele papel se concretize. Daí a ênfase que se dá, no projeto de lei, à necessidade de

conexão entre os portos e terminais de uso privado e as vias ferroviárias. Ainda que seja uma meta ambiciosa, é preciso persegui-la, inclusive com o auxílio da força da lei.

Esperamos contar com as críticas e sugestões da Casa a fim de promover o aperfeiçoamento desta iniciativa, que visa a garantir no País a existência de uma logística sustentável.

Sala das Sessões, em de de 2015.

Deputado **CARLOS BEZERRA**