

# PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_\_, DE 2021

(Do Sr. CARLOS BEZERRA)

Altera a Lei nº 12.815, de 2013, e a Lei nº 10.233, de 2001, 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.”*), e a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 (*“Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, 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 e com o estudo previsto no inciso IV do art. 14 desta Lei.

.....  
.....(NR)”

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

“Art. 14.....  
.....

IV – estudo que ateste a viabilidade e indique as alternativas de integração do porto organizado ou do terminal de uso privado 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.....

§ 1º .....

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

.....(NR)”

**Art. 3º** O art. 24 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 24. ....

.....

*XX – elaborar o estudo a que se refere o inciso IV do art. 14 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.*

.....(NR)”

**Art. 4º** 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.



A nova Lei dos Portos – Lei nº 12.815, de 2013 – 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 perseguir-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 2021.

Deputado **CARLOS BEZERRA**

