

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 393, DE 2007
(MENSAGEM Nº 127, de 20/09/2007 – CN)

Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, e dá outras providências.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado JOÃO LEÃO

I - RELATÓRIO

A Medida Provisória em epígrafe institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, sob a coordenação conjunta da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e do Ministério dos Transportes, por intermédio do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT.

O compartilhamento da coordenação do Programa Nacional de Dragagem adapta-se à nova distribuição de atribuições, recentemente estabelecida pela Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007, decorrente da Medida Provisória nº 369, de 2007, que criou a Secretaria Especial de Portos e lhe atribuiu as competências relativas a portos marítimos e a portos outorgados e delegados às companhias docas, cabendo ao Ministério dos Transportes as competências relativas às vias navegáveis e aos portos fluviais e lacustres, excetuados os outorgados às companhias docas.

O art. 1º da MP institui o Programa, define os órgãos da administração pública responsáveis por sua execução e conceitua os principais termos técnicos tratados – dragagem, draga, material dragado e empresa de dragagem – além de estabelecer as obras e serviços de engenharia de dragagem do leito das vias aquaviárias abrangidos pelo Programa, quais

sejam: "[...] remoção do material sedimentar submerso e a escavação ou derrocamento do leito, com vistas à manutenção da profundidade dos portos em operação ou a sua ampliação, bem assim as ações de licenciamento ambiental e as relativas ao cumprimento das exigências ambientais decorrentes".

Uma inovação trazida pelo art. 2º da MP é o estabelecimento da contratação das obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias, hidrovias e similares pela modalidade de dragagem por resultado, que consiste na manutenção, pelo prazo fixado no edital, das condições de profundidade estabelecidas no projeto a ser implantado.

A MP determina que todas as obras e serviços integrantes do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária serão contratados por essa nova modalidade, devendo a contratação de dragagem por forma diversa ser prévia e expressamente autorizada pela Secretaria Especial de Portos ou pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação.

Também é fixada a duração máxima dos contratos de dragagem por resultado em até cinco anos, prorrogável por igual período uma única vez, além de ficar estabelecida a obrigação de contratação conjunta dos serviços de dragagem de manutenção, a serem posteriormente prestados, quando da contratação de ampliação ou implantação da área portuária.

Em todos os casos, quando essa medida for mais vantajosa para a administração pública, as obras ou serviços de dragagem por resultado para dois ou mais portos poderão ser reunidas em um mesmo contrato. Além disso, em qualquer contratação de dragagem por resultado é obrigatória a prestação de garantia pelo contratado, nos termos do art. 56 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, a seguir reproduzido:

"Art. 56. A critério da autoridade competente, em cada caso, e desde que prevista no instrumento convocatório, poderá ser exigida prestação de garantia nas contratações de obras, serviços e compras.

§ 1º Caberá ao contratado optar por uma das seguintes modalidades de garantia:

- I - caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública,...];*
- II - seguro-garantia;*
- III - fiança bancária.*

§ 2º A garantia a que se refere o caput deste artigo não excederá a cinco por cento do valor do contrato e terá seu valor atualizado nas mesmas condições daquele, ressalvado o previsto no parágrafo 3º deste artigo.

§ 3º Para obras, serviços e fornecimentos de grande vulto envolvendo alta complexidade técnica e riscos financeiros consideráveis, demonstrados através de parecer tecnicamente aprovado pela autoridade competente, o limite de garantia previsto no parágrafo anterior poderá ser elevado para até dez por cento do valor do contrato.

§ 4º A garantia prestada pelo contratado será liberada ou restituída após a execução do contrato e, quando em dinheiro, atualizada monetariamente.

§ 5º Nos casos de contratos que importem na entrega de bens pela Administração, dos quais o contratado ficará depositário, ao valor da garantia deverá ser acrescido o valor desses bens.” (Grifos nossos)

O art. 3º da MP traz a possibilidade de contratação de empresas nacionais ou estrangeiras para a realização dos serviços de dragagem, por meio de licitação internacional.

A viabilização da participação efetiva de empresas estrangeiras nas licitações dos serviços de dragagem se dá por meio do art. 5º da MP, o qual estabelece que as embarcações destinadas à dragagem sujeitam-se às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela Autoridade Marítima, mas não se submetem ao disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que “dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências”.

Esse dispositivo acaba por equiparar, quanto à aplicação da Lei nº 9.432/97, as embarcações destinadas à dragagem aos navios de guerra e de Estado que não estejam empregados em atividades comerciais e às embarcações de esporte e recreio, de turismo, de pesca e de pesquisa. Na prática, os principais efeitos dessa medida decorrem da não aplicação dos arts. 7º e 9º da referida Lei, os quais transcrevemos abaixo:

“Art. 7º As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional,

bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos arts. 9º e 10.

Parágrafo único. O governo brasileiro poderá celebrar acordos internacionais que permitam a participação de embarcações estrangeiras nas navegações referidas neste artigo, mesmo quando não afretadas por empresas brasileiras de navegação, desde que idêntico privilégio seja conferido à bandeira brasileira nos outros Estados contratantes.

.....
Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo, bem como a casco nu na navegação de apoio portuário, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

- I - quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;
- II - quando verificado interesse público, devidamente justificado;
- III - quando em substituição a embarcações em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, enquanto durar a construção, por período máximo de trinta e seis meses, até o limite:
 - a) da tonelage de porte bruto contratada, para embarcações de carga;
 - b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

Parágrafo único. A autorização de que trata este artigo também se aplica ao caso de afretamento de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional, quando o mesmo se realizar em virtude da aplicação do art. 5º, § 3º." (Grifos nossos)

Como as embarcações utilizadas nos serviços de dragagem podem ser consideradas como de apoio portuário, nos termos da definição da própria Lei nº 9.432/97, a não aplicação dos referidos artigos representa a liberação de uma série de restrições à participação de embarcações estrangeiras nos serviços de dragagem.

Adicionalmente, o art. 4º da MP estabelece a competência da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e do Ministério dos Transportes para estabelecer, nas respectivas áreas de atuação, as prioridades para dragagem de ampliação e a fixação da profundidade e demais condições do projeto.

Por fim, o art. 6º determina que os programas de investimento e de dragagem, a estruturação da gestão ambiental dos portos e a alocação dos recursos arrecadados por via tarifária das Companhias Docas e do DNIT deverão ser submetidos à aprovação e fiscalização pela Secretaria Especial de Portos e pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação, com o objetivo de assegurar a eficácia da gestão econômica, financeira e ambiental desses programas.

Nos termos da Exposição de Motivos nº 04 SEP-PR/MT, assinada pelo Ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, e pelo Secretário Especial de Portos da Presidência da República, Pedro Brito, torna-se necessário estabelecer um Programa que possa contribuir efetivamente para a eficácia da gestão portuária e hidroviária, promovendo a desobstrução das vias aquaviárias, por meio da dragagem de manutenção da profundidade.

Nesse sentido, entende-se que a introdução do conceito de dragagem por resultado constitui uma evolução na forma de contratação das referidas obras e serviços, visando garantir o acesso aos portos e ao transporte hidroviário, para reduzir o chamado custo Brasil e incrementar o comércio exterior.

Defende-se, também, que a dragagem por resultado garante a disponibilidade dos equipamentos de dragagem utilizados, assegurando a limpeza do leito hidroviário, além de possibilitar a remoção de grandes volumes, em curto prazo, por ocasião de eventos climáticos aleatórios, que podem assorear o porto ou a hidrovia numa só oportunidade.

Outro ponto destacado na exposição de motivos é o fato de que desde 1997, quando as obras e serviços de dragagem passaram a ser objeto de licitações públicas para contratação da iniciativa privada, sendo

custeadas pelas receitas próprias das Administrações Portuárias, a manutenção da navegabilidade e a ampliação dos acessos marítimos e hidroviários ficaram bastante comprometidas, repercutindo negativamente na eficácia da gestão portuária e do comércio exterior.

Assim sendo, vislumbrando-se, agora, a disponibilização de recursos suficientes para a adequação e ampliação dos acessos marítimos e hidroviários, no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, julga-se necessário instituir um programa que permita a racionalização e a otimização da aplicação desses recursos no setor, de forma a atender à crescente demanda de fluxo de navios, bem como à tendência de aumento das dimensões da frota mercante mundial.

Considera-se, ainda, que haverá um aumento na concorrência para a contratação dos serviços de dragagem, com as conseqüentes redução de custos, racionalização de prazos e melhora da eficiência operacional, em virtude da possibilidade de serem contratadas empresas nacionais ou estrangeiras. Destaca-se, também, que ao afastar a aplicação dos dispositivos da Lei nº 9.432/97 às embarcações destinadas à dragagem, viabiliza-se, de fato, a participação de empresas estrangeiras nas licitações.

Por fim, defende-se que a relevância e a urgência da MP decorre da necessidade de se assegurar a permanente manutenção da profundidade das vias aquaviárias de portos e hidrovias, com a diminuição do custo na contratação das obras e serviços. Assim, poderiam ser disponibilizados melhores serviços à sociedade em todos os setores do transporte aquaviário.

No prazo regimental, foram apresentadas, perante a Comissão Mista, onze emendas à Medida Provisória nº 393, de 2007, cujo conteúdo é descrito a seguir.

A Emenda de nº 1, de autoria do Deputado Duarte Nogueira, suprime, do § 1º do art. 1º da MP, a expressão que remete ao licenciamento ambiental das obras de dragagem, por entender que a redação do dispositivo ensejaria a retirada da competência dos órgãos ambientais para a concessão de licença ambiental.

A Emenda de nº 2, cujo autor é o Deputado Alfredo Kaefer, estabelece as áreas de recuperação da orla marítima como prioritárias

para o despejo do material dragado, observadas as características ambientais e de contaminação do material.

As Emendas de nº 3 e 5, propostas pelo Deputado Fernando de Fabinho, buscam, respectivamente, fixar nos contratos o tempo limite para o início e a conclusão das obras de dragagem e proibir a participação de empresas estrangeiras nas licitações.

A Emenda de nº 4, cujo autor é o Deputado Beto Albuquerque, estabelece o licenciamento unificado para as obras de ampliação ou implantação de área portuária, bem como atribui ao órgão ambiental responsável pelo licenciamento de operação do porto a competência para o licenciamento de obras não relacionadas à ampliação ou aprofundamento.

As Emendas de nº 6 e 7, de autoria, respectivamente, do Deputado João Almeida e do Senador Sérgio Guerra, têm conteúdo idêntico e determinam que, nas contratações das empresas de dragagem, haja participação majoritária de empresas constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.

A Emenda de nº 8, proposta pelo Deputado Zenaldo Coutinho, veda a fixação de preços médios para determinar a proposta vencedora da licitação, obrigando o edital a discriminar o tipo e as características do material a ser dragado.

A Emenda de nº 9, também do Deputado Beto Albuquerque, inclui as embarcações destinadas à dragagem entre as beneficiárias da isenção do imposto na importação de partes, peças e componentes destinados a reparo, revisão ou manutenção, nos termos do art. 172 do Decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002.

A Emenda de nº 10, ainda do Deputado Beto Albuquerque, estabelece que as tarifas portuárias propostas pela Autoridade Portuária serão definidas nos termos de norma estabelecida pela Secretaria Especial de Portos ou pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação. Adicionalmente, determina que os Presidentes dos Conselhos das Autoridades Portuárias serão indicados pelo Secretário Especial de Portos ou pelo Ministro dos Transportes, substituindo a atual forma de indicação pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ.

Por fim, a Emenda de nº 11, cujo autor é o Deputado Luiz Sérgio, propõe:

- alterar o art. 31 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, para incluir os programas de revitalização ou de renovação urbana das zonas portuárias entre as hipóteses de alienação de imóveis recebidos em doação da União para os Estados, Distrito Federal, Municípios, fundações, autarquias e empresas públicas federais, estaduais e municipais;
- afastar, para os programas de revitalização ou de renovação urbana das zonas portuárias situadas em área declarada por lei municipal como de especial interesse urbanístico, a aplicação de dispositivos previstos na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, relativos ao projeto básico, à existência de orçamento detalhado, à previsão de recursos, à participação dos autores do projeto na execução das obras e à duração dos contratos;
- regular a transferência, da Companhia Docas do Estado do Rio de Janeiro para a União, dos imóveis situados na Área de Especial Interesse da Região Portuária do Rio de Janeiro, para posterior doação da União para o Estado ou Município do Rio de Janeiro, com fins de possibilitar a execução do programa de revitalização da citada área de especial interesse.

II - VOTO DO RELATOR

Admissibilidade da MP nº 393/07

Cumprindo a exigência prevista no § 1º do art. 2º da Resolução nº 1, de 2002-CN, o texto da Medida Provisória foi enviado ao Congresso Nacional, na data de sua publicação no Diário Oficial da União, acompanhado de Mensagem Presidencial e da Exposição de Motivos Interministerial nº 5 SEP-PR/MT.

A Medida Provisória não trata de matéria incluída entre as vedadas pelo § 1º do art. 62 da Constituição Federal, como também não contém qualquer vício de constitucionalidade.

A gestão inadequada dos projetos e dos recursos disponíveis tem repercutido negativamente na gestão portuária e no comércio exterior brasileiro, em razão do comprometimento da navegabilidade dos portos e da premente necessidade de ampliação dos acessos marítimos, decorrentes da precariedade dos serviços de dragagem atualmente disponíveis.

Essa situação requer medidas que assegurem permanentemente a profundidade adequada dos portos e hidrovias, bem como a instituição de uma modalidade de contratação específica, que otimize o processo licitatório e permita a realização de obras e serviços a um menor custo para a sociedade. Assim sendo, consideramos ser inevitável, diante de tais fatos, a urgência e a relevância da Medida Provisória sob análise.

A Nota Técnica nº 31/07, da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira desta Câmara dos Deputados, após analisar a repercussão sobre a receita ou a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial a conformidade com a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF), a lei do plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária da União, conclui pela adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória sob parecer.

Mérito da MP nº 393/07

Quanto ao mérito, as principais inovações trazidas pelo MP nº 393/07, sobre as quais devemos nos manifestar, são as seguintes:

- criação de um programa nacional de dragagem portuária e hidroviária, para fazer face à premente necessidade de obras e intervenções no setor;
- introdução do conceito de dragagem por resultado, de natureza contínua, por cinco anos, prorrogáveis por mais cinco anos, modalidade pela qual deverão ser

contratadas as obras e serviços no âmbito do programa;

- inclusão das ações para o licenciamento ambiental e das relativas ao cumprimento das exigências ambientais decorrentes, relativas aos portos em operação, entre as abrangidas pelo programa, de forma a assegurar a eficácia da gestão ambiental dos portos;
- obrigatoriedade de contratação dos serviços de dragagem de manutenção conjuntamente com a contratação de ampliação ou implantação da área portuária;
- possibilidade de contratação de empresas estrangeiras para a realização dos serviços de dragagem, somada à não aplicação, para as embarcações destinadas à dragagem, das restrições impostas pela Lei nº 9.432/97.

Instituir um programa nacional de dragagem possui mérito indiscutível, pelas razões já relatadas na análise da urgência e relevância da Medida Provisória.

A criação de uma modalidade específica para a contratação das obras de dragagem, permitindo uma melhor adequação desses contratos ao tipo de obra ou serviço realizado, difere da forma de contratação praticada anteriormente, que era regulada por dispositivos genéricos contidos na Lei nº 8.666/93, tais como empreitada por preço global ou por preço unitário.

A inclusão das ações para o licenciamento ambiental dos serviços de dragagem realizados nos portos que já se encontram em operação, entre as abrangidas pelo programa, permitirá a agilização da concessão dessas licenças, possibilitando a realização das obras de manutenção de profundidade com a urgência que se faz necessária, por período mínimo de cinco anos, prevendo-se a possibilidade de prorrogação por mais cinco anos. É importante destacar que a licença concedida no âmbito do Programa refere-se apenas aos procedimentos rotineiros de dragagem dos portos em operação,

não substituindo o licenciamento ambiental exigido para novas áreas portuárias.

Quanto à possibilidade de realização de licitação internacional e da livre participação de embarcações estrangeiras nos serviços de dragagem, entendemos ser essas medidas estimuladoras da concorrência, o que permitirá obter melhores preços e maior agilidade nos serviços contratados pelo Poder Público, bem como o acesso a tecnologias de ponta existentes no mercado mundial. É importante destacar que os serviços de dragagem no Brasil possuem preços superiores às médias internacionais, além de existir uma demanda por serviços superior à capacidade de atendimento das empresas brasileiras.

Pelo exposto, somos favoráveis à aprovação da Medida Provisória nº 393, de 2007, com alguns aprimoramentos que julgamos necessários, dos quais resulta, por força do disposto no art. 5º, § 4º, I, da Resolução nº 1, de 2002-CN, a necessidade de apresentação de projeto de lei de conversão. Feita essa consideração, passa-se à apreciação das emendas.

Admissibilidade das emendas

As onze emendas apresentadas à Medida Provisória não contêm, em nossa análise, qualquer vício de constitucionalidade.

A Emenda de nº 9, propõe a aplicação da isenção de imposto de que trata o art. 172 do Decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002, às embarcações destinadas à dragagem portuária. Em uma primeira análise, tal dispositivo sugere uma inconsistência com o art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal, visto que as renúncias de receita devem vir acompanhadas de estimativa do impacto orçamentário-financeiro, bem como estar acompanhada de medidas de compensação.

Ocorre, entretanto, que a atual redação do art. 172 do Decreto nº 4.543, de 2002, já concede a isenção do imposto na importação de partes, peças e componentes destinados a reparo, revisão ou manutenção de aeronaves e de embarcações, o que inclui, evidentemente, as embarcações

destinadas à dragagem. Por essa razão, por não alterar as regras vigentes, a Emenda de nº 9 não implica em renúncia de receita.

Assim sendo, quanto à análise da repercussão sobre a receita ou a despesa pública da União, e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes, concluímos que as onze emendas não contêm qualquer dispositivo que comprometa sua adequação orçamentária e financeira diante da legislação vigente.

Pelas razões expostas, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e adequação financeira e orçamentária das Emendas de nºs 1 a 11.

Mérito das emendas

A Emenda de nº 1, ao suprimir a expressão que remete ao licenciamento ambiental das obras de dragagem, acaba por impedir a realização, no âmbito do Programa, do licenciamento das atividades de manutenção de profundidade, bem como as ações para o cumprimento das exigências dele decorrentes, o que provocaria perda de eficiência e atrasos indesejáveis nessas atividades. Mais uma vez, lembramos que tal licenciamento somente ocorreria para os portos já em operação, não substituindo o licenciamento ambiental exigido para novas áreas portuárias.

De qualquer forma, entendemos que a nova redação dada ao parágrafo primeiro do art. 1º da MP, bem como o novo parágrafo segundo acrescido em nosso Projeto de Lei de Conversão, atendem ao objetivo da emenda, qual seja, o de garantir o licenciamento pelo órgão ambiental competente, de forma que a consideramos acatada.

A Emenda de nº 2, ao estabelecer as áreas de recuperação da orla marítima como prioritárias para o despejo do material dragado, acaba por generalizar uma regra que pode ser extremamente indesejável em determinadas localidades, além de ser uma condição que poderá onerar significativamente o serviço. É importante lembrar que, sendo adequado o despejo do material dragado na orla marítima de determinado município, nada impede que as autoridades locais entrem em acordo com os responsáveis pela realização da dragagem, para o direcionamento desse material.

A Emenda de nº 3 pretende uma regulamentação de difícil implantação prática, ao fixar nos contratos o tempo limite para o início e a conclusão das obras de dragagem. Entendemos ser mais adequada a atual forma de disposição dos contratos, os quais contêm cronogramas para execução das obras, além de punições para atrasos injustificados.

O licenciamento unificado pretendido na Emenda de nº 4 já é atendido, ao nosso ver, pela regra de licenciamento da dragagem de manutenção no âmbito do Programa Nacional de Dragagem, razão pela qual consideramos a Emenda aproveitada na forma do Projeto de Lei de Conversão, que acresce ao texto a palavra unificado.

Quanto à atribuição do licenciamento das demais obras de dragagem por resultado ao órgão ambiental responsável pelo licenciamento de operação do porto, entendemos que a redação proposta no Projeto de Lei de Conversão atende ao pleito apresentado, visto que está prevista a concessão da licença sempre no mesmo órgão ambiental.

As Emendas de nºs 5, 6 e 7, ao pretenderem proibir a participação de empresas estrangeiras nas licitações, ou determinar que haja participação majoritária de empresas constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País, acaba por inviabilizar o aumento da concorrência e a conseqüente redução nos preços, que são metas do Programa Nacional de Dragagem. Consideramos, no entanto, que essas emendas estão parcialmente atendidas em nosso Projeto de Lei de Conversão, que inclui a possibilidade de formação de consórcios entre empresas brasileiras, e entre empresas brasileiras e estrangeiras.

A Emenda de nº 8, ao vedar a fixação de preços médios para determinar a proposta vencedora da licitação, ignora os novos parâmetros de contratação estabelecidos no conceito de dragagem por resultado.

A Emenda de nº 9 não representa inovação em relação à legislação vigente, na medida em que a isenção pretendida do imposto na importação de partes, peças e componentes destinados a reparo, revisão ou manutenção, nos termos do art. 172 do Decreto nº 4.543, de 2002, já é concedida para todos os tipos de embarcações ou aeronaves.

De qualquer forma, com o intuito de se evitar quaisquer interpretações em sentido contrário, acatamos a emenda na forma do parágrafo único do art. 5º de nosso Projeto de Lei de Conversão.

A alteração no órgão responsável pelo estabelecimento das normas de aprovação das tarifas portuárias, bem como a determinação de que os Presidentes dos Conselhos das Autoridades Portuárias passassem a ser indicados pelo Secretário Especial de Portos ou pelo Ministro dos Transportes, e não mais pela ANTAQ, proposta da Emenda de nº 10, implica na mudança das regras de regulação do setor de transportes, bem como retira competências da ANTAQ, alterações que, em nosso entendimento, devem ser melhor discutidas junto aos órgãos envolvidos.

Concordamos com o proposto na Emenda de nº 11, no que concerne à inclusão, entre as hipóteses de alienação de imóveis recebidos em doação da União, dos programas de revitalização ou de renovação urbana das zonas portuárias, desde que garantida a contrapartida do beneficiário final.

Quanto aos aspectos relacionados à flexibilização da aplicação de algumas regras da Lei nº 8.666/93, no caso das licitações relacionadas aos programas de revitalização ou de renovação urbana das zonas portuárias situadas em área declarada por lei municipal como de especial interesse urbanístico, entendemos que tal flexibilização possibilitará a elaboração, pelo Poder Público responsável pelo empreendimento, de uma modelagem física e financeira ágil e abrangente para tais projetos, incluindo itens como a gestão da valorização dos imóveis envolvidos.

Julgamos, ainda, que essas são alterações necessárias, em termos de legislação, para a viabilização das revitalizações de áreas portuárias em todo o Brasil, respeitadas as prerrogativas dos Municípios.

No que concerne à regulação da transferência, da Companhia Docas para a União, dos imóveis situados em Área de Especial Interesse da Região Portuária, para posterior doação da União para o Estado ou Município, entendemos tratar-se de uma política de governo, vinculada ao relacionamento da União com suas empresas controladas, onde qualquer tentativa de regulação por iniciativa do Legislativo, para não ser inconstitucional, deveria ter caráter meramente autorizativo.

O Projeto de Lei de Conversão anexo contempla, além das sugestões recebidas por meio de emendas, outras que recebemos e avaliamos durante o período de relatoria da Medida Provisória, bem como aquelas decorrentes de discussões com a VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. e com o Ministério dos Transportes, como a adequação de

alguns trechos ferroviários e portos constantes das relações de ferrovias e de portos do Plano Nacional de Viação, de modo a buscar a integração entre esses modais de transporte.

Entre essas alterações destacam-se as novas diretrizes das Ferrovias Norte-Sul e Bahia-Oeste, que permitirão a integração logística de toda a malha ferroviária brasileira, além da interligação da Ferrovia Transnordestina com a Ferrovia Norte-Sul, e da previsão, no Plano Nacional de Viação, de um porto no terminal da Ferrovia Bahia-Oeste, o qual denominamos Presidente Juscelino Kubitschek, por ser o primeiro grande idealizador dessas vias.

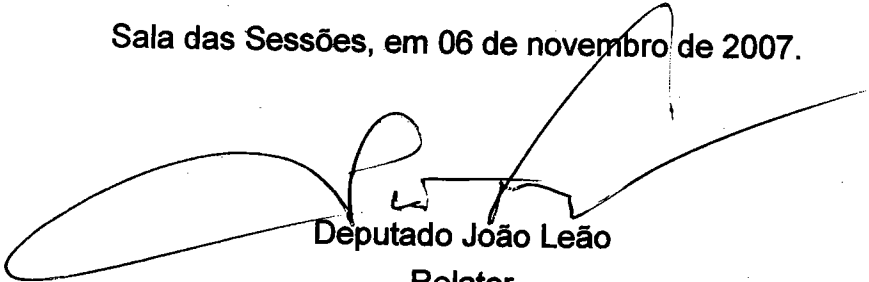
Conclusão

Por todo o exposto, votamos:

- pela admissibilidade da Medida Provisória nº 393, de 2007, encaminhada ao Congresso Nacional nos termos previstos pelo art. 2º, § 1º, da Resolução nº 1, de 2002-CN, por estarem indubitavelmente presentes os pressupostos de relevância e urgência e por não se constatar qualquer conflito com as vedações temáticas estatuídas pelo art. 62, § 1º, da Constituição;
- pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e adequação orçamentária e financeira da MP nº 393/07;
- no mérito, pela sua aprovação, com as alterações já referidas, nos termos do Projeto de Lei de Conversão anexo;
- pela admissibilidade, por cumprirem os requisitos de constitucionalidade, juridicidade e adequação orçamentária e financeira, das Emendas de nºs 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 e 11;

- no mérito, pela rejeição das Emendas de nºs 2, 3, 8 e 10, em virtude das razões anteriormente apresentadas;
- no mérito, pela aprovação, nos termos do Projeto de Lei de Conversão anexo, das Emendas de nºs 1, 4, 5, 6, 7, 9 e 11.

Sala das Sessões, em 06 de novembro de 2007.



Deputado João Leão
Relator

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2007

Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituído o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, a ser implantado pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e pelo Ministério dos Transportes, por intermédio do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, nas respectivas áreas de atuação.

§ 1º O Programa de que trata o *caput* abrange as obras e serviços de engenharia de dragagem do leito das vias aquaviárias, compreendendo a remoção do material sedimentar submerso e a escavação ou derrocamento do leito, com vistas à manutenção da profundidade dos portos em operação ou a sua ampliação, bem assim as ações para o licenciamento ambiental unificado, sempre no mesmo órgão ambiental, e as relativas ao cumprimento das exigências ambientais decorrentes;

§ 2º A instalação e a operação de novas áreas portuárias e de novas vias aquaviárias deverão ser licenciadas pelos órgãos ambientais competentes;

§ 3º Concedida a licença de operação, fica dispensada, nos limites do licenciado, a exigência de nova licença para os serviços de dragagem de que trata o § 1º;

§ 4º Para fins desta Lei, considera-se:

I – dragagem: obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais;

II – draga: equipamento especializado acoplado à embarcação ou à plataforma fixa, móvel ou flutuante, utilizado para execução de obras ou serviços de dragagem;

III – material dragado: material retirado ou deslocado dos leitos dos corpos d'água decorrente da atividade de dragagem e transferido para local de despejo autorizado pelo órgão competente;

IV – empresa de dragagem: pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem com a utilização ou não de embarcação;

Art. 2º A dragagem por resultado compreende a contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, bem assim os serviços de natureza contínua com o objetivo de manter, pelo prazo fixado no edital, as condições de profundidade estabelecidas no projeto implantado.

§ 1º Na hipótese de ampliação ou implantação da área portuária de que trata o *caput*, é obrigatória a contratação conjunta dos serviços de dragagem de manutenção, a serem posteriormente prestados.

§ 2º As obras e serviços integrantes do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária serão contratados na forma do *caput*.

§ 3º As obras ou serviços de dragagem por resultado poderão ser reunidas para dois ou mais portos, num mesmo contrato, quando essa medida for mais vantajosa para a administração pública.

§ 4º Na contratação de dragagem por resultado é obrigatória a prestação de garantia pelo contratado, de acordo com as modalidades previstas no art. 56 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

§ 5º A duração dos contratos de dragagem por resultado será de até cinco anos, prorrogável por igual período uma única vez, observadas as disposições da Lei nº 8.666, de 1993.

§ 6º A contratação de dragagem por forma diversa da estabelecida neste artigo deverá ser previa e expressamente autorizada pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República ou pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação.

Art. 3º Para a dragagem de que trata esta Lei poderão ser contratadas empresas nacionais ou estrangeiras, por meio de licitação internacional, nos termos da Lei nº 8.666, de 1993, sendo admitida a formação de consórcios entre empresas nacionais, ou entre empresas nacionais e estrangeiras.

Art. 4º Cabe à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e ao Ministério dos Transportes estabelecer, nas respectivas áreas de atuação, as prioridades para dragagem de ampliação, fixar sua profundidade e demais condições, que devem constar do projeto básico da dragagem.

Art. 5º As embarcações destinadas à dragagem sujeitam-se às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela Autoridade Marítima, não se submetendo ao disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

Parágrafo único. Aplica-se às embarcações de que trata o *caput* a isenção de imposto a que se refere o art. 172 do Decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002, com a redação dada pelo art. 1º do Decreto nº 5.268, de 9 de novembro de 2004.

Art. 6º Os programas de investimento e de dragagens, a estruturação da gestão ambiental dos portos, e a alocação dos recursos arrecadados por via tarifária das Companhias Docas e do DNIT serão submetidos à aprovação e fiscalização pela Secretaria Especial de Portos e do Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação, com o objetivo de assegurar a eficácia da gestão econômica, financeira e ambiental.

Art. 7º A diretriz da EF-150, denominada Ferrovia Norte-Sul, constante do item 3.2.2 – Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"3.2.2 – Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				EF	km
150	Belém – Açailândia – Porto Franco – Araguaína – Colinas do Tocantins – Guaraí – Porto Nacional – Gurupi – Porangatu – Uruaçu – Anápolis – Santa Fé do Sul	PA-MA-TO-GO-MG-SP	2.670	–	–

Art. 8º A diretriz da Ferrovia Bahia-Oeste, constante do item 3.2.2 – Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"3.2.2 – Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				EF	km
	Litoral da Bahia – Oeste Baiano – Entronc. com EF-150	BA-TO	1.426	–	–

§ 1º O traçado definitivo e o número da ferrovia transversal de que trata este artigo serão definidos pelo órgão competente.

§ 2º O ramal ferroviário de que trata este artigo fica denominado, de forma suplementar à sua numeração do Plano Nacional de Viação, "Ferrovia Bahia-Oeste".

Art. 9º O item 3.2.2 – Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido das seguintes ferrovias transversais:

"3.2.2 – Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				EF	km
	Entronc. com Ferrovia Transnordestina (Eliseu Martins) – Entronc. com EF-150	PI-MA-TO	522	–	–
	Entronc. com EF-150 e com Bahia-Oeste – Sorriso – Fronteira Brasil/Peru (Acre)	TO-PA -MT-RO-AC	2.695	–	–

§ 1º O traçado definitivo e o número das ferrovias transversais de que trata este artigo serão definidos pelo órgão competente.

Art. 10. O item 4.2 – Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido do seguinte porto:

"4.2 – Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação

Nº de Ordem	Denominação	UF	Localização
	Presidente Juscelino Kubitschek	BA	Oceano Atlântico – Litoral do Estado da Bahia – Terminal Portuário da Ferrovia Bahia-Oeste

§ 1º O número de ordem e a localização definitiva do porto de que trata este artigo serão definidos pelo órgão competente.

Art. 11. O art. 8º da Lei nº 11.297, de 9 de maio de 2006, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 8º A construção, uso e gozo da Ferrovia Norte-Sul, de titularidade da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., dar-se-ão nos seguintes trechos ferroviários:

I – Ferrovia Norte-Sul, do Município de Belém, no Estado do Pará, ao Município de Senador Canedo, no Estado de Goiás, ampliando-se até o Município de Santa Fé do Sul, no Estado de São Paulo;

II – Ferrovia Bahia-Oeste, entre o litoral baiano e o entroncamento com a Ferrovia Norte-Sul;

III – Entroncamento com a Ferrovia Transnordestina, no Município de Eliseu Martins, no Estado do Piauí, até o entroncamento com a Ferrovia Norte-Sul;

IV – Entroncamento com Ferrovia Norte-Sul e com a Ferrovia Bahia-Oeste, passando pelo Município de Sorriso, no Estado do Mato Grosso, até a fronteira do Brasil com o Peru, no Estado do Acre.

..... (NR)”

Art. 12. O art. 31 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 31.

§ 3º Sem prejuízo do disposto no § 4º deste artigo, é vedada ao beneficiário a possibilidade de alienar o imóvel recebido em doação, exceto:

I – nas hipóteses de que tratam os incisos I e II do **caput** deste artigo, quando a doação tiver a finalidade de execução, direta ou indireta, por parte do donatário, de projeto ou de programa de revitalização ou de renovação urbana das zonas portuárias, desde que se assegure a consecução do objetivo previamente definido na legislação estadual ou municipal;

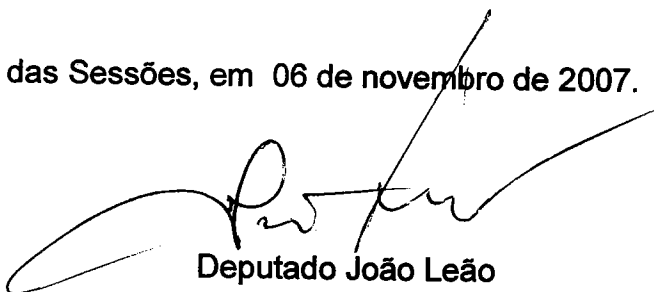
II – nas hipóteses de que tratam os incisos I a IV do **caput** deste artigo, quando a doação tiver a finalidade de execução, por parte do donatário, de projeto de assentamento de famílias carentes ou de baixa renda, na forma do art. 26 desta Lei, e desde que, no caso de alienação onerosa, o produto da venda seja destinado à instalação de infra-estrutura, equipamentos básicos ou de outras melhorias necessárias ao desenvolvimento do projeto.

..... (NR)”

Art. 13. Para licitações no âmbito de projetos ou programas de revitalização ou de renovação urbana das zonas portuárias situadas em áreas declaradas por lei municipal de especial interesse urbanístico poderão ser dispensadas as vedações ou limites definidos nos §§ 2º e 3º do art. 7º, incisos I e II do art. 9º e inciso II do art. 57 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

Art. 14. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em 06 de novembro de 2007.



Deputado João Leão
Relator