

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019
(Da Dep. Rosana Valle)

Altera a Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º. O art. 20 da Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 20. Será instituído em cada porto organizado um Conselho de Autoridade Portuária - CAP, órgão de caráter deliberativo da administração do porto.

§ 1º Compete ao Conselho de Autoridade Portuária - CAP:

I - baixar o regulamento de exploração;

II - homologar o horário de funcionamento do porto;

III - opinar sobre a proposta de orçamento do porto;

IV - promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;

V - fomentar a ação industrial e comercial do porto;

VI - zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência;

VII - desenvolver mecanismos para atração de cargas;

VIII - homologar os valores das tarifas portuárias;

IX - manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infra-estrutura portuária;

X - aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;

XI - promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;

XII - assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente;

XIII - estimular a competitividade;

XIV - indicar um membro da classe empresarial e outro da classe trabalhadora para compor o conselho de administração ou órgão equivalente da concessionária do porto, se entidade sob controle estatal;

XV - baixar seu regimento interno; e

XVI - pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto.

§ 2º Compete, ainda, ao Conselho de Autoridade Portuária estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema roll-on-roll-off.

§ 3º O representante dos trabalhadores a que se refere o inciso XIV do § 1º deste artigo será indicado pelo respectivo sindicato de trabalhadores em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado.”

JUSTIFICAÇÃO

Inicialmente, cabe a necessária e oportuna reflexão sobre a inegável importância dos portos na economia nacional. Para tanto, vale lembrar os benefícios e progressos gerados pela extinta Lei de Modernização dos Portos - nº 8630, de 1993, que promoveu as mudanças necessárias na questão portuária objetivando colocar o Brasil, ainda que de forma gradativa, na rota marítima dos parâmetros mínimos internacionais no que tange a movimentação de cargas praticada nos principais complexos portuários do mundo.

Com efeito, tal marco regulatório fomentou grandes desafios ao segmento portuário ao propor uma profunda reformulação no sistema de gestão das operações e da mão de obra utilizada.

Nesse sentido, ao estabelecer a quebra de monopólio das operações portuárias, até então sob o leme das Companhias Docas públicas, a revogada Lei de Modernização dos Portos criou mecanismos que permitiram um melhor, mais eficiente e racional aproveitamento das áreas e instalações, cujas mudanças estimularam a diminuição de custos em razão do aumento da produtividade e de uma até então inédita competitividade na atividade portuária.

Destarte, vale ressaltar a relevância e o papel determinante desempenhado por diversos interlocutores criados pela própria legislação em questão para que os portos brasileiros pudessem atualmente ocupar posições de destaque no cenário internacional, dentre eles a Autoridade Portuária, os Operadores Portuários, os Terminais de Uso Privativo, o Órgão Gestor de Mão de Obra e, entre outros, o Conselho de Autoridade Portuária, seguramente o de maior expressão para o progresso e desenvolvimento do setor.

Entretanto, mesmo diante de meritório histórico de relevantes serviços prestados à questão portuária ao longo de quase 20 anos, pautado por absoluta competência e poder de decisão sobre estudos, projetos, tomada de decisões e questões macros, inclusive com participação equitativa envolvendo o poder público em suas três esferas, os trabalhadores, operadores portuários e usuários em geral, o novo marco regulatório do setor portuário, Lei 12.815, sancionada pela presidente Dilma Rousseff em 05 de junho de 2013, que revogou a revolucionária Lei de Modernização dos Portos, promoveu um verdadeiro retrocesso no segmento ao retirar todos os poderes do Conselho de Autoridade Portuária e transformá-lo em órgão meramente consultivo.

Apesar dos insistentes apelos das diversas entidades representativas envolvidas, laborais e patronais, além do poder público nas esferas municipal e estadual, por ocasião da tramitação da Medida Provisória 595/2012, transformada na atual Lei 12.815/2013, o Conselho e Autoridade Portuária, colegiado de composição extremamente democrática ao agregar representantes de todos os segmentos da comunidade portuária e dotado, sobremaneira, de imensa gama de atribuições voltadas para o crescimento dos portos nacionais, foi pulverizado inexplicavelmente pela nova norma.

O presente Projeto de Lei requer as alterações necessárias acima pontuadas objetivando o retorno da competência deliberativa ao Conselho de Autoridade Portuária, órgão originalmente constituído por excelência para impulsionar a prática de regras claras, ágeis e bem definidas, dirimir conflitos e buscar soluções à luz do debate amplo, transparente e democrático, consoante à deliberações de pautas específicas de interesse comum voltadas para a obtenção de resultados em nome do progresso e desenvolvimento dos portos e do comércio exterior brasileiro.

Pelo exposto, conto o apoio dos nobres pares para aprovação da iniciativa em comento.

Sala das Sessões, em de de 2019

Dep. Rosana Valle
(PSB/SP)