

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS (CAE), sobre o Projeto de Lei do Senado nº 118, de 2009, da Senadora Kátia Abreu, que “altera a alínea ‘b’, do inciso II, do § 2º, do art. 4º da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, com vistas a permitir a exploração de instalações portuárias privadas para uso geral”.

RELATOR: Senador **JORGE VIANA**

I – RELATÓRIO

De iniciativa da Senadora Kátia Abreu, o projeto sob exame pretende alterar a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que “dispõe sobre o regime jurídico, da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências”, conhecida como Lei dos Portos, para explicitar que as instalações portuárias de uso privativo misto podem destinar-se, “independente do percentual de ambas as cargas”, à movimentação de carga própria e de terceiros.

Sustenta a proposição o argumento de que as dificuldades do poder público para investir em infraestrutura de transportes impõem “barreiras ao agronegócio e à interiorização do desenvolvimento”. Para a autora do projeto, a qualificação dos portos e a ampliação da oferta e da confiabilidade das ferrovias, assim como a melhoria da conservação das rodovias, são conquistas que demonstram o êxito da política de concessões à iniciativa privada.

Em face do contraste entre as vastas e urgentes necessidades do País na ampliação de sua infraestrutura e as escassas possibilidades de investimento governamental, Sua Excelência considera que não mais se justifica a vedação existente na legislação quanto à implantação de portos por investidores privados para movimentação de cargas de terceiros, “com ou sem a participação de cargas próprias”.

Inicialmente distribuído, com exclusividade, à Comissão de Serviços de Infraestrutura, a quem cabe a decisão terminativa, o projeto, por força da aprovação de dois requerimentos, ambos de iniciativa da Senadora Ideli Salvatti, foi adicionalmente submetido a esta Comissão e à de Desenvolvimento Regional e Turismo.

Não foram oferecidas emendas.

À vista do polêmico conteúdo da matéria, em maio de 2012, por força do Requerimento nº 3, de 2012, desta Comissão, realizou-se audiência pública em conjunto com as demais Comissões a que o projeto foi distribuído. O debate contou com a participação de representantes da Secretaria de Portos da Presidência da República; da Confederação Nacional da Indústria (CNI); da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA); da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público (ABRATEC); e da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP).

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) opinar sobre aspecto econômico e financeiro de qualquer matéria que lhe seja submetida.

A despeito de reconhecermos a importância e o pioneirismo da iniciativa, cumpre notar que a proposição opera no sentido proposto pela Medida Provisória nº 595, de 7 de dezembro de 2012, recentemente convertida na Lei nº 12.815, de 5 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; 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”.

O PLS nº 118, de 2009, destina-se a alterar o art. 4º da Lei nº 8.630, de 1993, integralmente revogada pela Lei nº 12.815, de 2013. Nos termos da norma então vigente, a exploração de instalação portuária de uso

privativo somente poderia ocorrer de forma exclusiva, “para movimentação de carga própria”, ou mista, “para movimentação de carga própria e de terceiros”. A seu turno, o Decreto nº 6.620, de 29 de outubro de 2008, que regulamentava a matéria e foi também revogado, definia carga própria como “aquela pertencente ao autorizado, a sua controladora ou a sua controlada, que justifique por si só, técnica e economicamente, a implantação e a operação da instalação portuária”. Da articulação entre os comandos da antiga Lei dos Portos e de sua regulamentação decorria a conclusão de que a instalação de terminais privativos destinava-se precipuamente à movimentação de carga própria, admitindo-se, apenas adicionalmente, a movimentação de cargas de terceiros de molde a permitir o eventual aproveitamento econômico da capacidade ociosa desses terminais.

Tais restrições desestimulavam o investimento privado em instalações portuárias, razão pela qual o projeto em pauta, como forma de contornar a mencionada barreira normativa, estabelece que a instalação portuária de uso privativo misto pode destinar-se à movimentação de “carga própria e de terceiros, independentemente do percentual de ambas as cargas”.

Embora devamos consignar os merecidos elogios à autora da proposição em pauta, a Senadora Kátia Abreu, importa observar que a nova Lei dos Portos, aprovada após longo e aprofundado debate ocorrido no âmbito do Congresso Nacional, consagra o princípio proposto pelo projeto, qual seja o do estímulo à participação do capital privado na expansão dos serviços portuários em território nacional.

Seja na condição de concessionário ou arrendatário de portos organizados e de instalações portuárias neles localizadas, seja como autorizatário da exploração de instalações portuárias localizadas fora da área dos portos organizados, o investimento privado ganhou maior acolhimento no novo ordenamento jurídico do setor.

No que toca mais diretamente à alteração pretendida pelo PLS nº 118, de 2009, o art. 8º da nova Lei dos Portos passou a estabelecer que as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado compreendem as seguintes modalidades: (i) terminal de uso privado; (ii) estação de transbordo de carga; (iii) instalação portuária pública de pequeno porte; e (iv) instalação portuária de turismo, não havendo mais qualquer menção à obrigação de movimentação de cargas próprias.

As condições para a autorização são as seguintes:

a) formalização por meio de contrato de adesão, que conterà cláusulas equivalentes às do contrato de concessão de porto organizado, à exceção, por descabimento, daquelas relativas ao valor do contrato, às tarifas praticadas e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste, bem como das que tratem de reversão de bens;

b) prazo de vigência de até 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que: (i) a atividade portuária seja mantida; e (ii) o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias, na forma do regulamento.

Adiante, o art. 9º estabelece que “os interessados em obter a autorização de instalação portuária poderão requerê-la à Antaq a qualquer tempo, na forma do regulamento”, fixando os procedimentos a serem observados pela agência reguladora.

Verifica-se, assim, que, tendo em vista o acolhimento do mérito do PLS nº 118, de 2009, nos dispositivos da Lei nº 12.815, de 2013, impõe-se a aplicação do comando inscrito no art. 334, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), segundo o qual “o Presidente, de ofício ou mediante consulta de qualquer Senador, declarará prejudicada matéria dependente de deliberação do Senado, em virtude de seu prejulgamento pelo Plenário em outra deliberação”.

III – VOTO

Ante o exposto, opinamos pela declaração de prejudicialidade do PLS nº 118, de 2009.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator