

PROJETO DE LEI Nº , DE 2006
(Do Sr. Nelson Marquezelli)

Transfere, das autoridades portuárias para a União, a responsabilidade pelo planejamento e pela execução do serviço de dragagem nos portos organizados, e prevê casos de dispensa de licenciamento ambiental.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica normas legais com o intuito de transferir, das administrações portuárias para a União, a responsabilidade pelo planejamento e pela execução de dragagem nos portos organizados, bem como prevê casos de dispensa de licenciamento ambiental para esse serviço..

Art. 2º A Lei nº 8.630, de 1993, passa a vigorar com as seguintes modificações:

“Art. 1º. Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado e o serviço de dragagem.”

.....

§ 1º.....

IV - Área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares,

eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI desta lei, ou pela União.

.....
 “§ 2º A concessão do porto organizado ou do serviço de dragagem será sempre precedida de licitação realizada de acordo com a lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

..... (NR)”

“Art. 33.....

.....
 § 6º O disposto no inciso VI do § 1º não se aplica à dragagem do leito do corpo d’água abrangido na área do porto organizado, atividade sob responsabilidade da União, conforme previsto no art. 1º desta Lei.

.....(NR)”

Art. 3º A Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com as seguintes modificações:

“Art. 13.

I – concessão, quando se tratar de exploração de infra-estrutura de transporte público, precedida ou não de obra pública, de serviço de dragagem em porto organizado e de prestação de serviços de transporte associados à exploração da infra-estrutura;

.....(NR)”

“Art. 14.....

I –

c) os serviços de dragagem em portos organizados;

..... (NR)”

“Art. 23.....

.....

V – os serviços de dragagem. (NR)”

“Art. 27.

.....

III – propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária e de prestação de serviços de dragagem e de transporte aquaviário;

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de dragagem e de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

XV – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para exploração dos serviços de dragagem e dos portos organizados, em obediência ao disposto na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração de serviço de dragagem e da infra-estrutura aquaviária e portuária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos.

“Art. 82.....

.....

XVII – Desenvolver estudos sobre dragagem;

XVIII – *Planejar e executar, direta ou indiretamente, os serviços de dragagem nos portos organizados. (NR)*”

“Art. 85.....

.....

VI –

a) administrar e gerenciar a execução de programas e projetos de construção, operação, manutenção e restauração da infraestrutura aquaviária, incluídos os relacionados às atividades de dragagem em portos organizados;

..... (NR)”

Art. 4º A Lei nº 9.277, de 1996, passa a vigorar com as seguintes modificações:

“Art 2º. Fica a União igualmente autorizada, nos termos desta Lei, a delegar a exploração de serviços de dragagem e de portos sob sua responsabilidade ou sob a responsabilidade das empresas por ela diretamente ou indiretamente controladas. (NR)”

“Art. 3º.....

.....

§ 2º A receita auferida na forma do parágrafo anterior será aplicada em obras complementares, no melhoramento, na ampliação de capacidade, na conservação e na sinalização da rodovia em que for cobrada e nos trechos rodoviários que lhe dão acesso ou nos portos que lhe derem origem, genericamente, para o caso de delegação de toda a área do porto, ou especificamente, em dragagem de aprofundamento, retificação ou manutenção do leito do corpo d’água. (NR)”

“Art. 4º Para a consecução dos objetivos indicados nesta Lei, poderá o Município, o Estado ou o Distrito Federal explorar a via, os serviços de dragagem ou o porto diretamente ou através de concessão, nos termos das leis federais que regem as concessões e da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. (NR)”

“Art. 5º. A União poderá destinar recursos financeiros à construção, conservação, melhoramento e operação das rodovias ou trechos de rodovias e obras rodoviárias federais, aos serviços de dragagem ou aos portos, objeto de delegação, desde que tais obras e serviços não sejam de responsabilidade do concessionário. (NR)”

Art. 5º A Lei nº 9.074, de 1995, passa a vigorar com a seguinte modificação:

“Art. 1º.....

.....

V – exploração de obras ou serviços federais de dragagens, barragens, contenções, eclusas, diques e irrigações, precedidas ou não da execução de obras públicas;

.....(NR)”

Art. 6º Aqueles com quem a União tiver celebrado contrato de concessão para exploração de porto organizado, com data anterior à de publicação desta Lei, continuam responsáveis pelo planejamento e pela execução do serviço de dragagem, até o vencimento do prazo da concessão.

Parágrafo único. Não se aplica o disposto neste artigo ao caso dos portos organizados explorados indiretamente pela União, por meio de empresas públicas ou sociedades de economia mista ou por força de convênios de delegação, firmados de acordo com a Lei nº 9.277, de 1996.

Art. 7º Ficam preservados os processos licitatórios iniciados em data anterior à de publicação desta Lei, destinados à contratação de serviço de dragagem nos portos organizados.

Art. 8º A Autoridade Portuária que, por força do disposto nesta Lei, deixar de se responsabilizar pelo planejamento e pela execução do serviço de dragagem no porto organizado, encaminhará à Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, no prazo de até trinta dias, contado da data de publicação desta Lei, proposta de revisão da tarifa portuária, que reflita a redução de custo decorrente da transferência do serviço à União.

Art. 9º São dispensadas de licenciamento ambiental as dragagens realizadas, no porto organizado, em caso de emergência ou calamidade pública, decretadas oficialmente, ou de manifesta inexecuibilidade operacional, conforme disposto em regulamento.

Parágrafo único. A realização de dragagem nos termos previstos no *caput* não exclui a necessidade de monitoramento ambiental e da adoção de medidas mitigadoras, caso julgadas necessárias pelo órgão ambiental competente.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Funciona no âmbito da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, da Câmara dos Deputados, já há cerca de dois anos, um grupo de trabalho encarregado de propor soluções para alguns dos principais problemas diagnosticados no sistema portuário brasileiro. Integram-no representantes do Parlamento, de instituições públicas e da iniciativa privada.

Muitas das sugestões nascidas no seio desse grupo, para ser implementadas, prescindiram de qualquer iniciativa legal prevista no processo legislativo. Foram levadas adiante pelo simples entendimento entre as partes.

Com respeito a pelo menos um dos problemas examinados, todavia, chegou-se à conclusão que o encaminhamento de projeto de lei seria necessário. Está-se a falar da insuficiência dos serviços de dragagem, fato constatado na maioria dos portos organizados.

Muito se discutiu a respeito de quais seriam as causas desse fenômeno, já que das conseqüências, por demais conhecidas, não foi preciso se ocupar: subutilização das embarcações, incidentes e acidentes de navegação, perda de competitividade...

Com significativa margem de concordância, os membros do citado grupo de trabalho concluíram que dois fatores, em especial, têm contribuído para a formação do ambiente desfavorável em que se acham as atividades de dragagem.

O primeiro deles é a ineficiência administrativa de boa parcela das administrações portuárias, cuja atuação não conseguiu acompanhar o ritmo de inovações e produtividade imprimido pela iniciativa privada nos portos, após o advento da Lei nº 8.630, de 1993.

O segundo é a complexidade do processo de licenciamento ambiental, exigência a que estão sujeitos, por força de lei, os empreendimentos ou atividades potencialmente poluidores, caso da dragagem.

A fim de superar essas duas dificuldades, como já assinalado, o caminho que ao grupo pareceu mais pertinente foi a apresentação de projeto de lei, com o propósito de transferir, das administrações portuárias para a União, a responsabilidade pela execução dos serviços de dragagem nos portos organizados e, não menos importante, de facilitar a realização de dragagem, por meio da dispensa de licença ambiental, na hipótese de se verificar clara ameaça à exeqüibilidade das operações portuárias.

Com esta providência – que não significa, em absoluto, um salvo conduto para que dragagens sejam executadas ao largo de considerações ambientais – estar-se-á permitindo que intervenções no leito dos corpos d'água, nos portos, sejam feitas em caráter expeditivo, procedimento excepcional que se justifica, na atualidade, em virtude do flagrante perigo que o assoreamento de canais e áreas de fundeio e atracação representa para a segurança das atividades portuárias.

Com aquela - a assunção da dragagem portuária pela União -, busca-se reverter o julgamento precipitado do legislador da Lei dos Portos, que, no afã de descentralizar o controle sobre o patrimônio e as atividades portuárias, não mediu os riscos de deitar o peso de serviço tão estratégico nos ombros de administrações que mal começavam a andar com as próprias pernas.

É de esperar que, aprovadas as inovações e modificações legais aqui propostas, um dos problemas mais graves hoje enfrentados pela comunidade portuária seja, por fim, resolvido.

Sala das Sessões, em de de 2006.

Deputado NELSON MARQUEZELLI