

PARECER Nº , DE 2021

SF/21460.84080-21


Dispõe sobre as emendas da Comissão de Serviços de Infraestrutura ao PL nº 3, de 2021-CN (PLDO 2022), que "dispõe sobre as diretrizes para a elaboração e execução da Lei Orçamentária de 2022 e dá outras providências", nos termos da Resolução 01/2006-CN.

Origem: Poder Legislativo

Relator: Senador Esperidião Amin

1 RELATÓRIO

Com base nos arts. 43 a 45 da Resolução 01, de 2006-CN (R1/2006-CN), esta Comissão de Serviços de Infraestrutura reúne-se para deliberar sobre as emendas a apresentar ao Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2022 (PLN 3/2021-CN). No prazo avençado, foram apresentadas 52 propostas, 43 das quais classificadas como para o Anexo de Prioridades e Metas e as 9 demais originalmente para aperfeiçoamento do texto. As sugestões estão listadas em quadro anexo, sendo referenciadas neste voto pelo seu número de ordem no mencionado rol.

2 VOTO DO RELATOR

2.1 ASPECTOS NORMATIVOS

Segundo o Parecer Preliminar (ParPre) aprovado em Reunião Extraordinária da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e



Fiscalização (CMO) em 13 de julho último¹, cabem a esta comissão até 3 (três) emendas ao Anexo de Metas e Prioridades (Parte Especial, item 2.2.2, “b”), detalhadas até o nível da ação orçamentária, acompanhada dos respectivos produto, unidade de medida e meta física (*idem*, item 2.2.3). Não há limite para demais emendas, todas classificadas como de texto², nos termos do item 2.1.3, combinado com o 2.1.4.

Por força regimental, as propostas devem ser afetas às competências regimentais da Comissão (item 2.3.1), e desde que correspondam a competência exclusiva ou comum da União, tal como estabelecidas na Constituição Federal (item 2.3.5). Ademais, conforme dicção dos arts. 87 a 91 da R1/2006-CN, aplicam-se às emendas ao PLDO as exigências relativas às emendas ao projeto de lei orçamentária constantes dos arts. 43 a 45 do mesmo normativo.

Uma das regras ali constantes é de que não se inclua ação que não conste do plano plurianual (art. 90). Nada obstante, o PPA em vigor (Lei nº 13.971, de 2019) não apresenta rol exaustivo de investimentos plurianuais, mas apenas os projetos que apresentavam execução financeira acumulada superior a vinte por cento de seu custo total estimado na data-base de 30 de junho de 2019 ou tivessem previsão de conclusão até 2023 (art. 9º, incisos I e II). Ao passo disso, o art. 6º, §§ 1º e 3º, respectivamente, da Lei do PPA estabeleceu que as ações orçamentárias só fossem detalhadas nas leis orçamentárias anuais, e que estas estabelecessem os vínculos entre aquelas e os programas do PPA.

Com a inversão da subordinação material entre PPA e LOA, virtualmente qualquer ação orçamentária é compatível com os objetivos, prioridades e metas do PPA, contanto que seja possível classificá-la em algum dos programas compõem o Plano. O programa, pois, tornou-se

¹ Disponível em:

https://www.camara.leg.br/internet/comissao/index/mista/orca/ldo/LDO2022/parpre_relpres_cemendas_2.pdf.

² Dispostas no item 2.1.3 do Parecer Preliminar da CMO sobre o PLDO 2019 (Parte Especial) como sendo aquelas que proponham alteração do Texto do Projeto ou nos Anexos I, II, III; IV.1 e IV.2.

SF/21460.84080-21

Página: 2/21 14/07/2021 11:18:23

b4c23fe40f6ccb238ect7ccdaa4b6fb908ad8822b



mero classificador do gasto, sem cogênci a para constranger as propostas de aperfeiçoamento ao PLDO 2022.

Outro critério relevante é que só são elegíveis iniciativas alinhadas com as competências regimentais da Comissão, especialmente em benefício de órgãos públicos gestores de políticas públicas no âmbito das competências regimentais do colegiado (R1/2006-CN, art. 43). As proposições podem orientar cancelamento ou acréscimo de meta constante do PLDO ou inclusão de nova programação correspondente a ação orçamentária e respectiva meta (item 2.2.1 do Parecer Preliminar da CMO).

Por fim, as emendas têm de ter “caráter institucional” e “representar interesse nacional”, vedada a destinação a entidades privadas, salvo se contemplarem programação constante do projeto (*idem*, art. 44, inciso II).

2.2 EMENDAS DE METAS E PRIORIDADES

2.2.1 CRITÉRIOS DE CARÁTER GERAL NA APRECIAÇÃO DAS EMENDAS

Inicialmente, é preciso evidenciar o conteúdo de elementos normativos de interpretação aberta que importam para a tipificação dos pleitos encaminhados pelas comissões permanentes. Nesse diapasão, destaque-se que “caráter institucional” e “interesse nacional”, previstos no art. 44, inciso II, da R1/2006-CN, não encontram regramento regimental.

Na ausência, pois, de definição literal no texto da Resolução que lhe confira força cogente, adotou-se a interpretação sobre o mesmo dispositivo proferida pelo Comitê de Admissibilidade de Emendas (CAE/CMO) em seu Relatório de Atividades orientador da tramitação da



última Lei Orçamentária Anual (PLN 28/2020-CN)³. Ao parágrafo 10, o Comitê destacou que:

Quanto às emendas de Comissão, foi considerado que trechos da malha rodoviária federal que constam do Sistema Nacional Viário são de “interesse nacional” para fins de atendimento dos arts. 44 e 45 da Resolução nº 1/2006-CN (...). Isso decorre do fato de que trechos federais em eixos estruturantes formam uma malha integrada fisicamente contígua e interdependente.

A constatação do colegiado ecoa com o que prevê a Lei nº 12.379, de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), regulando o art. 21, incisos XII e XXI, da Constituição Federal. Tal certificado infraconstitucional estatui entre os seus objetivos o de “assegurar a unidade nacional e a integração regional” (art. 4º, inciso I). Para tanto, articula o sistema viário sob jurisdição federal com aqueles sob alvitre subnacional.

Por uma necessidade de serviço das unidades descentralizadas do DNIT, a programação orçamentária da autarquia sói apresentar trechos limitados a uma unidade federativa, até por assunção da impossibilidade técnica e financeira do órgão por encampar intervenções de maiores extensões no curso de poucos exercícios financeiros. Entretanto, trechos menores de um grande eixo rodoviário não retiram deste o seu caráter estruturante de integração nacional, mas, usualmente, correspondem a solução de gargalos entre pontos de captação e de fuga de tráfego, para melhoria operacional do deslocamento de longa distância.

Logo, por determinação de lei específica, regente do Sistema Nacional de Viação, disciplinando matéria constitucional, os elementos constituintes do SNV têm, presumivelmente, objetivo de assegurar a

³ Disponível em:

<https://www.camara.leg.br/internet/comissao/index/mista/orca/comites/2020/CAE/LOA/RelAtiv1.pdf>.



SF/21460.84080-21

Página: 4/21 14/07/2021 11:18:23

b4c23fe40f6cb238ect7ccdaa4b6fb908ad8822b



unidade nacional e a integração regional. Quanto mais ao se considerarem os elementos do SNV que estejam sob jurisdição federal.

O mesmo critério foi adotado para os demais modais de transporte constantes do SNV e serviu de vetor interpretativo para as demais intervenções nos setores afins. Em relação a estes, o Relator assumiu a contingência de fazer a apreciação caso a caso, à vista das circunstâncias do objeto da emenda e de sua justificativa, e buscou prestigiar ações cujo impacto se estenda a mais de uma unidade da Federação, embora a execução física possa nem sempre transbordar as fronteiras político-administrativas.

De todo modo, acolheu-se que o objeto de intervenção necessariamente deva corresponder a equipamento sob jurisdição federal ou serviço de titularidade exclusiva da União ou comum com os entes subnacionais (ParPre, item 2.3.5) para lhe reconhecer o caráter nacional. Ademais, deve-se atentar para o alcance dos benefícios decorrentes da ação proposta, devidamente demonstrados na justificação (R1/2006-CN, art. 42, inciso II, c/c art. 47, inciso V, alínea ‘a’).

Quanto ao caráter institucional, o CAE/CMO o relaciona tão somente à compatibilidade das ações propostas com as competências regimentais da comissão⁴. A definição segue com interpretação aberta, especialmente ao se constatar que compete à CI opinar sobre “obras públicas em geral”. Absurdamente, seria possível abrigar até mesmo a reforma de um bem público de uso especial, como o prédio destinado ao funcionamento de uma repartição pública, financiada com recursos de uma ação de administração da unidade gestora.

Em razão disso, adotou-se um refinamento interpretativo, consistente no interesse público primário com a conclusão da obra. Nesse

⁴ Compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura, nos termos do art. 104 do Regimento Interno, opinar sobre matérias atinentes a:

- I - transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes;
- II - outros assuntos correlatos.

SF/21460.84080-21

Página: 5/21 14/07/2021 11:18:23

b4c23fe40f6cb238ecf7ccdaa4b6fb908ad8822b



sentir, foram admitidas as obras em próprios públicos de uso comum do povo (praças, ruas) e inadmitidas ações que, fora dos setores especificamente arrolados para a CI no Regimento Interno do Senado Federal (RISF), visam a financiar obras em bem público de uso especial ou mesmo em bens públicos dominicais. Uma obra-meio, que apenas importa na variação patrimonial ativa do ente beneficiário até a efetiva prestação do serviço naquele espaço, deve ser tratada na comissão com maior afinidade temática com a prestação ulterior.

Como exemplo, a construção de uma ponte já permite, ao seu término, o tráfego sobre ela, entre os pontos de passagem, fruindo o cidadão do equipamento independentemente de qualquer outra prestação complementar. Por outro lado, a construção de um prédio para posterior funcionamento de uma creche não produz o benefício à coletividade apenas com a conclusão da obra. Nesse caso, submeta-se à comissão temática que se dedica à política pública que adiante será executada – no exemplo dado, a afinidade seria com a Comissão de Educação, Cultura e Esporte.

Por fim, a afinidade deve ocorrer no objeto principal da ação. Uma programação que permita vários tipos de intervenção, uma das quais obra para prover a coletividade com um bem de uso comum, deve ser classificado por sua maior afinidade. Por exemplo, uma revitalização de bacia hidrográfica demanda replantio de mata ciliar, plantio em curva de nível, recomposição arbórea e arbustiva em encostas, com assistência técnica e extensão rural, a implantação do comitê na bacia, a conciliação dos interesses para os usos múltiplos da água bruta, mas também obras para contenção de taludes, transposição de cursos d'água etc. O setor não está entre os especificados no art. 104, inciso I, do RISF, e a obra pública é apenas um dentre tantos instrumentos de intervenção. Assim, postula-se pela inadmissibilidade.

2.2.2 CRITÉRIOS ESPECÍFICOS

Estabelecidos os critérios para deliberação sobre a admissibilidade, dispostos nos subitens precedentes, restou a hercúlea tarefa de eleger



entre tantas meritórias proposituras. Então, houve-se por bem prestigiar a inclusão de novas prioridades em detrimento do acréscimo de metas a programações já reputadas pelo Governo como precedentes às demais no Anexo de Prioridades e Metas. Com isso, este colegiado provoca relevante discussão sobre o caráter estruturante de variada programação sob seu monitoramento.

Primou-se também por prestigiar as áreas de governo que são de competência exclusiva da Comissão (Transportes, Comunicações e Minas e Energia). As aplicações em outras áreas, embora admissíveis pela nova redação dada à Resolução nº 1/2006-CN, terão oportunidade de ser acolhidas por outros colegiados, que têm competências substantivamente mais próximas das respectivas atividades.

Assente-se a esse propósito que as matérias discutidas no âmbito da Comissão têm oferecido à CI subsídios para o conhecimento exaustivo das necessidades do País nos campos mencionados. Isso já não ocorre com outras áreas de governo cujas necessidades são tratadas em outras instâncias da Casa que mais bem podem aquilatar o mérito específico das respectivas políticas setoriais.

Desnecessário dizer, a esse respeito, que tais áreas finalísticas da Comissão ainda têm impacto direto e imediato na competitividade da economia brasileira, superando gargalos de logística que hoje estrangulam a capacidade de as empresas nacionais produzirem e exportarem.

Por fim, depara-se com o cenário de diminuto espaço fiscal para promover políticas concorrentes nos recursos. Por isso, elegemos o setor de Transporte para o apoio, em virtude de sua maior dependência de inversões pelo Orçamento Fiscal. Foi concedida parte considerável das operações de telecomunicações e de geração, transmissão e distribuição de energia elétrica. Ainda que a concessão possa ocorrer para empresa pública ou sociedade de economia mista, os serviços independem, em regra, de aportes do Erário.

SF/21460.84080-21


Página: 7/21 14/07/2021 11:18:23

b4c23fe40f6cb238ecf7ccdaa4b6fb908ad8822b



2.2.3 APRECIAÇÃO DAS PROPOSTAS

Preliminarmente, ressalte-se que a aplicação dos critérios dispostos nos subitens 2.2.1 e 2.2.2 leva à inadmissão de propostas de emendas apresentadas por variados parlamentares. Isso decorre da adoção de parâmetros técnicos e objetivos para apreciação das propostas, aos quais não nos furtaríamos de submeter as pretensões manifestadas por cada par.

Não obstante, compulsando-se as competências regimentais da Comissão de Serviços de Infraestrutura, à qual compete opinar sobre quaisquer matérias atinentes a obras públicas, pareceu razoável rever as convicções de outrora. Assentiu-se, então, que propostas não alinhadas com os temas típicos do colegiado pudessem ser ao menos discutidas, desde que propiciassem benefício direto à coletividade, fruto da sua conclusão. Nesses termos, adotou-se critério menos severo de aferição de admissibilidade por inexistência de caráter institucional, no espírito consagrado pela Resolução nº 3 de 2015-CN, que eliminou a correlação entre as competências das comissões e a estrutura orgânica do Governo.

Ainda assim, identificou-se que algumas propostas não estão alinhadas com os temas tratados pela comissão. São sugestões de emendas para o fomento à atividade pesqueira, aquícola ou agropecuária, a revitalização de bacias hidrográficas, a promoção do desenvolvimento do desenvolvimento sustentável local integrado. Nesse diapasão, manifesta-se pela sua inadequação e a consequente inadmissão das propostas de emendas de números 13, 19, 20, 26, 27, 42 e 45, por lhes faltar caráter institucional. São iniciativas que fogem, total ou primordialmente, à seara competencial estrita deste colegiado.

Também se recomenda a inadmissão da sugestão apostila ao número 21, por lhe faltar interesse nacional. Ela veicula programação de indubitável mérito e que versa sobre áreas de políticas públicas pertinentes com o universo de atribuições da Comissão de Serviços de Infraestrutura. No entanto, destina-se ao atendimento de demandas



localizadas, segundo entendimento corrente do Comitê de Admissibilidade de Emendas (CAE/CMO).

Sobre as demais propostas, aplicaram-se os critérios de valoração contemplados neste Relatório. Daí, foram afastadas, as sugestões quanto à infraestrutura hídrica e de turismo, que podem ser mais bem apreciadas pela Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) por possuir competência materialmente coincidente.

Pormenorizando a análise, foram selecionadas as seguintes sugestões para serem convertidas em emendas de autoria da Comissão para o Anexo VIII, que enumera as metas e prioridades da Administração Pública Federal para 2022. Dentre elas, seção nacional de corredor bioceânico, artéria de alimentação do segundo porto em movimentação de contêineres do País e a proposta que recebeu o maior número de apoiantes pelos membros da Comissão. Com isso, buscou-se contemplar as demandas catalisadas por uma maior representatividade parlamentar:

1. Proposta de Emenda nº 10, apresentada pelo distinto senador Randolfe Rodrigues, destinada à **Construção, Reforma e Reaparelhamento de Aeroportos e Aeródromos de Interesse Regional (14UB)**, com meta de **100 unidades de aeroporto adequado**, englobando as propostas de números 15, 40 e 51, de autoria respectiva dos senhores senadores Elmano Férrer, Eduardo Gomes e Eduardo Braga;
2. Proposta de Emenda nº 46, de autoria do conspícuo Presidente desta Comissão, senador Dário Berger, voltada à **Adequação de Trecho Rodoviário - Navegantes - Rio do Sul - na BR-470/SC (7530)**, com meta de **100 km de trecho adequado**; e
3. Proposta de Emenda nº 47, de minha autoria, para **Adequação de Trecho Rodoviário - São Francisco do Sul - Jaraguá do Sul - na BR-280/SC (10JQ)**, propondo a conclusão de **74 km de trecho adequado**.



SF/21460.84080-21

Página: 9/21 14/07/2021 11:18:23

b4c23fe40f6cb238ect7ccdaa4b6fb908ad8822b



Quanto às demais sugestões para compor o Anexo de Prioridades e Metas, recomendamos o não-acolhimento, tendo em vista o limite quantitativo de três emendas por comissão permanente para o Anexo VIII, regulado sob o item 2.2.2, 'b', do Parecer Preliminar da CMO ao PNL 3/2021-CN.

2.3 EMENDAS DE TEXTO

A proposta de emenda nº 1 visa a incluir piso de 1% PIB para investimento público no Anexo II, que, contudo, é destinado às informações complementares que o Executivo deve prestar para apreciação do PLOA 2022. Por sua natureza, o Anexo II apenas determina a apresentação de dados gerenciais, que não compõem a Lei Orçamentária, mas que indicam memórias de cálculo, elementos para aferição do equilíbrio atuarial de fundos e outras minudências relevantes para a previsão da receita e a fixação da despesa. Não estabelece, contudo, conteúdo algum para o PLOA.

Frise-se, de qualquer forma, que a iniciativa parlamentar parcialmente coincide com o teor da Emenda Constitucional nº 102, de 2019. Esta incluiu o § 12 no art. 165 da CF, atribuindo à LDO determinar o valor mínimo para continuidade dos investimentos em andamento, para evitar a perpetuação de obras paralisadas. Em virtude da exigência constitucional, o PLDO regulamenta a matéria ao art. 20, que por sua vez remete ao Anexo IV - Anexo de Metas Fiscais Anuais.

Dentre outros atributos, o Anexo de Metas Fiscais apresenta os agregados fiscais e estabelece que os investimentos em andamento corresponderão a pelo menos 10,1% das despesas discricionárias no próximo exercício, de sorte a arrefecer a perniciosa prática de paralisação de obras e serviços e engenharia, com os prejuízos desinentes. Este patamar é factível, pois corresponde ao que se observa na LOA do exercício corrente e, assim, busca-se garantir o piso de investimentos em face da pressão pelo constante crescimento da despesas correntes.

SF/21460.84080-21

Página: 10/21 14/07/2021 11:18:23

b4c23fe40f6cb238ect7ccdaa4b6fb908ad8822b



A **proposta 2**, busca proibir a transferência voluntária para construção de unidade de ensino infantil em ente onde esteja paralisada obra da mesma natureza, com mais de 50% de execução física. Primeiramente, parece-nos ser preciso entender o porquê da particularização da regra para as creches, se o fenômeno de obras paralisadas é pernicioso qualquer que seja o tipo da intervenção pública.

Por outro lado, é preciso ter cuidado para que a boa intenção não condene o interesse público primário. A paralisação pode ter se dado por abandono do contrato, por medida cautelar determinada por órgão de controle, por falha no planejamento ou na contratação, dentre outras tantas razões, algumas das quais alheias à capacidade volitiva do gestor.

É preciso apurar eventual dano e promover responsabilização. Entretanto, parece-nos desnecessário condenar *a priori* a população com a negativa de benefícios, especialmente relativos a política de atendimento universal, amparada no altopiano constitucional. Se forem infrutíferas as providências para solucionar os problemas que levaram ao retardamento ou à paralisação, o órgão concedente ora já pode glosar a despesa e registrar a desconformidade cadastral, a partir de quando, em regra, estão impedidas novas descentralizações voluntárias. O interesse pela solução, no caso, passa a ser compartilhado pelo conveniente.

Por outro lado, poderá haver casos em que a continuidade do empreendimento se mostre contrária ao interesse público, porque o estudo de demanda foi mal realizado, ou porque as intempéries após longo período de paralisação afetaram a estrutura, ou alguma outra razão que o recomende. A redação proposta, neste sentido, poderá episodicamente colidir com a eficiência na gestão pública ao estabelecer, de plano, que necessariamente devam ser concluídas as obras em andamento como pressuposto a novos projetos.

Trata-se, assim, de mais uma iniciativa fundada na preocupação por que se dê continuidade aos investimentos. No nosso sentir, e a teor do que dispõe o art. 45 da LRF, a matéria está adequadamente disciplinada ao Anexo IV com o estabelecimento de participação mínima dos

SF/21460.84080-21

Página: 11/21 14/07/2021 11:18:23

b4c23fe40f6cb238ecf7ccdaa4b6fb908ad8822b



investimentos em 10,1% das despesas discricionárias, e sem preterir um setor em favor de outro.

A **proposta 3** foi apresentada como sendo de texto, mas, em verdade, trata de programação a compor o Anexo de Prioridades e Metas, concorrendo por uma das três emendas de autoria desta Comissão. Conquanto a programação atine a regulamentação sobre obra pública, o equipamento resultante é apenas meio para a prestação do serviço público, correspondente, este sim, ao interesse público primário. Se o atendimento em educação infantil não ocorrer, apenas operar-se-á uma variação patrimonial ativa em favor do ente beneficiado com a transferência.

Por isso, adota-se critério pela inadmissão retomado do tópico 2.2.1, precedente, relativo às emendas sobre Prioridade e Metas. Por afinidade temática, esta Comissão se dedica às obras cuja conclusão, per si, corresponde a interesse público primário. Concluir ou adequar a capacidade tráfego em uma rodovia, por exemplo, já possibilita, per si, o tráfego de longa distância, independentemente de outros serviços que também são prestados na fiscalização, policiamento etc. As obras-meio para implantação de outras políticas setoriais têm afinidade temática com as comissões que apreciam as políticas setoriais correspondentes. No caso sob análise, a Comissão de Educação, Cultura e Esporte.

A **proposta 4** é de emenda voltada ao acolhimento humanitário de imigrantes em situação de vulnerabilidade, e para fortalecimento do controle das fronteiras. Entretanto, foi situada no Anexo II, que, conforme já ressaltado, relaciona as informações complementares ao PLOA, e por isso é estranho à proposição. Esta poderia estar ou entre as Prioridades e Metas, no Anexo VIII, ou entre as despesas ressalvadas do contingenciamento, no Anexo III, Seção III, que arrola as prioridades que não defluem de obrigações constitucionais ou legais (despesas discricionárias), em regulamentação ao art. 9º, § 2º, *in fine*. De qualquer forma, a matéria não se alinha às competências regimentais da CI, resultando em inadmissão.



A **proposta 5**, na verdade, congloba duas sugestões de emendas, voltadas a compor as Prioridades e Metas, pois posicionadas no art. 4º, que endereça ao anexo próprio. Uma delas, relativa à Casa Verde e Amarela, apenas perpassa as áreas de competência da Comissão, por se relacionar com obra pública. Não obstante, a construção do edifício, sem mais, não corresponde ao provimento do serviço à coletividade, consistente na prestação da política pública no espaço adequado. Mais bem seria contemplada, portanto, pela Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, conforme os critérios arrolados no tópico precedente. Isso importa na sua inadmissão segundo os critérios adotados.

A outra delas alude aos investimentos em andamento constantes do Plano Plurianual, no Anexo III da Lei nº 13.971, de 2019. De indubitável mérito, alerte-se, contudo, que o Parecer Preliminar da CMO estabeleceu que as Prioridades e Metas corresponderão a ações orçamentárias, produto, unidade de medida e meta física (quantitativo do produto a ser entregue), nos termos da Parte Especial, itens 2.2.1 e 2.2.3. Assim, a diretriz geral de prestigiar os investimentos do PPA que estejam em andamento não se subsume ao formato convencionado para as Metas e Prioridades para a administração.

A **proposta 8** resulta em impedir que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), por si ou por qualquer subsidiária, conceda ou renove crédito para realização de investimentos no exterior. A preocupação possivelmente deflui da escassez de meios para promoção de investimentos em território nacional. Contudo, ressalte-se que o BNDES não realiza empréstimos para Estados Nacionais, tampouco para empresas estrangeiras ou para remunerar produção fora do País. A proposta poderia, isso sim, obstar o financiamento à exportação, quando empresa brasileira vende bem ou serviço fabricado no País e recebe "adiantado" do Banco, que será remunerado adiante pelo adquirente externo.

Trata-se de uma forma não onerosa de o País internalizar divisas, contribuindo para a Balança de Pagamentos, ademais de atender aos interesses comerciais de empresas nacionais. A economia brasileira está

SF/21460.84080-21


Página: 13/21 14/07/2021 11:18:23

b4c23fe40f6cb238ecf7ccdaa4b6fb908ad8822b



entre as mais fechadas ao comércio internacional, e não nos parece uma medida economicamente sustentável ou desejável inibir os poucos lampejos de abertura ao mercado externo.

Na mesma vereda, a **proposta 6** corresponde à proposta 2, e a **proposta 7** coincide com a proposta 4. Com o mesmo objeto e autor das proposições já analisadas, estão ambas prejudicadas.

Por derradeiro, fruto das discussões promovidas na reunião corrente, foi acordada a apresentação de duas propostas de texto para o setor de telecomunicações. A **proposta nº 52** destina-se a incluir entre os instrumento de publicidade na elaboração e execução do orçamento de 2022 a publicação em site próprio, pelo Poder Executivo, de demonstrativo trimestral dos investimentos com recursos do FUST, acompanhado de diagnóstico regionalizado sobre a massificação do acesso aos serviços de telecomunicações. A medida é fundamental para que as comissões permanentes das Casas Legislativas acompanhem a cobertura nas zonas remotas, como instrumento de avaliação da convergência estrutural e, por corolário, do próprio Pacto Federativo.

A **proposta nº 53**, dando robustez executiva à antecedente, visa a ressalvar do contingenciamento as despesas com a Universalização e Massificação dos Serviços de Telecomunicações. Trata-se de medida voltada a conferir meios para que os recursos do FUST sejam continuamente empregados para ampliar a cobertura, promover a inclusão digital, modernizar as administrações municipais e propiciar acesso aos serviços públicos, estimulando a cidadania por meio da tecnologia.

Propõe-se o acolhimento da propostas de emendas de texto de números 52 e 53, com o fito de robustecer as relações federativas e destacar o papel da Casa da Federação em apoio aos entes subnacionais.

SF/21460.84080-21

Página: 14/21 14/07/2021 11:18:23

b4c23fe40f6cb238ect7ccdaa4b6fb908ad8822b



3 DA CONCLUSÃO

Consideramos, assim, que a distribuição das emendas aprovadas prestigia funções de governo de concentração exclusiva da Comissão, segundo competências opinativas regimentais, e atende a demandas catalisadas por um número mais representativo de parlamentares membros desta Comissão. Pelas razões ilustradas, votamos pela aprovação do parecer nos seguintes termos:

- I) pela inadmissibilidade das propostas de Emendas de números 3, 4, 5, 13, 19, 20, 21, 26, 27, 42 e 45;
- II) pela prejudicialidade das propostas de Emendas de números 6 e 7;
- III) pelo acolhimento, no mérito, das propostas de Emendas de números 10, 46 e 47 ao Anexo de Prioridades e Metas;
- IV) pelo acolhimento, no mérito, das propostas de Emenda de Texto de números 52 e 53; e
- V) pelo não acolhimento, no mérito, pelas razões expostas, das demais sugestões de emendas apresentadas.

Sala das Sessões, em 14 de julho de 2021.

Senador Esperidião Amin
Relator

SF/21460.84080-21

Página: 15/21 14/07/2021 11:18:23

b4c23fe40f6cb238ect7ccdaa4b6b908ad8822b



Anexo – Propostas de Emendas ao PLN 03/2021-CN (PLDO/2022)

| Nº | Tipo de emenda | Autor | Ementa | Cód. Da Ação | Descrição (ação mais subtítulo) | Meta |
|-----------|-----------------------|---------------------|--|---------------------|---|------------------------|
| 1 | LDO-TXT | Vanderlan Cardoso | (cópia) CI - Investimentos Públicos | c | null - null | null - null |
| 2 | LDO-TXT | Wellington Fagundes | (cópia) CI - Obras inacabadas creches | --- | null - null | null - null |
| 3 | LDO-TXT | Wellington Fagundes | (cópia) CI- Acrescenta as prioridades da administração pública federal para o exercício de 2022 – Obras inacabadas creches | --- | null - null | null - null |
| 4 | LDO-TXT | Wellington Fagundes | (cópia) CI- LDO EMD TEXTO – XV – Acolhimento humanitário e interiorização de migrantes em situação de vulnerabilidade e fortalecimento do controle de fronteiras. | --- | null - null | null - null |
| 5 | LDO-TXT | Wellington Fagundes | (cópia) CI – Acrescenta as prioridades da administração pública federal para o exercício de 2022 – Casa Verde | --- | null - null | null - null |
| 6 | LDO-TXT | Wellington Fagundes | (cópia) Individual - Obras inacabadas creches | --- | null - null | null - null |
| 7 | LDO-TXT | Wellington Fagundes | (cópia) CI – LDO EMD TEXTO – XV – Acolhimento humanitário e interiorização de migrantes em situação de vulnerabilidade e fortalecimento do controle de fronteiras. | --- | null - null | null - null |
| 8 | LDO-TXT | Wellington Fagundes | (cópia) CI – Proíbe o BNDES de conceder crédito para realização de obras no exterior | --- | null - null | null - null |
| 9 | LDO-MET | Randolfe Rodrigues | (cópia) CI – Construção de Terminais Fluviais | 127G | CONSTRUÇÃO DE TERMINAIS FLUVIAIS – null | Obra executada (%): 40 |



| Nº | Tipo de emenda | Autor | Ementa | Cód. Da Ação | Descrição (ação mais subtítulo) | Meta |
|----|----------------|--------------------|--|------------------|---|---|
| 10 | LDO-MET | Randolfe Rodrigues | (cópia) CI – Construção, Reforma e Reaparelhamento de Aeroportos e Aeródromos de Interesse Regional | 14UB | CONSTRUÇÃO, REFORMA E REAPARELHAMENTO DE AEROPORTOS E AERÓDROMOS DE INTERESSE REGIONAL – null | Aeroporto adequado (unidade): 100 |
| 11 | LDO-MET | Randolfe Rodrigues | (cópia) CI – Conservação e Recuperação de Ativos de Infraestrutura da União | 219Z | CONSERVAÇÃO E RECUPERAÇÃO DE ATIVOS DE INFRAESTRUTURA DA UNIÃO – null | Infraestrutura mantida (unidade): 100.000 |
| 12 | LDO-MET | Elmano Férrer | (cópia) CI – ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO – TERESINA – PARNAÍBA – NA BR 343 – NO ESTADO DO PIAUÍ | 7W95 | ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO – TERESINA – PARNAÍBA – NA BR-343/PI – null | Trecho adequado (km): 36 |
| 13 | LDO-MET | Elmano Férrer | (cópia) CI – DESENVOLVIMENTO DAS CADEIAS PRODUTIVAS DE AGROPECUÁRIAS | 215 ^a | DESENVOLVIMENTO DAS CADEIAS PRODUTIVAS DA AGROPECUÁRIA – null | Projeto apoiado (unidade): 1.000 |
| 14 | LDO-MET | Elmano Férrer | (cópia) CI – CONSTRUÇÃO DE ADUTORAS | 109J | CONSTRUÇÃO DE ADUTORAS – null | Obra executada (unidade): 10 |
| 15 | LDO-MET | Elmano Férrer | (cópia) CI – INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA | 14UB | CONSTRUÇÃO, REFORMA E REAPARELHAMENTO DE AEROPORTOS E AERÓDROMOS DE INTERESSE REGIONAL – null | Aeroporto adequado (unidade): 10 |
| 16 | LDO-MET | Elmano Férrer | (cópia) CI – Desapropriação de Área para Construção da Ferrovia Transnordestina | 10MK | DESAPROPRIAÇÃO DE ÁREA PARA CONSTRUÇÃO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA – EF-232 – null | Unidade cadastrada (%): 150 |
| 17 | LDO-MET | Elmano Férrer | (cópia) CI – CONSTRUÇÃO DE BARRAGENS | 109H | CONSTRUÇÃO DE BARRAGENS – null | Obra executada (unidade): 10 |
| 18 | LDO-MET | Elmano Férrer | (cópia) CI – Adequação de Trecho Rodoviário – DEMERVAL LOBÃO – MONSENHOR GIL – na BR-316/PI – No Estado do Piaui | 9999 | AÇÃO ATÍPICA – null | Null (null): 25 |
| 19 | LDO-MET | Elmano Férrer | (cópia) CI – DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA PESQUEIRA E AGRÍCOLA | 20Y1 | DESENVOLVIMENTO DA CADEIA PRODUTIVA PESQUEIRA – null | Unidade de cadeia produtiva mantida (unidade): 10 |



| Nº | Tipo de emenda | Autor | Ementa | Cód. Da Ação | Descrição (ação mais subtítulo) | Meta |
|----|----------------|-------------------------|---|--------------|---|---|
| 20 | LDO-MET | Elmano Férrer | (cópia) CI – FOMENTO À PRODUÇÃO PESQUEIRA E AGRÍCOLA | 20Y0 | FOMENTO À PRODUÇÃO PESQUEIRA E AQUÍCOLA – null | Iniciativa de fomento implementada (unidade): 100 |
| 21 | LDO-MET | Elmano Férrer | (cópia) CI – IMPLANTAÇÃO DE INFRAESTRUTURAS HÍDRICAS | 1851 | AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS E/OU IMPLANTAÇÃO DE OBRAS DE INFRAESTRUTURA HÍDRICA DE PEQUENO E MÉDIO VULTO – null | Intervenção apoiada (unidade): 500 |
| 22 | LDO-MET | Elmano Férrer | (cópia) CI – IMPLANTAÇÃO DE INFRAESTRUTURAS HÍDRICAS PARA OFERTA DE ÁGUA | 14VI | IMPLANTAÇÃO DE INFRAESTRUTURAS PARA SEGURANÇA HÍDRICA – null | Obra executada (unidade): 100 |
| 23 | LDO-MET | Elmano Férrer | (cópia) CI – REABILITAÇÃO DE BARRAGENS E DE OUTRAS INFRAESTRUTURAS HÍDRICAS | 14RP | REABILITAÇÃO DE BARRAGENS E DE OUTRAS INFRAESTRUTURAS HÍDRICAS – null | Infraestrutura recuperada (unidade): 100 |
| 24 | LDO-MET | Soraya Thronicke | (cópia) CI – Sen Soraya Thronicke | 219Z | CONSERVAÇÃO E RECUPERAÇÃO DE ATIVOS DE INFRAESTRUTURA DA UNIÃO – null | Infraestrutura mantida (unidade): 70.000 |
| 25 | LDO-MET | Eduardo Braga | (cópia) CI – Individual – EB – Construção trecho Rodoviário BR 319 AM | 1248 | CONSTRUÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO – MANAUS – DIVISA AM/RO – NA BR-319/AM – null | Trecho construído (km):100 |
| 26 | LDO-MET | Fernando Bezerra Coelho | (cópia) (cópia) CI -Revitalização de Bacias Hidrográficas na Área de Atuação da Codevasf | 15E7 | REVITALIZAÇÃO DE BACIAS HIDROGRÁFICAS NA ÁREA DE ATUAÇÃO DA CODEVASF – null | Empreendimento concluído (unidade): 350 |
| 27 | LDO-MET | Jean Paul Prates | (cópia) (cópia) Revitalização de Bacias Hidrográficas na Área de Atuação da Codevasf – CAE, CDR, CI, CMO e Individual | 15E7 | REVITALIZAÇÃO DE BACIAS HIDROGRÁFICAS NA ÁREA DE ATUAÇÃO DA CODEVASF – null | Empreendimento concluído (unidade): 500 |
| 28 | LDO-MET | Fernando Bezerra Coelho | (cópia) (cópia) CI – Implantação de Infraestruturas para Segurança Hídrica | 14VI | IMPLANTAÇÃO DE INFRAESTRUTURAS PARA SEGURANÇA HÍDRICA – null | Obra executada (unidade): 350 |



| Nº | Tipo de emenda | Autor | Ementa | Cód. Da Ação | Descrição (ação mais subtítulo) | Meta |
|----|----------------|-------------------------|--|--------------|---|--|
| 29 | LDO-MET | Fernando Bezerra Coelho | (cópia) (cópia) CI - Recuperação de Reservatórios Estratégicos para Integração do Rio São Francisco | 12G6 | RECUPERAÇÃO DE RESERVATÓRIOS ESTRATÉGICOS PARA A INTEGRAÇÃO DO RIO SÃO FRANCISCO - null | Barragem recuperada (unidade): 50 |
| 30 | LDO-MET | Fernando Bezerra Coelho | (cópia) (cópia) CI - Realização de Esudos, projetos e Obras de Contenção ou Amortecimento de Cheias e Inundações | 14RL | null - null | Projeto apoiado (unidade): 1.500 |
| 31 | LDO-MET | Paulo Rocha | (cópia) (cópia) Incentivo à Geração de Eletricidade Renovável - CMA, CI, CDR e Individual | 2E75 | INCENTIVO À GERAÇÃO DE ELETRICIDADE RENOVÁVEL - null | Energia gerada a partir de fontes renováveis (GWH (gigawatt/hora)): 10 |
| 32 | LDO-MET | Fernando Bezerra Coelho | (cópia) (cópia) CI - - Apoio a Projetos de Infraestrutura Turística | 10V0 | APOIO A PROJETOS DE INFRAESTRUTURA TURÍSTICA - null | Projeto realizado (unidade): 2.000 |
| 33 | LDO-MET | Alessandro Vieira | (cópia) BR-101 - Sergipe | 110Q | ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - PEDRA BRANCA - DIVISA SE/AL - NA BR-101/SE - null | Trecho adequado (km): 38 |
| 34 | LDO-MET | Fernando Bezerra Coelho | (cópia) (cópia) CI - Construção de Adutoras | 109J | CONSTRUÇÃO DE ADUTORAS - null | Obra executada (unidade): 50 |
| 35 | LDO-MET | Jader Barbalho | (cópia) Melhoramento Canal Hidrovia Tocantins (Derrocamento do Pedral do Lourenço) | 123M | MELHORAMENTOS NO CANAL DE NAVEGAÇÃO DA HIDROVIA DO RIO TOCANTINS - null | Hidrovia melhorada (km): 48 |
| 36 | LDO-MET | Randolfe Rodrigues | (cópia) CI - Estudos, Projetos e Planejamento de Infraestrutura de Transportes | 20UC | ESTUDOS, PROJETOS E PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - null | Estudo realizado (unidade): 200 |
| 37 | LDO-MET | Randolfe Rodrigues | (cópia) CI - Implantação de Infraestruturas para Segurança Hídrica | 14VI | IMPLANTAÇÃO DE INFRAESTRUTURAS PARA SEGURANÇA HÍDRICA - null | Obra executada (unidade): 400 |



| Nº | Tipo de emenda | Autor | Ementa | Cód. Da Ação | Descrição (ação mais subtítulo) | Meta |
|----|----------------|--------------------|---|--------------|---|--|
| 38 | LDO-MET | Randolfe Rodrigues | (cópia) CI – Apoio à elaboração de planos e estudos de investimentos em infraestrutura | 217N | APOIO À ELABORAÇÃO DE PLANOS E ESTUDOS DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA – null | Estudo apoiado (unidade): 200 |
| 39 | LDO-MET | Eduardo Gomes | (cópia) CI – Conservação e Recuperação de Ativos de Infraestrutura da União | 219Z | CONSERVAÇÃO E RECUPERAÇÃO DE ATIVOS DE INFRAESTRUTURA DA UNIÃO – null | Infraestrutura mantida (unidade): 100.000 |
| 40 | LDO-MET | Eduardo Gomes | (cópia) CI – Construção, Reforma e Reaparelhamento de Aeroportos e Aeródromos de Interesse Regional | 14UB | CONSTRUÇÃO, REFORMA E REAPARELHAMENTO DE AEROPORTOS E AERÓDROMOS DE INTERESSE REGIONAL – null | Aeroporto adequado (unidade): 100 |
| 41 | LDO-MET | Eduardo Gomes | (cópia) CI – Construção de Terminais Fluviais | 127G | CONSTRUÇÃO DE TERMINAIS FLUVIAIS – null | Obra executada (%): 40 |
| 42 | LDO-MET | Paulo Rocha | (cópia) (cópia) Revitalização de Bacias Hidrográficas na Área de Atuação da Codevasf – CAE, CDR, CI, CMO e Individual | 15E7 | REVITALIZAÇÃO DE BACIAS HIDROGRÁFICAS NA ÁREA DE ATUAÇÃO DA CODEVASF – null | Empreendimento concluído (unidade): 500 |
| 43 | LDO-MET | Jean Paul Prates | (cópia) (cópia) Incentivo à Geração de Eletricidade Renovável – CMA, CI, CDR e Individual | 2E75 | INCENTIVO À GERAÇÃO DE ELETRICIDADE RENOVÁVEL – null | Energia gerada a partir de fontes renováveis (GWH (gigawatt/hora)): 10 |
| 44 | LDO-MET | Dário Berger | (cópia) ADEQUAÇÃO TRECHO RODOVIÁRIO – SÃO MIGUEL DO OESTE – DIVISA SC/PR – NA BR 163/SC | 12KF | ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO – SÃO MIGUEL DO OESTE – DIVISA SC/PR – NA BR-163/SC – null | Trecho adequado (km): 100 |
| 45 | LDO-MET | Dário Berger | (cópia) APOIO A PROJETOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL LOCAL INTEGRADO | 7K66 | APOIO A PROJETOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL LOCAL INTEGRADO – null | Projeto apoiado (unidade): 3.000 |
| 46 | LDO-MET | Dário Berger | (cópia) ADEQUAÇÃO TRECHO RODOVIÁRIO – NAVEGANTES – RIO DO SUL – NA BR – 470/SC | 7530 | ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO – NAVEGANTES – RIO DO SUL – NA BR-470/SC – null | Trecho adequado (km): 100 |



| Nº | Tipo de emenda | Autor | Ementa | Cód. Da Ação | Descrição (ação mais subtítulo) | Meta |
|----|----------------|-----------------|--|--------------|---|----------------------------------|
| 47 | LDO-MET | Esperidião Amin | (cópia) STO 2021-00919 - Adequação da BR-280/SC | 10JQ | ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - SÃO FRANCISCO DO SUL - JARAGUÁ DO SUL - NA BR-280/SC - null | Trecho adequado (km): 74 |
| 48 | LDO-MET | Mecias de Jesus | (cópia) CI - Acréscimo de meta na construção da BR-401/RR, trecho rodoviário Bonfim - Normandia | 9999 | AÇÃO ATÍPICA - null | Trecho construído (km): 10.000 |
| 49 | LDO-MET | Mecias de Jesus | (cópia) CI - Acréscimo de meta na construção da BR-210/RR, trecho rodoviário Caroebe - Jatapú | 9999 | AÇÃO ATÍPICA - null | Trecho construído (km): 10.000 |
| 50 | LDO-MET | Eduardo Braga | (cópia) CI - Individual - EB - Portos | 127G | CONSTRUÇÃO DE TERMINAIS FLUVIAIS - null | Obra executada (%): 10 |
| 51 | LDO-MET | Eduardo Braga | (cópia) CI - Individual - EB - Construção, Reforma e Reaparelhamento de Aeroportos | 14UB | CONSTRUÇÃO, REFORMA E REAPARELHAMENTO DE AEROPORTOS E AERÓDROMOS DE INTERESSE REGIONAL - null | Aeroporto adequado (unidade): 10 |
| 52 | LDO-TXT | Esperidião Amin | Complementação de voto - Avaliação trimestral dos investimentos e da universalização dos serviços de telecomunicação | --- | null - null | null - null |
| 52 | LDO-TXT | Esperidião Amin | Complementação de Voto - Ressalvar do contingenciamento a universalização dos serviços de telecomunicações | --- | null - null | null - null |

