



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 13ª REUNIÃO - SEMIPRESENCIAL

(3ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura)

**30/11/2021
TERÇA-FEIRA
às 09 horas**

Presidente: Senador Dário Berger

Vice-Presidente: Senador Jayme Campos



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**13ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA - SEMIPRESENCIAL, DA 3ª SESSÃO
LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 56ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM**

13ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA - SEMIPRESENCIAL

Terça-feira, às 09 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	TURNO SUPLEMENTAR - Terminativo -	SENADOR LASIER MARTINS	12
2	PLS 277/2015 - Terminativo -	SENADOR FERNANDO BEZERRA COELHO	32
3	PLS 712/2015 - Terminativo -	SENADOR LASIER MARTINS	57
4	PLS 279/2016 - Terminativo -	SENADOR WEVERTON	77
5	PLS 310/2018 - Terminativo -	SENADOR ZEQUINHA MARINHO	92
6	PL 3258/2019 - Terminativo -	SENADOR ACIR GURGACZ	102

7	PL 3598/2019 - Terminativo -	SENADOR ALESSANDRO VIEIRA	118
8	PL 4009/2021 - Terminativo -	SENADORA KÁTIA ABREU	129
9	PLS 302/2018 - Não Terminativo -	SENADOR FERNANDO BEZERRA COELHO	136
10	MSF 1/2020 - Não Terminativo -	SENADOR JAYME CAMPOS	148
11	OFS 21/2019 - Não Terminativo -	SENADOR ZEQUINHA MARINHO	263

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Dário Berger

VICE-PRESIDENTE: Senador Jayme Campos

(22 titulares e 22 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil(MDB, REPUBLICANOS, PP)			
Eduardo Braga(MDB)(7)(39)	AM 3303-6230	1 Veneziano Vital do Rêgo(MDB)(7)(39)	PB 3303-2252 / 2481
Dário Berger(MDB)(7)(39)	SC 3303-5947 / 5951	2 Jarbas Vasconcelos(MDB)(7)(39)	PE 3303-3522
Fernando Bezerra Coelho(MDB)(7)(39)	PE 3303-2182 / 4084	3 Marcelo Castro(MDB)(7)(39)	PI 3303-6130 / 4078
Eduardo Gomes(MDB)(7)(39)	TO 3303-6349 / 6352	4 Kátia Abreu(PP)(6)(13)(12)(33)(30)	TO 3303-2464 / 2708 / 5771 / 2466
Esperidião Amin(PP)(8)	SC 3303-6446 / 6447 / 6454	5 Jader Barbalho(MDB)(14)(39)	PA 3303-9831 / 9827 / 9832
Elmano Férrer(PP)(11)(47)	PI 3303-2415 / 3055 / 1015	6 Luis Carlos Heinze(PP)(16)	RS 3303-4124 / 4127 / 4129 / 4132
Mecias de Jesus(REPUBLICANOS)(46)	RR 3303-5291 / 5292	7 Flávio Bolsonaro(PATRIOTA)(46)	RJ 3303-1717 / 1718
Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL(PODEMOS, PSDB, PSL)			
Giordano(MDB)(5)(49)(36)	SP 3303-4177	1 Rodrigo Cunha(PSDB)(5)(36)	AL 3303-6083
Izalci Lucas(PSDB)(9)(23)(19)(36)(29)	DF 3303-6049 / 6050	2 Soraya Thronicke(PSL)(5)(31)	MS 3303-1775
Roberto Rocha(PSDB)(15)(36)	MA 3303-1437 / 1506	3 Plínio Valério(PSDB)(24)(10)(45)(36)	AM 3303-2833 / 2835 / 2837
VAGO(20)(18)		4 Lasier Martins(PODEMOS)(35)	RS 3303-2323 / 2329
VAGO(18)(28)(38)		5 Oriovisto Guimarães(PODEMOS)(18)(35)	PR 3303-1635
PSD			
Angelo Coronel(2)(25)(21)(34)	BA 3303-6103 / 6105	1 Carlos Fávaro(2)(34)(48)(44)	MT 3303-6408
Carlos Viana(2)(34)	MG 3303-3100	2 Otto Alencar(2)(34)	BA 3303-1464 / 1467
Lucas Barreto(2)(34)	AP 3303-4851	3 Vanderlan Cardoso(2)(34)	GO 3303-2092 / 2099
Bloco Parlamentar Vanguarda(DEM, PL, PSC)			
Marcos Rogério(DEM)(3)	RO 3303-6148	1 Chico Rodrigues(DEM)(3)(40)(43)	RR 3303-2281
Wellington Fagundes(PL)(3)	MT 3303-6219 / 3778 / 6221 / 3772 / 6213 / 3775	2 Zequinha Marinho(PSC)(3)	PA 3303-6623
Jayme Campos(DEM)(40)	MT 3303-2390 / 2384 / 2394	3 Carlos Portinho(PL)(51)	RJ 3303-6640 / 6613
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PT, PROS)			
Jean Paul Prates(PT)(4)(37)	RN 3303-1777 / 1884	1 Paulo Rocha(PT)(4)(37)	PA 3303-3800
Fernando Collor(PROS)(4)(37)	AL 3303-5783 / 5787	2 Telmário Mota(PROS)(4)(37)	RR 3303-6315
PDT/CIDADANIA/REDE(REDE, PDT, CIDADANIA)			
Acir Gurgacz(PDT)(26)(22)(41)(27)	RO 3303-3131 / 3132	1 Randolfe Rodrigues(REDE)(41)	AP 3303-6777 / 6568
Weverton(PDT)(41)	MA 3303-4161 / 1655	2 Alessandro Vieira(CIDADANIA)(26)(41)	SE 3303-9011 / 9014 / 9019

- (1) Em 13.02.2019, a Comissão reunida elegeu o Senador Marcos Rogério e o Senador Wellington Fagundes a Presidente e o Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (Of. 1/2019-CI).
- (2) Em 13.02.2019, os Senadores Lucas Barreto, Carlos Viana e Irajá foram designados membros titulares; e os Senadores Ângelo Coronel, Nelsinho Trad e Sérgio Petecão, membros suplentes, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 13/2019-GLPSD).
- (3) Em 13.02.2019, os Senadores Marcos Rogério e Wellington Fagundes foram designados membros titulares; e os Senadores Jayme Campos e Zequinha Marinho, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 4/2019).
- (4) Em 13.02.2019, os Senadores Jean Paul Prates e Jaques Wagner foram designados membros titulares; e os Senadores Paulo Rocha e Telmário Mota, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 9/2019-BLPRD).
- (5) Em 13.02.2019, o Senador Plínio Valério foi designado membro titular; e os Senadores José Serra e Izalci Lucas, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 11/2019-GLPSDB).
- (6) Em 13.02.2019, o Senador Confúcio Moura foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 08-A/2019-GLMDB).
- (7) Em 13.02.2019, os Senadores Eduardo Braga, Jarbas Vasconcelos, Eduardo Gomes e Fernando Bezerra foram designados membros titulares; e os Senadores Marcelo Castro, Jader Barbalho e Luiz do Carmo, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 08/2019-GLMDB).
- (8) Em 13.02.2019, o Senador Esperidião Amin foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
- (9) Em 14.02.2019, o Senador Flávio Bolsonaro foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 10/2019-GLIDPSL).
- (10) Em 14.02.2019, a Senadora Selma Arruda foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 08/2019-GLIDPSL).
- (11) Em 19.02.2019, o Senador Vanderlan Cardoso foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 18/2019-GLDPP).
- (12) Em 24.04.2019, o Senador Confúcio Moura, que integra o Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, deixou de compor a comissão (Of. nº 146/2019-BLMDB).
- (13) Em 15.05.2019, o Senador Rodrigo Pacheco foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 154/2019-GLMDB).
- (14) Em 23.05.2019, o Senador Dário Berger foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 158/2019-GLMDB).
- (15) Em 03.06.2019, o Senador Roberto Rocha foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 80/2019-GLPSDB).
- (16) Em 04.07.2019, o Senador Luis Carlos Heinze foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 52/2019-GLDPP).
- (17) Em 09.07.2019, o PODEMOS deixa de compor o Bloco Parlamentar PSDB/PODEMOS/PSL (Of. s/n de 02.07.2019).
- (18) Em 13.02.2019, os Senadores Capitão Styvenson e Elmano Férrer foram designados membros titulares, e os Senadores Oriovisto Guimarães e Lasier Martins, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Memo. nº 7/2019-GABLID).
- (19) Em 04.12.2019, o Senador Flávio Bolsonaro deixou de compor a comissão pelo Bloco Parlamentar PSDB/PSL(Of. nº 111/2019-GLIDPSL).
- (20) Em 05.02.2020, o Senador Styvenson Valentim, membro titular, deixou de compor a comissão, pelo PODEMOS (Of. nº 004/2020-GLPODE).
- (21) Em 05.02.2020, o Senador Paulo Albuquerque foi designado membro titular, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 013/2020-GLPSD).

- (22) Em 05.02.2020, o Senador Jorge Kajuru, membro titular, deixou de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente (Of. nº 004/2020-BLSENIND).
- (23) Em 05.02.2020, o Senador Tasso Jereissati foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PSL, para compor a comissão (Of. nº 17/2020-GLPSDB).
- (24) Vago, em virtude do Ato n. 8/2020, que declara a perda de mandato de Senadora da República da Senhora Selma Rosane Santos Arruda, em cumprimento ao disposto no inciso V do caput do referido art. 55 da Constituição Federal, publicado em 16/04/2020.
- (25) Em 20.04.2020, o Senador Lucas Barreto foi designado membro titular, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 048/2020-GLPSD).
- (26) Em 28.04.2020, o Senador Veneziano Vital do Rêgo foi designado membro titular, deixando de atuar como suplente, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Of. nº 028/2020-BLSENIND).
- (27) Em 23.09.2020, o Senador Veneziano Vital do Rêgo licenciou-se, nos termos do artigo 43, II, do RISF, até 21.01.2021.
- (28) Em 30.09.2020, o Senador Alvaro Dias foi designado membro titular, em substituição ao Senador Elmano Férrer, pelo Podemos, para compor a comissão (Of. nº 38/2020-GLPODEMOS).
- (29) Em 19.10.2020, o Senador Izalci Lucas foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PSL, para compor a comissão, em substituição ao Senador Tasso Jereissati (Of. nº 40/2020-GLPSDB).
- (30) Em 01.02.2021, o Senador Rodrigo Pacheco deixa de compor a Comissão, em virtude de ter sido eleito Presidente do Senado Federal para o Biênio 2021/2022, nos termos do art. 77, § 1, do RISF.
- (31) Em 05.02.2021, a Senadora Soraya Thronicke foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PSL, para compor a comissão (Ofício nº 18/2021-GSOLIMPI).
- (32) Em 10.02.2021, o PODEMOS retorna ao Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL (Of. 2/2021-GLPODEMOS).
- (33) Em 10.02.2021, a Senadora Kátia Abreu foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 9/2021-GLDPP).
- (34) Em 11.02.2021, os Senadores Angelo Coronel, Carlos Viana e Lucas Barreto foram designados membros titulares; e os Senadores Carlos Fávaro, Otto Alencar e Vanderlan Cardoso, membros suplentes, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 20/2021-GLPSD).
- (35) Em 12.02.2021, os Senadores Lasier Martins e Oriovisto Guimarães permutaram suas vagas de suplentes, pelo Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL, na Comissão (Of. 9/2021-GLPODEMOS).
- (36) Em 19.02.2021, os Senadores Izalci Lucas e Roberto Rocha foram designados membros titulares; e os Senadores Rodrigo Cunha e Tasso Jereissati, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL, para compor a comissão (Of. nº 15/2021-GLPSDB).
- (37) Em 19.02.2021, os Senadores Jean Paul Prates e Fernando Collor foram designados membros titulares, e os Senadores Paulo Rocha e Telmário Mota membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. 15/2021-BLPRD).
- (38) Em 22.02.2021, o Senador Alvaro Dias deixa de compor, como titular, a comissão, pelo Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL (Of. 19/2021-GLPODEMOS).
- (39) Em 22.02.2021, os Senadores Eduardo Braga, Dário Berger, Fernando Bezerra Coelho e Eduardo Gomes foram designados membros titulares, e os Senadores Veneziano Vital do Rêgo, Jarbas Vasconcelos, Marcelo Castro e Jader Barbalho membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. 17/2021-GLMDB).
- (40) Em 23.02.2021, o Senador Jayme Campos foi designado membro titular, deixando de atuar como suplente, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. 9/2021-BLVANG).
- (41) Em 23.02.2021, os Senadores Acir Gurgacz e Weverton foram designados membros titulares; e os Senadores Randolfe Rodrigues e Alessandro Vieira, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 17/2021-BLSENIND).
- (42) Em 24.02.2021, a Comissão reunida elegeu o Senador Dário Berger e o Senador Jayme Campos a Presidente e Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado.
- (43) Em 24.02.2021, o Senador Chico Rodrigues foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. 18/2021-BLVANG).
- (44) Em 24.02.2021, o Senador Nelsinho Trad foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Carlos Fávaro, pelo PSD, para compor a comissão (Of. 35/2021-GLPSD).
- (45) Em 24.02.2021, o Senador Plínio Valério foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Tasso Jereissati, pelo Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL, para compor a comissão (Of. 25/2021-GLPSDB).
- (46) Em 02.03.2021, o Senador Mecias de Jesus foi designado membro titular e o Senador Flávio Bolsonaro, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. 02/2021-GLREP).
- (47) Em 04.03.2020, o Senador Elmano Férrer foi designado membro titular, em vaga cedida pelo PP, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. 17/2021-GLDPP).
- (48) Em 08.04.2021, o Senador Carlos Fávaro foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Nelsinho Trad, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 47/2021-GLPSD).
- (49) Em 13.04.2021, o Senador Giordano foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL, para compor a comissão (Of. 15/2021-BLPPP).
- (50) Em 16.07.2021, o Bloco Parlamentar Senado Independente deixou de alcançar o número mínimo necessário para a constituição de Bloco Parlamentar. Desta forma, a Liderança do referido Bloco foi extinta juntamente com o gabinete administrativo respectivo.
- (51) Em 10.08.2021, o Senador Carlos Portinho foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. 36/2021-BLVANG).

REUNIÕES ORDINÁRIAS: TERÇAS-FEIRAS 9:00 HORAS
 SECRETÁRIO(A): THALES ROBERTO FURTADO MORAIS
 TELEFONE-SECRETARIA: 61 3303-4607
 FAX: 61 3303-3286

TELEFONE - SALA DE REUNIÕES: 61 3303-3292
 E-MAIL: ci@senado.gov.br



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA

3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
56ª LEGISLATURA

Em 30 de novembro de 2021
(terça-feira)
às 09h

PAUTA

13ª Reunião, Extraordinária - Semipresencial

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

	Deliberativa
Local	Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 13

Retificações:

1. Textos do item 10. (26/11/2021 19:32)

PAUTA

ITEM 1

TURNO SUPLEMENTAR DO SUBSTITUTIVO OFERECIDO AO PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 702, DE 2015

- Terminativo -

Ementa do Projeto: *Altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para determinar a segregação das rodovias federais em relação às vias locais urbanas.*

Autoria do Projeto: Senador Flexa Ribeiro

Relatoria do Projeto: Senador Lasier Martins

Relatório: Pela aprovação do projeto, na forma da emenda nº 1/CI (substitutivo), bem como pela aprovação da emenda nº 2/S, na forma da subemenda que apresenta, e pela rejeição das emendas nº 3/S e 4/S, apresentadas em turno suplementar

Observações:

1. Em 28/03/2017 foi aprovado o substitutivo oferecido ao projeto (emenda nº 1/CI)
2. No turno suplementar, o Senador Valdir Raupp apresentou a emenda nº 2/S e o Senador Pedro Chaves apresentou as Emendas nº 3/S e 4/S
3. Ao substitutivo poderão ser oferecidas emendas até o encerramento da discussão, vedada a apresentação de novo substitutivo integral (artigo 282 do RISF)
4. Votação nominal

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

[Parecer \(CI\)](#)

[Emenda \(CI\)](#)

[Emenda \(CI\)](#)

[Emenda \(CI\)](#)

ITEM 2

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 277, DE 2015

- Terminativo -

Altera a Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, para permitir que as concessionárias, as permissionárias e as autorizadas de serviço público de distribuição de energia elétrica desenvolvam atividades de geração de energia elétrica.

Autoria: Senador Wilder Moraes

Relatoria: Senador Fernando Bezerra Coelho

Relatório: Pela rejeição

Observações:

1. O projeto tem parecer da CCJ, pela aprovação com uma emenda
2. Votação nominal

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

[Parecer \(CCJ\)](#)

ITEM 3

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 712, DE 2015

- Terminativo -

Altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira para o ano de 2040.

Autoria: Senador Cristovam Buarque

Relatoria: Senador Lasier Martins

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. *Matéria tem parecer da CMA, pela aprovação nos termos da emenda nº 1/CMA (substitutivo)*
2. *Em 08/10/2019 o Senador Fabiano Contarato apresenta voto em separado, pela aprovação do projeto na forma de emenda substitutiva*
3. *Votação nominal*

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

[Voto em Separado \(CI\)](#)

[Parecer \(CMA\)](#)

ITEM 4**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 279, DE 2016****- Terminativo -**

Altera a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), para determinar que projetos e tipologias construtivas adotados em programas habitacionais públicos ou subsidiados com recursos públicos considerem os princípios do desenho universal.

Autoria: Senador Romário

Relatoria: Senador Weverton

Relatório: Pela aprovação

Observações:

1. *O projeto tem parecer favorável da CDH*
2. *Em 10/03/2020 foi lido o relatório e concedida vista coletiva*
3. *Votação nominal*

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

[Parecer \(CDH\)](#)

ITEM 5**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 310, DE 2018****- Terminativo -**

Modifica o art. 73 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, para determinar que percentual do preço pago pela utilização de poste, duto, conduto ou servidão seja destinado ao Município em que eles estejam localizados.

Autoria: Senador Eduardo Lopes

Relatoria: Senador Zequinha Marinho

Relatório: Pela rejeição

Observações:

1. Em 14/05/2019 foi lido o relatório
2. Votação nominal

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)

ITEM 6**PROJETO DE LEI Nº 3258, DE 2019****- Terminativo -**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, idosos e pessoas com deficiência o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno.

Autoria: Senadora Daniella Ribeiro

Relatoria: Senador Acir Gurgacz

Relatório: Pela aprovação nos termos da Emenda nº 1/CDH (substitutivo), com a subemenda que apresenta

Observações:

1. Matéria tem parecer da CDH, pela aprovação na forma da Emenda nº 1/CDH (substitutivo)
2. Em 14/09/2021 foi lido o relatório e encerrada a discussão
3. Votação nominal

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)
[Parecer \(CDH\)](#)

ITEM 7**PROJETO DE LEI Nº 3598, DE 2019****- Terminativo -**

Altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, para favorecer a prática do ciclismo e promover a integração de modais no transporte urbano.

Autoria: Senadora Leila Barros

Relatoria: Senador Alessandro Vieira

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. Votação nominal

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)

ITEM 8**PROJETO DE LEI Nº 4009, DE 2021****- Terminativo -**

Estabelece critérios para sinalização de linhas aéreas de transmissão de energia elétrica.

Autoria: Senador Telmário Mota

Relatoria: Senadora Kátia Abreu

Relatório: Pela aprovação com a emenda que apresenta

Observações:

1. *Votação nominal*

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)

ITEM 9

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 302, DE 2018

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, e a Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, para incentivar empresas que produzem biogás, metano e energia elétrica a partir de resíduos sólidos em aterros sanitários.

Autoria: Senador Hélio José

Relatoria: Senador Fernando Bezerra Coelho

Relatório: Pela aprovação com duas emendas

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)

ITEM 10

MENSAGEM (SF) Nº 1, DE 2020

- Não Terminativo -

Encaminha, em cumprimento ao disposto no inciso XL do art. 8º da Lei nº 11.182, de 2005, o Relatório de Atividades da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC 2018.

Autoria: Presidência da República

Relatoria: Senador Jayme Campos

Relatório: Pelo conhecimento e arquivamento

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)

ITEM 11

OFÍCIO "S" Nº 21, DE 2019

- Não Terminativo -

Encaminha, em cumprimento ao § 2º do art. 23 da Lei nº 13.303, de 30 junho de 2016 (Lei das Estatais), o relatório demonstrando o atendimento das metas e resultados na execução do plano de negócios e da estratégia de longo prazo da Companhia Docas do Pará (CDP), no exercício de 2018.

Autoria: COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

Relatoria: Senador Zequinha Marinho

Relatório: Pelo conhecimento e arquivamento

Textos da pauta:[Relatório Legislativo \(CI\)](#)[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)

1



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre as emendas apresentadas em turno suplementar ao substitutivo ao Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, do Senador Flexa Ribeiro, *que altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para determinar a segregação das rodovias federais em relação às vias locais urbanas.*



SF/19533.74593-27

RELATOR: Senador **LASIER MARTINS**

I – RELATÓRIO

Volta ao exame desta Comissão, em turno suplementar, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 702, de 2015, de autoria do Senador Flexa Ribeiro.

Após a aprovação, por esta Comissão, de substitutivo integral (Emenda nº 1 – CI) ao projeto em análise, foram-lhe oferecidas a Emenda nº 2 – S de autoria do Senador Valdir Raupp e as Emendas nºs 3 – S e 4 – S, ambas de autoria do Senador Pedro Chaves.

A Emenda nº 1 – CI (Substitutivo) destinou-se a, além do propósito original do projeto, priorizar os contornos, anéis, arcos viários, rodovias perimetrais ou variantes em detrimento das travessias urbanas, como forma de segregar o trânsito local do rodoviário e, além disso, determinar como requisito urbanístico para aprovação de novos loteamentos a não conexão direta das vias locais com rodovias e vias de trânsito rápido.

A Emenda nº 2 – S, de autoria do Senador Valdir Raupp, destina-se a alterar a redação proposta para o novo inciso V do art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que trata dos requisitos urbanísticos para



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

aprovação de loteamentos, para que o tráfego entre vias locais, em loteamentos, e as vias de trânsito rápido ou rodovias seja feito necessariamente através de vias coletoras.

Na justificação, o Senador Valdir Raupp destaca o propósito de evitar o risco de insegurança jurídica, por considerar a redação da Emenda nº 1 – CI demasiado vaga para aplicação segura pelas autoridades municipais de planejamento urbano.

A Emenda nº 3 – S, de autoria do Senador Pedro Chaves, destina-se a alterar a redação proposta para o novo art. 19-A da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro, de 2011, para vincular a segregação de que trata o PLS a estudos, técnicos e econômicos, articulados com o poder público municipal e estadual, atrelados a processos de licenciamento ambiental.

A Emenda nº 4 – S, também de autoria do Senador Pedro Chaves, destina-se a alterar a redação proposta para o novo inciso V do art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, para restringir apenas a conexão direta das rodovias **federais** com o tráfego das vias locais, em loteamentos, excluindo do âmbito do projeto as rodovias estaduais, municipais e mesmo as vias de trânsito rápido da abrangência da competência municipal.

Na Justificação, argumenta o nobre Senador Pedro Chaves que o Governo já vem adotando soluções, caso a caso, que evitam as travessias urbanas, inclusive em rodovias já existentes, e que a fixação de um cronograma não seria oportuna, bem como considera que o projeto deve restringir-se tão somente às rodovias federais.

A matéria tramitará apenas nesta Comissão, em turno suplementar, onde deverá obter decisão terminativa.

II – ANÁLISE

Nos termos dos art. 282 e 283 do Regimento Interno do Senado Federal, sempre que for aprovado substitutivo integral a projeto de lei em turno único, será ele submetido a turno suplementar quando poderão ser oferecidas emendas nas comissões competentes, por ocasião da discussão da matéria, vedada a apresentação de novo substitutivo integral.



SF/19533.74593-27



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

Não observamos na Emenda nº 2 quaisquer vícios de ordem constitucional, pois, assim como no caso da proposição original, compete privativamente à União, nos termos do art. 22, IX e XI, da Carta Magna, legislar, respectivamente, sobre diretrizes da política nacional de transportes, e sobre trânsito e transporte, não estando a matéria dentre as de iniciativa privativa do Presidente da República, nos termos do art. 61, § 1º, da Constituição Federal. Também em relação à juridicidade, não observamos quaisquer reparos a serem feitos.

No mérito, a Emenda nº 2 afasta a dúvida que poderia haver na administração municipal quanto a que tipo de via poderia conectar o loteamento urbano às vias de trânsito rápido e rodovias, se vias arteriais e também coletoras ou apenas estas. Contudo, entendemos oportuno corrigir a redação, apenas para substituir o termo “vias de tráfego rápido” por “vias de trânsito rápido” em harmonia com a redação do Código de Trânsito Brasileiro e em obediência à lógica expressa no art. 11 da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que trata da redação das leis.

Em razão de termos acatado a Emenda nº 2 é que rejeitamos a Emenda nº 4. Destacamos além disso, que não seria possível, nem lógico, restringir a competência municipal de evitar conexões perigosas entre vias locais e rodovias somente se a rodovia em questão for federal.

No mérito, em razão de aspectos técnicos de similaridade entre vias de trânsito rápido e rodovias, notadamente, quanto à velocidade de máxima de circulação dos veículos, é que também não existe razão em excluir da competência municipal as vias de trânsito rápido. Aliás, à luz dos conceitos e definições do CTB, as vias de trânsito rápido não devem possuir acesso direto aos lotes lindeiros, enquanto as vias arteriais podem ter acesso direto a esses lotes. Assim, também a fim de afastarmos dúvidas quanto à competência municipal rejeitamos a Emenda nº 4.

Quanto a Emenda nº 3, não duvidamos que o governo esteja inserindo nos programas de exploração das concessões rodoviárias soluções de segregação para o tráfego local. Ocorre, no entanto, que por essa perspectiva, intervenções de melhoria estariam sendo realizadas em somente dez mil quilômetros dos cerca de sessenta mil quilômetros de rodovias federais. A grande maioria das rodovias federais não está sob gestão privada, nem estará em futuro imediato. Assim, consideramos necessário manter a obrigação do





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

Executivo fixar um cronograma para atendimento da solução mais adequada, sem a necessidade de pormenorizar e engessar no texto legal a forma como se dará a solução, caso a caso. Por essas razões, rejeitamos a referida emenda.

Com a obtenção da clareza na segregação de fluxos e sua efetiva aplicação, esperamos observar o incremento na produtividade nacional, pois as rodovias não mais sofrerão da interferência com a malha urbana (o que acarreta restrição de sua velocidade operacional), porém, melhor que isso, nós esperamos ver diminuídas as perdas humanas em acidentes nas estradas em decorrência dos mal resolvidos conflitos de trânsito com o ambiente urbano.

III – VOTO

Em face do exposto, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, com a redação dada pela Emenda nº 1 - CI, bem como pela aprovação da emenda nº 2 – S, na forma da subemenda que ora apresentamos, e pela **rejeição** das Emendas nº 3 – S e 4 – S, todas desta comissão.

SUBEMENDA À EMENDA Nº 2 – S (De redação)

(Turno Suplementar)

Substitua-se na redação do inciso V do art. 4º previsto na Emenda nº 2 – S ao Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, o termo “vias de tráfego rápido” por “vias de trânsito rápido”.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SF/19533.74593-27



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 702, DE 2015

Altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para determinar a segregação das rodovias federais em relação às vias locais urbanas.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar com a inclusão do seguinte art. 19-A:

“Art. 19-A As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal deverão ser segregadas das vias locais urbanas, e seus impactos negativos no ambiente urbano minorados.

Parágrafo único. O regulamento estabelecerá cronograma para o atendimento no disposto neste artigo.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

As rodovias federais, além da importante função de interligação nacional, e mesmo de permitirem um incremento econômico nas cidades que atravessam, apresentam inúmeros impactos negativos a essas povoações.

Em primeiro lugar, temos os acidentes de trânsito e atropelamentos, além do congestionamento e da dificuldade de cruzamento dessas vias. Além disso, há a poluição sonora e do ar, que ocorrem ao longo de seu trajeto.

2

Nos países desenvolvidos, é muito comum que as autoestradas sejam isoladas das vias locais, de forma a minorar seus impactos negativos sobre o perímetro urbano. Nesses locais, a cidade se conecta à rodovia por meio de alças viárias, enquanto as vias urbanas ou seguem em paralelo, ou cruzam a rodovia em desnível, seja por meio de túneis ou de viadutos. Assim, a segregação do tráfego evita acidentes e congestionamento, ao passo que a colocação de barreiras acústicas busca minorar a propagação de ruídos a partir da estrada.

Nosso projeto, então, busca elevar o nível de qualidade exigido das obras rodoviárias em nosso país, que não podem continuar a perturbar as povoações que atravessam e, em especial, ceifar tantas vidas.

Conscientes de que uma mudança dessa magnitude não tem condição de se processar imediatamente, estamos estipulando que, ao Poder Executivo, caberá estabelecer cronograma para implantar as alterações que ora estamos propondo.

Estamos certos de que o mérito do projeto aqui proposto também sensibilizará os nobres Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **FLEXA RIBEIRO**

LEGISLAÇÃO CITADA

[Lei nº 12.379, de 6 de Janeiro de 2011 - 12379/11](#)

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 4, DE 2017

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o processo PROJETO DE LEI DO SENADO nº702, de 2015, do Senador Flexa Ribeiro, que Altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para determinar a segregação das rodovias federais em relação às vias locais urbanas.

PRESIDENTE: Senador Eduardo Braga

RELATOR: Senador Lasier Martins

28 de Março de 2017





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

PARECER Nº , DE 2017

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, do Senador Flexa Ribeiro, que *altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para determinar a segregação das rodovias federais em relação às vias locais urbanas.*

RELATOR: Senador LASIER MARTINS

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 702, de 2015, de autoria do Senador Flexa Ribeiro.

O projeto possui dois artigos. O primeiro altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, para incluir-lhe o art. 19-A, a fim de obrigar que as rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal sejam segregadas das vias locais urbanas e que sejam minorados seus impactos negativos no ambiente urbano. Ademais, acrescenta parágrafo único ao dispositivo para que regulamento estabeleça cronograma para seu atendimento. Já o segundo artigo traz a cláusula de vigência, que afirma que a lei resultante entrará em vigor na data de sua publicação.

Na justificção, o autor destaca a necessidade de evitar os efeitos negativos das rodovias quando atravessam zonas urbanas, tais como atropelamentos, acidentes de trânsito, congestionamentos e poluição. E argumenta que, em países desenvolvidos, o trânsito local é segregado das vias de trânsito rápido por meio de vias paralelas ou por meio de túneis e de viadutos.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

A matéria tramitará apenas nesta Comissão, onde deverá obter decisão terminativa. Decorrido o prazo regimental, não lhe foram oferecidas emendas.

II – ANÁLISE

Regimentalmente, o PLS nº 702, de 2015, vem à apreciação da CI, em respeito ao art. 104, do Regimento Interno do Senado Federal, em especial quanto ao inciso I, onde está prevista a competência desta Comissão para opinar sobre matérias pertinentes a transportes e obras públicas em geral.

Quanto à constitucionalidade, compete privativamente à União, nos termos do art. 22, IX e XI, da Carta Magna, legislar, respectivamente, sobre diretrizes da política nacional de transportes, e sobre trânsito e transporte, não estando a matéria dentre as de iniciativa privativa do Presidente da República, nos termos do art. 61, § 1º, da Constituição Federal.

Em relação à juridicidade, a proposição inova o ordenamento jurídico e é dotada de generalidade. Quanto à técnica legislativa, o projeto submete-se às prescrições da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

É meritória a proposição do nobre Senador Flexa Ribeiro ao procurar corrigir os efeitos negativos das rodovias sobre as comunidades urbanas locais. Os acidentes de trânsito provocados pelo conflito das vias rápidas com as ruas locais ceifam muitas famílias de seus entes queridos ou deixam graves sequelas para o resto da vida dos acidentados.

Ademais, conflitos de tráfego mal resolvidos provocam severas perdas na qualidade de vida das famílias, que vivem próximas ou às margens das rodovias federais.

Embora concordemos com a argumentação, é forçoso reconhecer também que, em muitos casos, talvez a esmagadora maioria deles, as rodovias foram implantadas anteriormente às vias locais, e estas, por falha de planejamento municipal, se instalaram em conflito com as vias



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

de trânsito rápido. Muitos polos geradores de trânsito foram fomentados, construídos ou financiados pelas administrações municipais, estaduais e federais, sem a devida preocupação com a mobilidade e a segurança nas vias.

Não raros são os casos em que sequer as faixas não-edificáveis de quinze metros de cada lado de rodovias foram respeitadas pelas administrações municipais ao permitirem a implantação de loteamentos nessas áreas.

Portanto, para resolver o problema do conflito de trânsito local com o regional e nacional, além da necessária segregação das vias, é preciso impor diretrizes não apenas para a União, mas também para os Estados, Distrito Federal e Municípios, para que futuros loteamentos não voltem a ocupar indevidamente as margens das rodovias do SNV, o que deve ser feito por meio de alterações na Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que “dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras providências”, de forma a se evitar a conexão direta de vias urbanas locais com rodovias.

III – VOTO

Em face do exposto, somos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, na forma da seguinte emenda substitutiva:

EMENDA Nº 1 - CI (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 702, DE 2015

Altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que *dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação*, para determinar a segregação das vias em função de critérios de acessibilidade, mobilidade e segurança e a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que *dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras providências*, para vedar a conexão direta de vias urbanas locais com rodovias.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

Art. 1º A Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 19-A:

“**Art. 19-A** As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal deverão ser segregadas das vias locais urbanas, e seus impactos negativos no ambiente urbano minorados.

§ 1º A segregação de que trata o *caput* além de outros parâmetros definidos em legislação específica e regulamentos deverá, respeitados critérios de acessibilidade, mobilidade e segurança, priorizar os contornos, anéis, arcos viários, rodovias perimetrais ou variantes em detrimento das travessias urbanas.

§ 2º O regulamento estabelecerá cronograma para o atendimento no disposto neste artigo.”

Art. 2º O art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, passa a vigorar com a inclusão do seguinte inciso V:

“**Art. 4º**
.....

V – o tráfego dos loteamentos deverá ser projetado de forma a evitar a conexão direta das vias locais com rodovias e vias de tráfego rápido.

.....” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, 28 de março de 2017.

Sen. Eduardo Braga, Presidente

Sen. Lasier Martins, Relator



Relatório de Registro de Presença
CI, 28/03/2017 às 09h - 3ª, Extraordinária
Comissão de Serviços de Infraestrutura

PMDB	
TITULARES	SUPLENTE
RENAN CALHEIROS	1. HÉLIO JOSÉ PRESENTE
EDUARDO BRAGA PRESENTE	2. VAGO
ROMERO JUCÁ	3. ROSE DE FREITAS
ELMANO FÉRRER PRESENTE	4. JADER BARBALHO
RAIMUNDO LIRA	5. VAGO

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PDT, PT)	
TITULARES	SUPLENTE
ANGELA PORTELA	1. FÁTIMA BEZERRA
JORGE VIANA PRESENTE	2. GLEISI HOFFMANN
JOSÉ PIMENTEL PRESENTE	3. HUMBERTO COSTA
PAULO ROCHA	4. LINDBERGH FARIAS
ACIR GURGACZ PRESENTE	5. REGINA SOUSA PRESENTE

Bloco Social Democrata(PSDB, PV, DEM)	
TITULARES	SUPLENTE
ATAÍDES OLIVEIRA PRESENTE	1. JOSÉ AGRIPINO
VAGO	2. VAGO
FLEXA RIBEIRO PRESENTE	3. VAGO
RONALDO CAIADO	4. VAGO

Bloco Parlamentar Democracia Progressista(PP, PSD)	
TITULARES	SUPLENTE
OTTO ALENCAR PRESENTE	1. LASIER MARTINS PRESENTE
WILDER MORAIS PRESENTE	2. IVO CASSOL PRESENTE
ROBERTO MUNIZ PRESENTE	3. GLADSON CAMELI

Bloco Parlamentar Socialismo e Democracia(PPS, PSB, PCdoB, REDE)	
TITULARES	SUPLENTE
VANESSA GRAZZIOTIN PRESENTE	1. ANTONIO CARLOS VALADARES
FERNANDO BEZERRA COELHO PRESENTE	2. VAGO
VAGO	3. VAGO

Bloco Moderador(PTB, PSC, PRB, PR, PTC)	
TITULARES	SUPLENTE
WELLINGTON FAGUNDES PRESENTE	1. ARMANDO MONTEIRO PRESENTE
VICENTINHO ALVES PRESENTE	2. THIERES PINTO PRESENTE
PEDRO CHAVES PRESENTE	3. MAGNO MALTA

Não Membros Presentes

DALIRIO BEBER
VALDIR RAUPP

Senado Federal - Lista de Votação Nominal - Substitutivo - PLS 702/2015

Comissão de Serviços de Infraestrutura

TITULARES - PMDB	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - PMDB	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
RENAN CALHEIROS (PMDB)				1. HÉLIO JOSÉ (PMDB)	X		
EDUARDO BRAGA (PMDB)				2. VAGO			
ROMERO JUCA (PMDB)				3. ROSE DE FREITAS (PMDB)			
ELMANO FERRER (PMDB)				4. JADER BARBALHO (PMDB)			
RAIMUNDO LIRA (PMDB)				5. VAGO			
TITULARES - Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PDT, PT)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PDT, PT)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
ANGELA PORTELA (PT)				1. FÁTIMA BEZERRA (PT)			
JORGE VIANA (PT)	X			2. GLEISI HOFFMANN (PT)			
JOSÉ PIMENTEL (PT)	X			3. HUMBERTO COSTA (PT)			
PAULO ROCHA (PT)				4. LINDBERGH FÁRIAS (PT)			
ACIR GURGACZ (PDT)	X			5. REGINA SOUSA (PT)			
TITULARES - Bloco Social Democrata (PSDB, PV, DEM)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Social Democrata (PSDB, PV, DEM)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
ATAÍDES OLIVEIRA (PSDB)	X			1. JOSÉ AGRIPINO (DEM)			
VAGO				2. VAGO			
FLEXA RIBEIRO (PSDB)	X			3. VAGO			
RONALDO CAIAO (DEM)				4. VAGO			
TITULARES - Bloco Parlamentar Democracia Progressista (PP, PSD)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Parlamentar Democracia Progressista (PP, PSD)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
OTTO ALENCAR (PSD)	X			1. LASIER MARTINS (PSD)	X		
WILDER MORAIS (PP)	X			2. IVO CASSOL (PP)			
ROBERTO MUNIZ (PP)				3. GLADSON CAMELI (PP)			
TITULARES - Bloco Parlamentar Socialismo e Democracia (PPS, PSB, PCdoB, REDE)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Parlamentar Socialismo e Democracia (PPS, PSB, PCdoB, REDE)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
VANESSA GRAZZIOTIN (PCdoB)	X			1. ANTONIO CARLOS VALADARES (PSB)			
FERNANDO BEZERRA COELHO (PSB)	X			2. VAGO			
VAGO				3. VAGO			
TITULARES - Bloco Moderador (PTB, PSC, PRB, PR, PTC)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Moderador (PTB, PSC, PRB, PR, PTC)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
WELLINGTON FAGUNDES (PR)	X			1. ARMANDO MONTEIRO (PTB)			
VICENTINHO ALVES (PR)				2. THIERES PINTO (PTB)			
PEDRO CHAVES (PSC)	X			3. MAGNO MALTA (PR)			

Quórum: TOTAL 14

Votação: TOTAL 13 SIM 13 NÃO 0 ABSTENÇÃO 0

* Presidente não votou

ANEXO II, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, PLENÁRIO Nº 13, EM 28/03/2017

OBS: COMPETE AO PRESIDENTE DESEMPATAR AS VOTAÇÕES QUANDO OSTENSIVAS (RISF, art. 89, XI)

Senador Eduardo Braga
Presidente

DECISÃO DA COMISSÃO

(PLS 702/2015)

EM REUNIÃO REALIZADA NESTA DATA, A COMISSÃO APROVA, EM TURNO ÚNICO, O SUBSTITUTIVO OFERECIDO AO PLS Nº 702, DE 2015.

28 de Março de 2017

Senador EDUARDO BRAGA

Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura

EMENDA Nº - PLS 702/2015 - CI
(Turno Suplementar)

O art 4º previsto no art. 2º da Emenda nº 1 (Substitutivo) ao Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, passa a ter a seguinte redação:

Art. 2º.....

“Art. 4º.....

.....
V – o tráfego dos loteamentos deverá ser projetado de forma que a conexão com as rodovias e as vias de tráfego rápido seja feito necessariamente através de vias coletoras.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A atual redação do art. 4º previsto no art. 2º do texto substitutivo ao Projeto de Lei nº 702/2015, de autoria do senador Lasier Martins, poderá trazer insegurança jurídica para o planejamento das cidades brasileiras e para o desenvolvimento de empreendimentos imobiliários ao trazer um conceito relativamente aberto para a aplicação pelas autoridades municipais de planejamento urbano.

Nesse sentido, a emenda visa deixar claro a necessidade de haver uma via coletora para a conexão do tráfego das rodovias para as vias locais, que são ruas internas de uso de um loteamento, tornando a norma mais precisa para os gestores públicos, para os empreendedores e para o cidadão.

Sala da Comissão,

Senador VALDIR RAUPP
PMDB/RO





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº - CI

(ao substitutivo do PLS 702, de 2015)

Dê-se ao art. 19-A, da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, acrescido pelo art. 1º do substitutivo ao Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, a seguinte redação:

“Art. 1º

Art. 19-A. As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal deverão ser **prioritariamente** segregadas das vias locais urbanas, e seus impactos negativos no ambiente urbano minorados.

Parágrafo único. A segregação de que trata o *caput* além de **ter sua solução desenvolvida para cada caso específico, em função de estudos técnicos e econômicos, vinculada a processos de licenciamento ambiental, e articulada com o poder público municipal e estadual**, deverá, respeitados critérios de acessibilidade, mobilidade e segurança, priorizar os contornos, anéis, arcos viários, rodovias perimetrais ou variantes em detrimento das travessias urbanas, **respeitados os aspectos constantes na legislação específica e regulamentos.**”

JUSTIFICAÇÃO

O governo já vem adotando soluções que evitem as travessias urbanas para minimizar impactos negativos ao ambiente urbano em algumas cidades brasileiras, inclusive incidindo sobre rodovias já existentes.



SF/17313.24017-58



SENADO FEDERAL

No entanto, deve-se integrar este tipo de medida com outras políticas urbanas, que regulem e controlem o uso e ocupação do solo, evitando-se espalhamentos e desenvolvimentos urbanos eventualmente incompatíveis com diretrizes e tipologias previstas em outros instrumentos e políticas urbanas ou ambientais.

Nesse sentido, reitera-se aqui o argumento onde se preconiza que soluções de segregação devem ser desenvolvidas caso a caso, vinculadas a processos de licenciamento ambiental, e articuladas com o poder público municipal e estadual. Dessa forma, sugere-se que a legislação específica e regulamentos contemplem os aspectos indicados no artigo 19-A.

Ainda, o substitutivo apresentado generaliza este processo de segregação, determinando a elaboração de cronograma para atendimento do disposto no art. 19-A. Sobre esta questão, alerta-se para o fato de que os trechos concedidos compõem-se por uma série de obras estabelecidas no Programa de Exploração Rodoviária – PER, por um período superior a 25 anos, não sendo razoável pensar na definição de cronograma, principalmente por estarmos tratando de áreas dinâmicas, que passam, por frequentes mudanças ao longo da concessão.

Sala da Comissão, em 14 de agosto de 2017.

Senador PEDRO CHAVES



SF/17313.24017-58



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº - CI

(ao substitutivo do PLS 702, de 2015)

Dê-se ao inciso V, do art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, acrescido pelo art. 2º do substitutivo ao Projeto de Lei do Senado nº 702, de 2015, a seguinte redação:

“Art. 2º

‘Art.4º

V – o tráfego dos loteamentos deverá ser projetado de forma a evitar a conexão direta das vias locais com rodovias **federais**.

..... ‘(NR)’

JUSTIFICAÇÃO

Entende-se que o PLS 702 foi motivado para minimizar impactos negativos de rodovias sobre o meio urbano, de forma que vias de tráfego rápido, e mesmo a definição funcional das vias urbanas, devem ser tratados no âmbito de Planos de Mobilidade Urbana, integrados com Planos Diretores e outros instrumentos de ordenamento do uso e ocupação do solo.





SENADO FEDERAL

Assim, sugere-se que o art. 2º do PLS, que modifica o art. 4º da Lei nº 6.766/1979, se restrinja a tratar do objeto original do PLS 702/2015, qual seja minimizar os impactos negativos no ambiente urbano decorrentes de rodovias federais, e passe a vigorar com a inclusão do inciso V na forma proposta.

Sala da Comissão, em 14 de agosto de 2017.

Senador PEDRO CHAVES



2

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 277, de 2015, do Senador Wilder Moraes, que *altera a Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, para permitir que as concessionárias, as permissionárias e as autorizadas de serviço público de distribuição de energia elétrica desenvolvam atividades de geração de energia elétrica.*



Relator: Senador **FERNANDO BEZERRA COELHO**

I – RELATÓRIO

Tramita nesta Comissão o Projeto de Lei do Senado nº 277, de 2015, de autoria do Senador Wilder Moraes, que propõe alterar a Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, para permitir que as concessionárias, as permissionárias e as autorizadas de serviço público de distribuição de energia elétrica desenvolvam atividades de geração de energia elétrica.

O PLS é constituído por três artigos. O art. 1º propõe inserir dois parágrafos no art. 4º da Lei nº 9.074, de 1995. O § 13 autoriza as distribuidoras a desenvolver atividade de microgeração, desde que: (i) a fonte seja solar fotovoltaica; (ii) a microgeração seja destinada à injeção em sua rede a partir de equipamentos instalados em unidades consumidoras; e (iii) a atividade de microgeração respeite a janela de cinco anos entre a manifestação de interesse da distribuidora e a compra, ou a instalação de equipamentos. Já o § 14 estabelece que a aquisição, a instalação e a manutenção dos equipamentos destinados à microgeração sejam remuneradas pelas tarifas de suprimento de energia elétrica das distribuidoras.

O art. 2º do PLS propõe acrescentar o art. 2º-A na Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, para determinar que a Tarifa Social de Energia Elétrica, a que fazem jus atualmente as unidades consumidoras classificadas

na Subclasse Residencial Baixa Renda, só seja aplicável a essa classe de consumo se essas unidades permitirem que as distribuidoras instalem e realizem manutenção dos equipamentos de que tratam os §§ 13 e 14 do art. 4º da Lei nº 9.074, de 1995, incluídos pelo PLS, sem exigência de compensação.

O art. 3º é cláusula de vigência.

O autor da matéria justifica sua apresentação pelo fato de, no Brasil, as fontes fotovoltaicas de pequeno porte — também denominadas microgeração e minigeração — não receberem incentivos financeiros suficientes para que o consumidor eventualmente interessado em autoproduzir sua energia consiga superar a barreira representada pelo elevado aporte inicial de recursos destinados à aquisição dos equipamentos. Tal fato tem inviabilizado a implantação, em larga escala, dessa importante modalidade de geração. A solução proposta pelo PLS é que as concessionárias e permissionárias de distribuição possam, durante uma janela temporal de cinco anos, substituir os seus consumidores na tarefa de investir em geração por fontes fotovoltaicas de pequeno porte.

O Projeto foi encaminhado inicialmente para a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), onde recebeu parecer favorável, com uma emenda de relator. Na CCJ, o parecer concluiu pela constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade.

Já em relação à técnica legislativa, o parecer chama a atenção para o fato de que o PLS propõe incluir uma disposição excepcional, por prazo limitado (cinco anos), portanto transitória. Em sendo assim, para submeter o PLS ao disposto na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, as alterações propostas nas Leis nº 9.074, de 1995, e nº 12.212, de 2010, devem constar na parte final dos diplomas normativos. Dessa maneira, a alteração na Lei nº 9.074, se dará pela inclusão do art. 37-A e não pela inclusão de §§ ao art. 4º; além disso, a alteração na Lei nº 12.212, de 2010, se dará pela inclusão de art. 13-A e não pela inclusão de art. 2º-A. Essas alterações constituem o primeiro objeto da emenda aprovada pela CCJ.

O outro objeto é a necessidade de tornar mais clara a redação do inciso III do § 13 que se pretende inserir no art. 4º da Lei nº 9.074, de 1995.

Da CCJ, o PLS foi despachado para esta Comissão, onde se encontra para a devida análise em caráter terminativo. Não foram oferecidas emendas no prazo regimental, por ocasião da tramitação na CCJ.



SF/19927.75764-08

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete a esta Comissão opinar sobre matérias pertinentes a infraestrutura, incluindo, portanto, energia elétrica.

A análise relativa à constitucionalidade, regimentalidade, juridicidade e técnica legislativa já foi empreendida pela CCJ, em atendimento ao disposto no art. 101, inciso I, do RISF.

Quanto ao conteúdo, a análise aqui apresentada utilizou trechos explicativos contidos no Relatório sobre a mesma matéria, apresentado pelo Senador Flexa Ribeiro, em 20 de março de 2018. Essa medida baseou-se na riqueza de informações contida nesse Relatório, o que contribui sobremaneira para a análise ora apresentada.

Assim, primeiramente, ressalta-se que “concessionárias e permissionárias de distribuição não podem exercer atividade de geração de energia elétrica, conforme estabelece o inciso I do § 5º do art. 4º da Lei nº 9.074, de 1995. Essa vedação refere-se apenas ao exercício concomitante de atividades de distribuição e de geração pelo mesmo Cadastro Geral de Contribuintes (CGC)”. Dessa forma, “o foco do PLS é permitir que concessionárias e permissionárias de distribuição de energia elétrica exerçam atividades de geração com o mesmo CGC, desde que se trate de geração fotovoltaica de pequeno porte”. O PLS, assim, afronta em parte a ideia de desverticalização do setor, e estimula a disseminação das fontes fotovoltaicas.

Cabe também comentar que, de acordo com a legislação atual, denomina-se de Geração Distribuída a geração de energia elétrica instalada na rede de distribuição, nos termos do art. 2º, § 8º, inciso II, alínea *a*, da Lei nº 10.848, de 2004. Admite assim que as distribuidoras comprem energia sem a necessidade de participar de leilões de energia promovido pelo Poder Concedente, desde que seja proveniente de Geração Distribuída. O Decreto nº 5.163, de 2004, regulamentou essa lei, estabelecendo que a unidade geradora possa ter qualquer montante (com exceção de hidroelétricas, limitadas a 30 MW), desde que conectadas diretamente na rede da distribuidora, para ser classificada como Geração Distribuída. Para “empreendimentos acima de 30 MW, a unidade geradora não pode ter eficiência energética inferior a 75%”. Apesar dessa limitação superior, a lei não estabelece porte mínimo de uma unidade geradora para contratação pela



distribuidora. Assim, nos termos dessa Lei, a distribuidora só pode contratar, no máximo, dez por cento de sua carga na forma de Geração Distribuída.

Essa Lei também determina que o custo de contratação da geração distribuída só será repassado integralmente para os consumidores finais até o limite de um valor anual de referência específico para cada fonte (VRES). Contudo, a regulamentação do VRES exclui a minigeração e microgeração distribuída do repasse de custos. Admite-se apenas a autoprodução de energia pelas próprias unidades consumidoras, sem a possibilidade de negociação do excedente. A Resolução Aneel nº 482, de 2012, regulamentou o tema, dispondo que a instalação da Minigeração e Microgeração sejam aplicáveis sobretudo a residências, mas também a unidades comerciais e industriais.

Cabe ainda suscitar que o repasse de custos da Geração Distribuída, se superiores ao custo de compra de energia das fontes convencionais, compreende um subsídio cruzado, pago por todos os consumidores de energia, sistema de tarifação esse chamado de *feed-in*. Quanto à geração de pequeno porte por autoprodução, vige no Brasil um sistema regulado pela supramencionada Resolução da Aneel, que é denominado *net metering*. Trata-se do sistema de tarifação constituído de um medidor bidirecional, que mede o sentido do fluxo de energia na unidade do consumidor-autoprodutor. A cada final de mês, se o balanço do fluxo apresentar maior geração do que consumo, a unidade consumidora fica com crédito de energia para os meses seguintes. Caso contrário, o valor é tarifado e cobrado do consumidor-autoprodutor.

Com relação ao sistema de tarifas *feed-in*, hoje no Brasil as fontes alternativas têm sido contratadas mediante leilões específicos, que atuam com essa sistemática. Usa-se assim a concorrência pelo contrato de fornecimento de energia para se maximizar a queda nos preços oferecidos nos leilões. Porém, o sistema *feed-in*, enquanto subsídio, leva a distorções no setor elétrico, e muitos o consideram desnecessário. Essa modelagem de tarifação foi adotada em outros países, e os consumidores finais sofreram aumentos muito altos da tarifa de energia elétrica, e no Brasil não tem sido diferente. Por outro lado, o sistema *net metering* não tende a onerar com subsídios os demais consumidores e permite que o consumidor-autoprodutor deixe de pagar sua conta ao final da amortização do seu investimento.

Nesse contexto, quanto ao PLS nº 277, de 2015, destaca-se primeiramente a pertinência da emenda de redação nele introduzida na CCJ,



SF/19927.75764-08

e se esclarece que doravante os comentários serão feitos com base no texto compreendendo a emenda.

No nosso entendimento, por se tratar de assunto essencialmente técnico, devem ser ouvidas as instâncias reguladoras do setor que trabalham diretamente na ponta executiva do sistema elétrico. Logo, cabe considerar a posição do Ministério de Minas e Energia (MME) expedida na Nota Técnica nº 4/2019/DDE/SPE, que trata do PLS nº 277, de 2015. Segundo a Nota, a proposta trazida pelo PLS nº 277, de 2015, “pode causar impacto financeiro na tarifa da concessionária pela implantação de unidades de geração distribuída com preço equivalente ao VRES, que é consideravelmente maior que o praticado pelo mercado, impactando os próprios consumidores finais da distribuidora com as transferências desses custos para a tarifa”. Essa Nota destaca, ainda, que “no modelo atual é exigido a concorrência na aquisição de geração de energia promovido tanto pelos leilões de energia do mercado regulado, assim como nas Chamadas Públicas das Distribuidoras. Desse modo, a proposta do PLS poderia tornar esta aquisição um monopólio da própria Concessionária Distribuidora, afetando a aquisição de geração de energia por preços mais competitivos, além de contrariar o princípio da desverticalização do setor elétrico”. Assim, pode-se inferir que a proposta contida no PLS nº 277, de 2015, afronta o objetivo perseguido pelo setor elétrico no tocante à modicidade tarifária.

Além disso, na Nota Técnica nº 7/2019/CGPR/DGSE/SEE, o MME defende a posição de que “com a desverticalização do setor elétrico, as distribuidoras não podem possuir ativos de geração de energia no sistema interligado” e, considerando que no PLS em análise está implícito que os ativos pertenceriam às distribuidoras, se estaria “contrariando um dos pilares do atual modelo do setor elétrico”.

Também por essa Nota, o MME alega que há risco no procedimento de medição da energia consumida. Isso porque, “caso a energia gerada nessas unidades consumidoras seja medida pela própria distribuidora, recairíamos em um conflito de interesse”.

Assim, considerando que o PLS nº 277, de 2015, contraria o princípio da desverticalização do setor elétrico, que impede as distribuidoras de possuir ativos de geração em sua base operacional, e também ofende o princípio da modicidade tarifária, conforme atestam as duas Notas Técnicas supracitadas, ambas expedidas pelo Ministério de Minas e Energia (MME), há motivos de ordem técnica suficientes para nos afastarmos da intenção contida no PLS nº 277, de 2015.



III – VOTO

Assim, voto pela REJEIÇÃO do PLS nº 277, de 2015, e da Emenda nº 1 -CCJ.

, Presidente

, Relator





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 277, DE 2015

Altera a Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, para permitir que as concessionárias, as permissionárias e as autorizadas de serviço público de distribuição de energia elétrica desenvolvam atividades de geração de energia elétrica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 4º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§13 e 14:

“Art. 4º

.....

§13. As concessionárias, as permissionárias e as autorizadas de serviço público de distribuição de energia elétrica poderão desenvolver a atividade de geração de energia elétrica, desde que:

I – com base em fonte solar fotovoltaica;

II – destinada à injeção em sua rede elétrica a partir de equipamentos instalados em suas unidades consumidoras; e

III – proveniente de equipamentos adquiridos e instalados nos cinco anos posteriores à manifestação de interesse das concessionárias, permissionárias e autorizadas de serviço público de distribuição de energia elétrica junto à Aneel.

2

§14. A aquisição, a instalação e a manutenção dos equipamentos destinados à geração de energia elétrica de que trata o §13 deste artigo serão remuneradas pelas tarifas de suprimento de energia elétrica das concessionárias, permissionárias e autorizadas de serviço público de distribuição de energia elétrica.” (NR)

Art. 2º A Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 2º-A:

“**Art. 2º-A** As unidades consumidoras classificadas na Subclasse Residencial Baixa Renda, como condição adicional para aplicação da Tarifa Social de Energia Elétrica, deverão permitir, sem exigência de compensação, que as concessionárias, as permissionárias e as autorizadas de serviço público de distribuição de energia elétrica instalem e realizem a manutenção dos equipamentos destinados à geração de energia elétrica de que tratam os §§ 13 e 14 do art. 4º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Justificação

O potencial brasileiro para gerar energia elétrica a partir da fonte solar está cada vez mais em evidência. As dificuldades pelas quais tem passado o setor elétrico apenas mostram mais uma oportunidade para que o Brasil aumente a diversificação da sua matriz de energia elétrica e contribua para o desenvolvimento sustentável.

A irradiação solar global incidente no Brasil é de 4.200 a 6.700 kWh/m²/ano), superior às verificadas na Alemanha (900 a 1.250 kWh/m²/ano), na França (900 a 1.650 kWh/m²/ano) e na Espanha (1.200 a 1.850 kWh/m²/ano), países que lideram o uso dessa fonte de energia. Corroborando esse fantástico potencial, estudo da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), a “Nota Técnica DEA 19/14 – Inserção da Geração Fotovoltaica Distribuída no Brasil – Condicionantes e Impactos”, aponta que as residências brasileiras podem gerar 32.820 MW (megawatts) médios, a partir da instalação de painéis fotovoltaicos em seus telhados. Esse montante equivale a 230% da energia elétrica que consomem.

Deve ser reconhecido que já há incentivos destinados à fonte solar fotovoltaica no Brasil, desde benefícios tributários a subsídios tarifários. Todavia, o aporte inicial de recursos para aquisição dos equipamentos ainda persiste como obstáculo.

Para mitigar esse grave problema, propomos que as distribuidoras de energia elétrica possam, excepcionalmente e por um prazo de 5 anos, adquirir e instalar equipamentos destinados à geração de energia elétrica a partir da fonte solar para ser

3

injetada em suas redes, com a devida remuneração desses investimentos por suas tarifas de suprimento.

A alternativa que propomos pode propiciar ainda a aquisição dos equipamentos a preços menores e incentivar que mais empresas se instalem no Brasil para produzir esses bens. Isso porque vislumbramos que as distribuidoras farão grandes aquisições para aproveitar a excepcionalidade de atuarem como geradoras de energia elétrica.

Como forma de contribuir para reduzir os subsídios cruzados, propomos que os beneficiários da Tarifa Social de Energia Elétrica devam permitir a instalação e a manutenção dos equipamentos nos telhados de suas residências sem ônus para as distribuidoras de energia elétrica e para os demais consumidores que arcam com o subsídio que gozam. Trata-se de uma condição justa perante aqueles que pagam uma tarifa maior de energia elétrica para que aqueles menos favorecidos possam usufruir de uma tarifa menor. Obviamente, os consumidores de baixa renda poderão optar pela cobrança de alguma compensação por permitir a instalação e a manutenção dos equipamentos em lugar da Tarifa Social de Energia Elétrica.

Acreditamos que a proposta apresentada nesse projeto de lei aumentará a participação da fonte solar fotovoltaica no Brasil, gerando menos poluição, mais emprego e mais energia elétrica.

Sala das Sessões,

Senador **Wilder Moraes**

LEGISLAÇÃO CITADA

**Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos**

LEI Nº 9.074, DE 7 DE JULHO DE 1995.

Mensagem de veto

Texto compilado

Conversão da MPv nº 1.017, de 1995

(Vide Decreto nº 1.717, de 1995)

(Vide Decreto nº 2.003, de 1996)

(Vide Decreto nº 7.805, de 14.9.2012)

(Vide Lei nº 12.783, de 2013)

Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**Capítulo I
DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS**

**Capítulo II
DOS SERVIÇOS DE ENERGIA ELÉTRICA**

**Seção I
Das Concessões, Permissões e Autorizações**

Art. 4º As concessões, permissões e autorizações de exploração de serviços e instalações de energia elétrica e de aproveitamento energético dos cursos de água serão contratadas, prorrogadas ou outorgadas nos termos desta e da [Lei nº 8.987](#), e das demais.

§ 1º As contratações, outorgas e prorrogações de que trata este artigo poderão ser feitas a título oneroso em favor da União.

§ 2º As concessões de geração de energia elétrica anteriores a 11 de dezembro de 2003 terão o prazo necessário à amortização dos investimentos, limitado a 35 (trinta e cinco) anos, contado da data de assinatura do imprescindível contrato, podendo ser

5

prorrogado por até 20 (vinte) anos, a critério do Poder Concedente, observadas as condições estabelecidas nos contratos. [\(Redação dada pela Lei nº 10.848, de 2004\)](#)

§ 3º As concessões de transmissão e de distribuição de energia elétrica, contratadas a partir desta Lei, terão o prazo necessário à amortização dos investimentos, limitado a trinta anos, contado da data de assinatura do imprescindível contrato, podendo ser prorrogado no máximo por igual período, a critério do poder concedente, nas condições estabelecidas no contrato.

4º As prorrogações referidas neste artigo deverão ser requeridas pelo concessionário ou permissionário, no prazo de até trinta e seis meses anteriores à data final do respectivo contrato, devendo o poder concedente manifestar-se sobre o requerimento até dezoito meses antes dessa data.

§ 5º As concessionárias, as permissionárias e as autorizadas de serviço público de distribuição de energia elétrica que atuem no Sistema Interligado Nacional – SIN não poderão desenvolver atividades: [\(Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004\)](#)

I - de geração de energia elétrica; [\(Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004\)](#)

II - de transmissão de energia elétrica; [\(Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004\)](#)

III - de venda de energia a consumidores de que tratam os arts. 15 e 16 desta Lei, exceto às unidades consumidoras localizadas na área de concessão ou permissão da empresa distribuidora, sob as mesmas condições reguladas aplicáveis aos demais consumidores não abrangidos por aqueles artigos, inclusive tarifas e prazos; [\(Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004\)](#)

IV - de participação em outras sociedades de forma direta ou indireta, ressalvado o disposto no [art. 31, inciso VIII, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#), e nos respectivos contratos de concessão; ou [\(Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004\)](#)

V - estranhas ao objeto da concessão, permissão ou autorização, exceto nos casos previstos em lei e nos respectivos contratos de concessão. [\(Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004\)](#)

§ 6º Não se aplica o disposto no § 5º deste artigo às concessionárias, permissionárias e autorizadas de distribuição e às cooperativas de eletrificação rural: [\(Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006\)](#)

I - no atendimento a sistemas elétricos isolados; [\(Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004\)](#)

II – no atendimento ao seu mercado próprio, desde que seja inferior a 500 (quinhentos) GWh/ano e a totalidade da energia gerada seja a ele destinada; [\(Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006\)](#)

III - na captação, aplicação ou empréstimo de recursos financeiros destinados ao próprio agente ou a sociedade coligada, controlada, controladora ou vinculada a controladora comum, desde que destinados ao serviço público de energia elétrica, mediante anuência prévia da ANEEL, observado o disposto no [inciso XIII do art. 3º da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996](#), com redação dada pelo art. 17 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, garantida a modicidade tarifária e atendido ao disposto na [Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976](#). [\(Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004\)](#)

§ 7º As concessionárias e as autorizadas de geração de energia elétrica que atuem no Sistema Interligado Nacional – SIN não poderão ser coligadas ou controladoras de sociedades que desenvolvam atividades de distribuição de energia elétrica no SIN. [\(Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004\)](#)

§ 8º A regulamentação deverá prever sanções para o descumprimento do disposto nos §§ 5º, 6º e 7º deste artigo após o período estabelecido para a desverticalização. [\(Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004\)](#)

§ 9º As concessões de geração de energia elétrica, contratadas a partir da [Medida Provisória nº 144, de 11 de dezembro de 2003](#), terão o prazo necessário à amortização dos investimentos, limitado a 35 (trinta e cinco) anos, contado da data de assinatura do imprescindível contrato. [\(Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004\)](#)

§ 10. Fica a Agência Nacional de Energia Elétrica - ANEEL autorizada a celebrar aditivos aos contratos de concessão de uso de bem público de aproveitamentos de potenciais hidráulicos feitos a título oneroso em favor da União, mediante solicitação do respectivo titular, com a finalidade de permitir que o início do pagamento pelo uso de bem público coincida com uma das seguintes situações, a que ocorrer primeiro: [\(Incluído pela Lei nº 11.488, de 2007\)](#)

I - o início da entrega da energia objeto de Contratos de Comercialização de Energia no Ambiente Regulado - CCEAR; ou [\(Incluído pela Lei nº 11.488, de 2007\)](#)

II - a efetiva entrada em operação comercial do aproveitamento. [\(Incluído pela Lei nº 11.488, de 2007\)](#)

§ 11. Quando da solicitação de que trata o § 10 deste artigo resultar postergação do início de pagamento pelo uso de bem público, a celebração do aditivo contratual estará condicionada à análise e à aceitação pela ANEEL das justificativas apresentadas pelo titular da concessão para a postergação solicitada. [\(Incluído pela Lei nº 11.488, de 2007\)](#)

§ 12. No caso de postergação do início do pagamento, sobre o valor não pago incidirá apenas atualização monetária mediante a aplicação do índice previsto no contrato de concessão. [\(Incluído pela Lei nº 11.488, de 2007\)](#)

Art. 4º-A. Os concessionários de geração de aproveitamentos hidrelétricos outorgados até 15 de março de 2004 que não entrarem em operação até 30 de junho de 2013 terão o prazo de 30 (trinta) dias para requerer a rescisão de seus contratos de concessão, sendo-lhes assegurado, no que couber: [\(Incluído pela Lei nº 12.839, de 2013\)](#)

I - a liberação ou restituição das garantias de cumprimento das obrigações do contrato de concessão; [\(Incluído pela Lei nº 12.839, de 2013\)](#)

II - o não pagamento pelo uso de bem público durante a vigência do contrato de concessão; [\(Incluído pela Lei nº 12.839, de 2013\)](#)

III - o ressarcimento dos custos incorridos na elaboração de estudos ou projetos que venham a ser aprovados para futura licitação para exploração do aproveitamento, nos termos do art. 28 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996. [\(Incluído pela Lei nº 12.839, de 2013\)](#)

§ 1º O poder concedente poderá expedir diretrizes complementares para fins do disposto neste artigo. [\(Incluído pela Lei nº 12.839, de 2013\)](#)

§ 2º A fim de garantir a condição estabelecida no inciso II do caput, fica assegurada ao concessionário a devolução do valor de Uso de Bem Público - UBP efetivamente pago e ou a remissão dos encargos de mora contratualmente previstos. [\(Incluído pela Lei nº 12.839, de 2013\)](#)

Art. 4º-B. As concessionárias de distribuição de energia elétrica sujeitas a controle societário comum que, reunidas, atendam a critérios de racionalidade operacional e econômica, conforme regulamento, poderão solicitar o reagrupamento das áreas de concessão com a unificação do termo contratual. [\(Incluído pela Lei nº 12.839, de 2013\)](#)



**Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos**

LEI Nº 12.212, DE 20 DE JANEIRO DE 2010.

Dispõe sobre a Tarifa Social de Energia Elétrica; altera as Leis nºs 9.991, de 24 de julho de 2000, 10.925, de 23 de julho de 2004, e 10.438, de 26 de abril de 2002; e dá outras providências.

Mensagem de veto

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 2º A Tarifa Social de Energia Elétrica, a que se refere o art. 1º, será aplicada para as unidades consumidoras classificadas na Subclasse Residencial Baixa Renda, desde que atendam a pelo menos uma das seguintes condições:

I - seus moradores deverão pertencer a uma família inscrita no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal - CadÚnico, com renda familiar mensal per capita menor ou igual a meio salário mínimo nacional; ou

II - tenham entre seus moradores quem receba o benefício de prestação continuada da assistência social, nos termos dos [arts. 20 e 21 da Lei nº 8.742, de 7 de dezembro de 1993](#).

§ 1º Excepcionalmente, será também beneficiada com a Tarifa Social de Energia Elétrica a unidade consumidora habitada por família inscrita no CadÚnico e com renda mensal de até 3 (três) salários mínimos, que tenha entre seus membros portador de doença ou patologia cujo tratamento ou procedimento médico pertinente requeira o uso continuado de aparelhos, equipamentos ou instrumentos que, para o seu funcionamento, demandem consumo de energia elétrica, nos termos do regulamento.

§ 2º A Tarifa Social de Energia Elétrica será aplicada somente a uma única unidade consumidora por família de baixa renda.

§ 3º Será disponibilizado ao responsável pela unidade familiar o respectivo Número de Identificação Social - NIS, acompanhado da relação dos NIS dos demais familiares.

9

§ 4º As famílias indígenas e quilombolas inscritas no CadÚnico que atendam ao disposto nos incisos I ou II deste artigo terão direito a desconto de 100% (cem por cento) até o limite de consumo de 50 (cinquenta) kWh/mês, a ser custeado pela Conta de Desenvolvimento Energético - CDE, criada pelo [art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002](#), conforme regulamento.

§ 5º [\(VETADO\)](#)

(Às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania; e de Serviços de Infraestrutura, cabendo à última decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 8/5/2015

Secretaria de Editoração e Publicações – Brasília-DF
OS: 11911/2015



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 74, DE 2017

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o processo Projeto de Lei do Senado nº277, de 2015, do Senador Wilder Moraes, que Altera a Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, para permitir que as concessionárias, as permissionárias e as autorizadas de serviço público de distribuição de energia elétrica desenvolvam atividades de geração de energia elétrica.

PRESIDENTE: Senador Edison Lobão

RELATOR: Senador Sérgio Petecão

02 de Agosto de 2017





SENADOR SÉRGIO PETECÃO

PARECER Nº , DE 2017

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 277, de 2015, do Senador Wilder Moraes, que *altera a Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, para permitir que as concessionárias, as permissionárias e as autorizadas de serviço público de distribuição de energia elétrica desenvolvam atividades de geração de energia elétrica.*



SF/1779.54682-10

Relator: Senador **SÉRGIO PETECÃO**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 277, de 2015, do Senador Wilder Moraes, que *altera a Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, para permitir que as concessionárias, as permissionárias e as autorizadas de serviço público de distribuição de energia elétrica desenvolvam atividades de geração de energia elétrica.*

A proposição é constituída por três artigos. O art. 1º acrescenta dois parágrafos ao art. 4º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, para: (i) permitir que as empresas distribuidoras de energia elétrica desenvolvam atividade de geração, com base em fonte solar fotovoltaica, destinada à injeção em sua rede, a partir de equipamentos instalados nas unidades consumidoras, adquiridos e instalados nos cinco anos que se seguirem à manifestação de interesse da empresa formulada junto à Agência Nacional de Energia Elétrica; (ii) prever que a aquisição, instalação e manutenção dos referidos equipamentos sejam remuneradas pelas tarifas de suprimento de energia elétrica das empresas distribuidoras.

Por sua vez, o art. 2º do projeto acrescenta o art. 2º-A na Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, para condicionar a aplicação da Tarifa Social de Energia Elétrica à permissão, pelos usuários das unidades consumidoras



SENADOR SÉRGIO PETECÃO

residenciais de baixa renda, sem exigência de compensação, para a instalação e manutenção dos equipamentos a que se refere o art. 1º do PLS.

O art. 3º veicula a cláusula de vigência.

Na justificação, o autor assinala que o Brasil tem grande potencial para a geração de energia elétrica a partir de fonte solar, com índices de irradiação várias vezes superiores aos dos países que lideram a produção de energia por essa matriz. Cita estudo da Empresa de Pesquisa Energética segundo o qual as residências brasileiras podem gerar, em média, 230% da energia elétrica por elas consumidas, mediante a instalação de painéis fotovoltaicos em seus telhados. Atenta, no entanto, para o fato de que o valor dos equipamentos necessários continua a ser um óbice para a ampliação do uso dessa fonte de energia. Por isso, é proposto seja facultado às empresas distribuidoras, excepcionalmente e pelo prazo de cinco anos, adquirir e instalar, com recursos das tarifas de suprimento, tais equipamentos nas unidades consumidoras. Os usuários que atendam aos requisitos para se beneficiarem da Tarifa Social, deverão, para continuar a usufruir dela, permitir a instalação dos equipamentos em suas residências, sem exigência de qualquer compensação da parte da empresa distribuidora.

Não foram apresentadas emendas ao projeto, que será examinado, em caráter terminativo, pela Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI).

II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão, nos termos do art. 101, I, do Regimento Interno do Senado Federal, examinar a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade do PLS nº 277, de 2015.

A matéria insere-se na competência legislativa da União (art. 22, IV, da Carta Magna), sendo passível de regulação por lei de iniciativa parlamentar, uma vez que não se encontra arrolada entre aquelas sujeitas à reserva de iniciativa em favor do Chefe do Poder Executivo (art. 61, § 1º, da Constituição). Ademais, o projeto não contém disposições que afrontem materialmente o Texto Constitucional.

No tocante à juridicidade, também não há reparos a fazer ao PLS. Com efeito, o meio eleito (projeto de lei ordinária) é o adequado para introduzir





SENADOR SÉRGIO PETECÃO

as modificações no ordenamento jurídico. As disposições do projeto são dotadas de generalidade, efetivamente inovam a legislação e expressam um dever-ser, conferindo autorização a determinados agentes para a celebração de acordos com consequências jurídicas, no âmbito dos serviços públicos de energia elétrica. Por fim, a proposição se revela compatível com os princípios diretores do sistema de Direito pátrio.

De igual modo, a tramitação do projeto observa as normas regimentais. Entendemos cabíveis apenas alguns poucos aperfeiçoamentos ao PLS, em matéria de técnica legislativa. Resta claro, da leitura de sua justificação, que o intento é permitir às empresas distribuidoras de energia elétrica atuar também na geração, valendo-se da fonte solar fotovoltaica. No entanto, a autorização para a instalação dos correspondentes equipamentos se dará em caráter excepcional, por prazo limitado. Como se vê, trata-se de uma disposição normativa transitória. Nos termos do art. 3º, III, da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração de leis, as disposições transitórias devem constar da parte final do texto normativo. Por isso, as alterações propostas nas Leis nº 9.074, de 1995, e nº 12.212, de 2010, devem constar da parte final desses diplomas normativos.

Além disso, a redação dada ao inciso III do § 13 que se pretende inserir no art. 4º da Lei nº 9.074, de 1995, não é muito clara, permitindo exegese no sentido de que o prazo de cinco anos apenas condicionaria a aquisição e instalação de equipamentos feita com base em uma específica manifestação de interesse da empresa, nada impedindo que ela formulasse nova manifestação de interesse após decorridos cinco anos da primeira. No entanto, como dito anteriormente, a justificação do projeto é inequívoca em asseverar que o propósito é o de permitir às distribuidoras de energia elétrica, **excepcionalmente e por um prazo de 5 anos**, adquirir e instalar equipamentos destinados à geração de energia elétrica a partir da fonte solar. Isso nos leva a propor emenda com o fito de evitar interpretações incongruentes com os reais objetivos do projeto.

Tendo em vista que as mudanças propugnadas são interdependentes, até mesmo em razão da referência que o novo texto acrescentado à Lei nº 12.212, de 2010, faz ao novo texto proposto para a Lei nº 9.074, de 1995, deve-se aplicar ao caso o disposto no art. 230, III, do Regimento Interno do Senado Federal, segundo o qual é admitida emenda que diga respeito a mais de um dispositivo quando se tratar de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.





SENADOR SÉRGIO PETECÃO

Ressaltamos, por fim, que o exame de mérito do PLS caberá à CI, inclusive no tocante aos potenciais efeitos, sobre o mercado de geração, da autorização para que as distribuidoras produzam energia elétrica.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade, bem como pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 277, de 2015, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº 1 - CCJ

Dê-se a seguinte redação aos arts. 1º e 2º do PLS nº 277, de 2015:

“**Art. 1º** A Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

‘**Art. 37-A.** As concessionárias, as permissionárias e as autorizadas de serviço público de distribuição de energia elétrica poderão desenvolver a atividade de geração de energia elétrica, desde que:

I – baseada em fonte solar fotovoltaica;

II – destinada à injeção em sua rede elétrica a partir de equipamentos instalados em suas unidades consumidoras; e

III – proveniente de equipamentos adquiridos e instalados nos cinco anos posteriores à manifestação de interesse das concessionárias, permissionárias e autorizadas de serviço público de distribuição de energia elétrica, formulada uma única vez junto à Aneel.

Parágrafo único. A aquisição, a instalação e a manutenção dos equipamentos destinados à geração de energia elétrica de que trata o *caput* serão remuneradas pelas tarifas de suprimento de energia elétrica das concessionárias, permissionárias e autorizadas de serviço público de distribuição de energia elétrica.’

Art. 2º A Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

Art. 13-A. As unidades consumidoras classificadas na Subclasse Residencial Baixa Renda, como condição adicional para aplicação da



SF/1779.54682-10



SENADOR SÉRGIO PETECÃO

Tarifa Social de Energia Elétrica, deverão permitir, sem exigência de compensação, que as concessionárias, as permissionárias e as autorizadas de serviço público de distribuição de energia elétrica instalem e realizem a manutenção dos equipamentos destinados à geração de energia elétrica de que trata o art. 37-A da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.””

Senador EDISON LOBÃO, Presidente

Senador SÉRGIO PETECÃO, Relator





Relatório de Registro de Presença
CCJ, 02/08/2017 às 10h - 29ª, Ordinária
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

Maioria (PMDB) (PMDB, PSD)	
TITULARES	SUPLENTE
JADER BARBALHO	1. ROBERTO REQUIÃO PRESENTE
EDISON LOBÃO PRESENTE	2. ROMERO JUCÁ
EDUARDO BRAGA	3. RENAN CALHEIROS
SIMONE TEBET PRESENTE	4. GARIBALDI ALVES FILHO
VALDIR RAUPP PRESENTE	5. WALDEMIR MOKA
MARTA SUPPLY PRESENTE	6. ROSE DE FREITAS
JOSÉ MARANHÃO	7. HÉLIO JOSÉ

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PDT, PT)	
TITULARES	SUPLENTE
JORGE VIANA	1. HUMBERTO COSTA
JOSÉ PIMENTEL PRESENTE	2. LINDBERGH FARIAS
FÁTIMA BEZERRA PRESENTE	3. REGINA SOUSA
GLEISI HOFFMANN	4. PAULO ROCHA PRESENTE
PAULO PAIM PRESENTE	5. VAGO
ÂNGELA PORTELA PRESENTE	6. VAGO

Bloco Social Democrata (PSDB, DEM)	
TITULARES	SUPLENTE
PAULO BAUER PRESENTE	1. RICARDO FERRAÇO
ANTONIO ANASTASIA PRESENTE	2. CÁSSIO CUNHA LIMA
FLEXA RIBEIRO PRESENTE	3. EDUARDO AMORIM PRESENTE
RONALDO CAIADO PRESENTE	4. DAVI ALCOLUMBRE
MARIA DO CARMO ALVES PRESENTE	5. JOSÉ SERRA

Bloco Parlamentar Democracia Progressista (PP, PSD)	
TITULARES	SUPLENTE
LASIER MARTINS PRESENTE	1. IVO CASSOL
BENEDITO DE LIRA PRESENTE	2. ANA AMÉLIA
WILDER MORAIS PRESENTE	3. SÉRGIO PETECÃO PRESENTE

Bloco Parlamentar Socialismo e Democracia (PPS, PSB, PCdoB, PSOL)	
TITULARES	SUPLENTE
ANTONIO CARLOS VALADARES PRESENTE	1. LÍDICE DA MATA PRESENTE
ROBERTO ROCHA PRESENTE	2. JOÃO CAPIBERIBE PRESENTE
RANDOLFE RODRIGUES	3. VANESSA GRAZZIOTIN

Bloco Moderador (PTB, PSC, PRB, PR)	
TITULARES	SUPLENTE
ARMANDO MONTEIRO PRESENTE	1. CIDINHO SANTOS PRESENTE
EDUARDO LOPES PRESENTE	2. VICENTINHO ALVES
MAGNO MALTA	3. FERNANDO COLLOR



Relatório de Registro de Presença

Não Membros Presentes

GLADSON CAMELI

WELLINGTON FAGUNDES

DÁRIO BERGER

ATAÍDES OLIVEIRA

DECISÃO DA COMISSÃO**(PLS 277/2015)**

NA 29ª REUNIÃO ORDINÁRIA, REALIZADA NESTA DATA, A COMISSÃO APROVA O RELATÓRIO DO SENADOR SÉRGIO PETECÃO, QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA CCJ, FAVORÁVEL AO PROJETO COM A EMENDA Nº 1-CCJ.

02 de Agosto de 2017

Senador EDISON LOBÃO

Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

3



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

PARECER Nº DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 712 de 2015, do Senador Cristovam Buarque, que *altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira para o ano de 2040.*



RELATOR: Senador **LASIER MARTINS**

I – RELATÓRIO

Em análise nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em caráter terminativo, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 712 de 2015, do Senador Cristovam Buarque, que *altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira para o ano de 2040.*

O art. 1º do projeto altera a Lei nº 12.187, de 2009, que institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC), para definir o conceito de “oferta interna de energia” e incluir dentre os objetivos da PNMC o aumento da participação das fontes renováveis na oferta interna de energia para no mínimo 60% em 2040. O art. 2º veicula a cláusula de vigência.

O autor justifica que o projeto almeja manter o país na vanguarda do setor energético e estabelecer uma meta ousada de substituição de energia oriunda do petróleo e seus derivados por aquela produzida por fontes renováveis, com baixa emissão de gás de efeito estufa.

Não foram oferecidas emendas no prazo regimental inicial. Em 10/5/2016, a Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) opinou favoravelmente à matéria, nos termos de substitutivo. Perante a CI, não foram oferecidas emendas.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno desta Casa, compete à CI se manifestar sobre o conteúdo do presente projeto de lei. Como se trata de decisão terminativa, analisaremos também a admissibilidade da proposição.

Quanto à constitucionalidade, cabe à União legislar sobre proteção do meio ambiente e controle da poluição (art. 24, VI, CF), não havendo iniciativa reservada sobre o tema (art. 61, § 1º, CF). Não há no projeto vícios de juridicidade nem de regimentalidade e as falhas de técnica legislativa foram corrigidas no substitutivo que apresentamos ao final, inclusive com aperfeiçoamento da ementa do projeto.

No mérito, vale ressaltar que, em 27/9/2015, o Brasil apresentou ao Secretariado da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima sua pretendida Contribuição Nacionalmente Determinada (iNDC, em inglês). Houve o compromisso de diminuir as emissões de gases de efeito estufa em 37% até 2025 e em 43% até 2030, tendo 2005 como ano-base.

Embora represente um avanço em relação a anos passados, há que se reconhecer que os compromissos assumidos não foram tão ambiciosos. Por exemplo, estabeleceu-se a meta de elevar para 45% a participação da energia renovável na matriz brasileira, o que não é desafiador, uma vez que esse percentual, segundo dados da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), já foi em média de cerca de 45% entre 2004 e 2009. O percentual só ficou abaixo dessa média, nos últimos anos, em razão de uma política de preços artificialmente baixos de derivados de petróleo. Em relação à produção de energia por meio das fontes eólica, solar e de biomassa, a contribuição foi de quase 28% do total da matriz energética brasileira em 2014. Portanto, o compromisso assumido, de aumentar essa proporção para entre 28% e 33% do total da matriz energética ou 23% do total de produção de eletricidade até 2030, é também bastante conservador.

É razoável prever um aumento da participação mínima das fontes renováveis na oferta interna de energia, a fim de se sinalizar para uma matriz energética cada vez mais limpa, indicando que há vontade política de fazer o país seguir no rumo da economia de baixo carbono. Tal sinalização constituirá poderoso estímulo aos investidores, inclusive estrangeiros, que quiserem entrar nesse mercado ou ampliar os empreendimentos existentes. Saber que o rumo está traçado dará a todos muito mais segurança de investir e maior garantia de retorno.



SF/19225.23366-59



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

Para o país, a ampliação do mercado de energias renováveis, com maior consumo e produção, trará enormes vantagens. Serão criados mais empregos, haverá maior absorção de tecnologia, áreas mais isoladas serão dinamizadas graças ao acesso maior e mais barato à energia, sem falar no importante impacto quanto à redução de emissão de carbono e de poluição.

No entanto, a proposição merece alguns reparos, para dar-lhe maior aderência à realidade e aos instrumentos já existentes na legislação do setor, os quais também caminham na direção de ampliar a participação das fontes renováveis.

O esforço de manter uma característica renovável já é prescrito no sistema legal brasileiro na forma de princípios maximizadores, como é o caso da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, cujo art. 1º elenca, dentre os objetivos da Política Energética Nacional, o incremento à participação de biocombustíveis na matriz energética nacional; o incentivo ao seu caráter limpo, renovável e complementar à fonte hidráulica; e a mitigação das emissões de gases causadores de efeito estufa e de poluentes nos setores de energia e de transportes.

Vale lembrar também que a ampliação da oferta interna de energia segue um planejamento elaborado para o setor, sistematizado em dois documentos referenciais: o Plano Nacional de Energia (PNE) e o Plano Decenal de Energia (PDE). O PNE 2030, atualmente em vigor, prevê uma participação de 45% de fontes renováveis na oferta interna de energia para 2030. Da mesma forma, o PDE 2024, hoje em vigência, estima ser viável alcançar um percentual de 45% de participação na oferta interna das fontes de energia renovável em 2024.

Considerando as possibilidades em que se situa o planejamento energético do país, nos parece inviável elevar esse percentual já a 60%, como proposto no projeto, pois isso excede a capacidade técnica e tecnológica do país de alcançar essa meta e pode onerar a oferta interna de energia.

Por essas razões, defendemos a inclusão, dentre os objetivos da Política Nacional sobre Mudança do Clima – PNMC, de um objetivo permanente de participação crescente das fontes renováveis na oferta interna de energia, com metas que serão detalhadas pelo PNE, sem qualquer fixação de percentual em legislação federal.

Oferecemos ainda aperfeiçoamento para que a lei considere três frentes de ação para alcançar esse objetivo: 1) a redução das emissões das energias fósseis utilizando tecnologias de baixo carbono; 2) a introdução



SF/19225.23366-59



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

competitiva de energias renováveis; e 3) a promoção da eficiência energética em todas as formas e uso de energia.

Por fim, concordamos com a proposta do substitutivo da CMA, no sentido da adoção da definição internacional de oferta interna de energia, conceito usado pelo próprio Ministério de Minas e Energia.

III – VOTO

Ante o exposto, somos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 712 de 2015, na forma do substitutivo a seguir.

EMENDA Nº – CI (SUBSTITUTIVO) PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 712 DE 2015

Altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer objetivos de maximização da participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os artigos 2º e 4º da Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 2º**

.....

XI – oferta interna de energia: soma do consumo final de energia do País, das perdas na distribuição e armazenagem, e das perdas nos processos de transformação.” (NR)

“**Art. 4º**

.....

IX – ao aumento da participação das fontes renováveis na oferta interna de energia, promovendo:

a) a utilização de tecnologias de baixo carbono e a redução das emissões das energias fósseis;





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

- b) a introdução competitiva de energias renováveis; e
- c) a eficiência energética em todas as formas e usos de energia.

§ 1º *(renumeração do parágrafo único)*

§ 2º O Plano Nacional de Energia (PNE) disporá sobre as metas a serem buscadas para o aumento da participação das fontes renováveis na oferta interna de energia, nos termos do inciso IX do *caput*. ” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 712, DE 2015

Altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira para o ano de 2040.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 2º e 4º da Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º

.....

IX -;

X -; e

XI – oferta interna de energia: quantidade de energia colocada à disposição do País para ser submetida aos processos de transformação e consumo final.” (NR)

.....

“Art. 4º

.....

VIII –;

IX – ao aumento da participação das fontes renováveis na oferta interna de energia para, no mínimo, 60% (setenta por cento) em 2040.

.....” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil possui imensa diversidade e disponibilidade de fontes para produção de energia. Tanto é que já despontou como um dos principais produtores de biocombustíveis e de energia elétrica com base em fontes renováveis.

Atualmente, quase 40% (quarenta por cento) da oferta interna de energia brasileira são provenientes de fontes renováveis, com destaque para a biomassa e a fonte hidráulica.

O projeto que ora apresento mantém a nossa Nação na vanguarda do setor energético, ao estabelecer uma meta ousada de substituição de energia oriunda do petróleo e seus derivados por aquela produzida por fontes renováveis, com baixa emissão de gás de efeito estufa.

Basicamente, proponho que o País seja guiado para a gradual substituição do uso dos combustíveis fósseis, como a gasolina, o diesel, gás liquefeito de petróleo e o gás natural, por biocombustíveis e pelas fontes solar, eólica, biomassa e pequenas centrais hidrelétricas.

Mantenho o anseio de sermos o País do Futuro, com desenvolvimento sustentável arraigado à nossa economia. Por isso, peço o apoio dos nobres parlamentares para não deixarmos escapar mais essa oportunidade de estabelecermos bases sustentáveis para o desenvolvimento econômico do Brasil.

Sala das Sessões,

Senador **CRISTOVAM BUARQUE**

LEGISLAÇÃO CITADA

[Lei nº 12.187, de 29 de Dezembro de 2009 - 12187/09](#)

[artigo 2º](#)

[artigo 4º](#)

3

(Às Comissões de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle; e de Serviços de Infraestrutura, cabendo à última decisão terminativa)

VOTO EM SEPARADO

Perante a COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 712, de 2015, do Senador Cristovam Buarque, que *altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira para o ano de 2040.*



I – RELATÓRIO

Está sendo submetido à apreciação da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão terminativa, o Projeto de Lei do Senado nº 712, de 2015, de autoria do Senador Cristovam Buarque, que *altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira para o ano de 2040.*

A proposição altera os arts. 2º e 4º da Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, que institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima - PNMC e dá outras providências. O seu objetivo é aumentar a participação das fontes renováveis na oferta interna de energia, dos atuais 40% para, no mínimo, 60% em 2040.

A proposição foi distribuída à Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) e à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), cabendo a esta última a apreciação em caráter terminativo.

O objetivo do autor do projeto foi o de estabelecer uma meta ousada de substituição de energia oriunda do petróleo e seus derivados por aquela produzida por fontes renováveis, com baixa emissão de gás de efeito estufa.

Na CMA, foi aprovado relatório favorável ao PLS nº 712, de 2015, sob o argumento de que as metas apresentadas pelo Brasil em 2015 no âmbito da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima foram pouco ambiciosas e que a ampliação do mercado de energias renováveis, com maior consumo e produção, trará enormes vantagens.

Na CI, em 16 de julho de 2019, o Senador Lasier Martins apresentou relatório favorável ao projeto na forma de um substitutivo que reforça o compromisso do País com o aumento da participação das fontes renováveis na oferta interna de energia, mas não estabelece metas quantitativas.

II – ANÁLISE

A necessidade de se aumentar a participação das fontes renováveis na oferta interna de energia é claramente um consenso no País. Todos concordam que é preciso caminhar nessa direção e que é importante as autoridades públicas sinalizarem para uma matriz energética cada vez mais limpa. Os relatores na CMA e CI também frisaram que os compromissos assumidos pelo Brasil em 2015 não foram tão ambiciosos e que o País pode fazer bem mais.

A minuta de relatório entregue à CI pelo Relator, Senador Lasier Martins, tem o mérito de reforçar a importância de se dar sinais claros ao mercado de que o rumo está traçado. Diz o relator: *Tal sinalização constituirá poderoso estímulo aos investidores, inclusive estrangeiros, que quiserem entrar nesse mercado ou ampliar os empreendimentos existentes. Saber que o rumo está traçado dará a todos muito mais segurança de investir e maior garantia de retorno.*



Tem também o mérito de ressaltar no seu Substitutivo frentes de ação para alcançar esse objetivo: 1) a redução das emissões de gases de efeito estufa das energias oriundas de fontes fósseis, mediante a adoção de tecnologias de baixo carbono; 2) a introdução competitiva de energias renováveis; e 3) a promoção da eficiência energética em todas as formas e usos de energia.

Concordamos também com a aceitação, no Substitutivo, da definição de oferta interna de energia proposta pela CMA, mais alinhada com a terminologia internacional e adotada amplamente pelo próprio Ministério de Minas e Energia.

No entanto, como o Plano Nacional de Energia – PNE 2030, já em vigor, prevê uma participação de 45% de fontes renováveis na oferta interna de energia para 2030, o relatório desaconselha a fixação de uma meta de 60% de fontes renováveis para 2040. Considera que a ampliação da oferta interna de energia já segue um planejamento elaborado para o setor, sistematizado no PNE 2013 e no Plano Decenal de Energia – PDE. E, em virtude do que consta desses dois documentos, considera que tal percentual excede a capacidade técnica e tecnológica do País. Receia, inclusive, que a fixação da meta possa onerar a oferta interna de energia.

A meta de 45% de participação de fontes renováveis na oferta interna de energia para 2030, estabelecida no PNE, é uma meta absolutamente defasada. Isso ficou evidente com a publicação, em maio deste ano, da última Resenha Energética Brasileira, referente ao exercício de 2018. O documento, produzido pelo Ministério das Minas e Energia, mostra que em 2018 o Brasil atingiu 45,3% de participação de fontes renováveis na oferta interna de energia. Ou seja, o País alcançou – e extrapolou – a meta do PNE com doze anos de antecedência.

O alcance antecipado de uma meta pode demonstrar empenho e vigor econômico do setor, além de um efeito desafiador da meta estabelecida. Entretanto, este não é o caso. A antecipação em doze anos evidencia que se trata de uma meta feita para ser cumprida sem muito esforço, próxima da



tendência normal do setor energético. Trata-se de uma meta extremamente confortável e nada desafiadora.

Ora, se em 2018 alcançamos uma meta prevista para 2030, não é difícil que nos próximos 22 anos elevemos a participação das energias renováveis na oferta interna de energia em quinze pontos percentuais. Seria um incremento de menos de 0,7% ao ano. É uma ambição totalmente compatível com a capacidade técnica e tecnológica do Brasil.

A meta de 60% proposta no PLS nº 712, de 2015, não é apenas factível. É mais do que isso. É uma meta necessária. Por meio de um relatório especial divulgado em outubro do ano passado, o Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC, na sigla em inglês), alerta que os atuais esforços da humanidade para ação climática, inclusive as promessas existentes sob o Acordo de Paris, são insuficientes para limitar o aumento da temperatura média do Planeta a 2°C, e muito menos a 1,5°C. Portanto, é preciso fazer mais.

Quanto mais atrasarmos o combate às emissões, maiores serão os impactos negativos para a economia e para a vida - alguns dos quais irreversíveis - e mais caras serão as soluções. O nível atual de emissões quebrará pontos de inflexão, com consequências catastróficas que podem nos levar a limites nos quais a adaptação seja impossível.

É necessário refletir sobre as palavras de Greta Thunberg: nós não estamos fazendo o suficiente, admitamos. Estamos falhando, escolhendo fracassar e não seremos perdoados pelas próximas gerações. Deixemos de lado o medo de ousar, até porque o projeto em questão não é tão ambicioso.

Concordamos com essa posição. O Brasil já demonstrou capacidade de reagir em tempos difíceis, e um exemplo notável foi o Proalcool. Não há razão para nos esquivarmos de grandes desafios, sobretudo quando os benefícios serão enormes, em todos os sentidos. Muito melhor ter metas ambiciosas que acomodar-se a compromissos sabidamente medíocres, que



sinalizam para o mercado um compromisso morno das autoridades e, portanto, desestimulam os investimentos necessários.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei do Senado nº 712, de 2015, nos termos da seguinte emenda substitutiva:



SF/19577.59022-18

c) a eficiência energética em todas as formas e usos de energia.

§ 1º

§ 2º O Plano Nacional de Energia (PNE) disporá sobre as metas a serem buscadas para o aumento da participação das fontes renováveis na oferta interna de energia, nos termos do inciso IX do *caput*. ” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

Senador FABIANO CONTARATO



SF/19577.59022-18

PARECER Nº , DE 2016

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 712, de 2015, do Senador Cristovam Buarque, que *altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira para o ano de 2040.*

RELATOR: Senador **BLAIRO MAGGI**

RELATOR AD HOC: Senador **FLEXA RIBEIRO**

I – RELATÓRIO

Submete-se à análise da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 712, de 2015, de autoria do Senador Cristovam Buarque, que *altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira para o ano de 2040.*

A proposição é composta de dois artigos. O art. 1º insere o inciso XI no art. 2º e o inciso IX no art. 4º da Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, que *institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima – PNMC e dá outras providências*, para estabelecer o conceito de “oferta interna de energia” e para inserir, no rol de objetivos dessa Política, o aumento da participação das fontes renováveis na oferta interna de energia em percentual mínimo.

No art. 2º é veiculada cláusula de vigência imediata, a contar da publicação da lei resultante da proposição.

A proposição foi distribuída à CMA e à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), cabendo à última a apreciação em caráter terminativo.

Não foram oferecidas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Compete à CMA, nos termos do art. 102-A, inciso II, alínea *a*, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), opinar sobre assuntos atinentes à defesa do meio ambiente, especialmente sobre controle da poluição.

Segundo o Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC), a queima de combustíveis fósseis para geração de energia está entre as causas que mais contribuem para as mudanças climáticas. O aumento na temperatura média da Terra, até 2100, acima de dois graus Celsius em relação aos níveis pré-industriais representará grande fracasso para humanidade na sua relação com o meio ambiente, dadas as graves consequências desse aumento.

Não se pode tolerar que o desenvolvimento econômico seja alcançado tendo como consequência a degradação das condições de suporte à vida no planeta. Além dos problemas ambientais, um agravamento do aquecimento global será acompanhado de desestabilização dos meios produtivos, gerando prejuízos econômicos de grande magnitude.

O clima é um bem de uso comum e todos os esforços devem ser empreendidos por todas as nações para que o mundo possa ter a melhor estabilidade climática possível, como meio de assegurar às futuras gerações uma existência menos sofrida do que a aquela se delineia num cenário de aumento da temperatura média além dos dois graus.

O Brasil não se acomodou com sua condição de economia de baixo carbono, quando comparada às economias dos demais países do mundo, e continua se esforçando para ampliar sua contribuição no combate às mudanças do clima. Nesse sentido, o País apresentou ao Secretariado da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima sua pretendida Contribuição Nacionalmente Determinada (iNDC, em inglês), com compromisso de alcançar uma participação de 45% de energias renováveis na composição da matriz energética em 2030.

O Acordo de Paris, firmado por ocasião da COP 21, está sendo considerado um avanço importante, porém, a soma das emissões previstas nas iNDC apresentadas pelas nações envolvidas no acordo apontam para uma emissão global de 55 giga toneladas de gases de efeito estufa em 2030. Emissões nessa magnitude são incompatíveis com a limitação do aumento da temperatura nos parâmetros desejados. Isso significa que todos terão que se esforçar um pouco mais na redução de emissões.

Diante do quadro apresentado, a proposição ora em análise é extremamente oportuna. Partindo-se da iNDC brasileira, cuja meta para 2030 é de 45% de energia renovável na matriz energética, teríamos que avançar mais quinze pontos percentuais em dez anos (de 2030 a 2040). Apesar de ousada, a meta é viável. O Brasil já demonstrou sua capacidade de inovar no uso de fontes alternativas de energia. Temos grande expertise na geração hidráulica. Estamos avançando rapidamente nas gerações eólica e fotovoltaica, e somos referência na produção de biocombustíveis. A inclusão da meta proposta na Política Nacional sobre Mudança do Clima induzirá Estado e sociedade a acelerar o processo de substituição gradual na nossa matriz energética de fontes ricas em emissão de carbono por fontes limpas e renováveis.

Apesar do notório mérito da presente proposição, entendemos que alguns aspectos devem ser aprimorados. O conceito de oferta interna de energia pode ser adequado no sentido de se adotar a definição internacional, que é utilizada pelo Ministério das Minas e Energia.

Além disso, o texto do novo inciso IX do art. 4º da Lei nº 12.187, de 2009, apresenta discrepância entre o percentual grafado em algarismos arábicos e aquele escrito por extenso e entre parênteses. Sugerimos também que o aumento da participação das fontes renováveis, no percentual proposto, ocorra **até 2040**, e não **em 2040**, para que o avanço aconteça de forma gradual. Propomos, portanto, emenda substitutiva.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei do Senado nº 712, de 2015, nos termos da seguinte emenda substitutiva:

EMENDA Nº 1 – CMA (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 712, DE 2015

Altera a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, para estabelecer meta de participação de fontes renováveis na matriz energética brasileira até o ano de 2040.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 2º e 4º da Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 2º**

.....

IX -;

X -; e

XI – oferta interna de energia: soma do consumo final de energia do País, das perdas na distribuição e armazenagem, e das perdas nos processos de transformação.” (NR)

.....

“**Art. 4º**

.....

VIII –;

IX – ao aumento da participação das fontes renováveis na oferta interna de energia para, no mínimo, sessenta por cento até 2040.

.....” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 10 de maio de 2016.

Senador Otto Alencar, Presidente

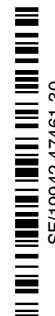
Senador Blairo Maggi, Relator

Senador Flexa Ribeiro, Relator Ad Hoc

4

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 279, de 2016, do Senador Romário, que altera a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), para determinar que projetos e tipologias construtivas adotados em programas habitacionais públicos ou subsidiados com recursos públicos considerem os princípios do desenho universal.



Relator: Senador WEVERTON

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei do Senado nº 279, de 2016, inscreve no Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015), a obrigação de serem observados os princípios do desenho universal, quando da aquisição, pela pessoa com deficiência, de um imóvel financiado, direta ou indiretamente, pelo poder público. A alteração entrará em vigor 90 dias após a publicação da Lei.

O autor informa que a alteração proposta constará do texto do projeto que resultou no Estatuto da Pessoa com Deficiência, por ele relatado. Entretanto, foi vetado pela ex-Presidente Dilma Rousseff, sob o argumento de que poderia encarecer as unidades habitacionais e de que estas poderiam ser adaptadas caso necessário. O Senador Romário considera, no entanto, que o desenho universal já integra o direito brasileiro desde a edição da Lei da Acessibilidade (Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000), e que o custo de construção é irrisório em comparação com o de adaptação.

A proposição foi distribuída para as Comissões de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH) e de Serviços de Infraestrutura (CI), cabendo à última a decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CI opinar sobre a matéria. Em se tratando de deliberação terminativa, também os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa serão analisados.

Não se enxergam óbices de constitucionalidade. Trata-se do exercício de competência concorrente entre a União, os estados e o Distrito Federal a “proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência” (Constituição Federal, art. 24, inciso XIV), não existindo reserva de iniciativa em favor de outros Poderes. Não encontramos nenhum óbice quanto à juridicidade ou à técnica legislativa.

No mérito, acolhemos enfaticamente os argumentos do autor. O desenho universal é condição de dignidade e tratamento isonômico aos beneficiários da política habitacional. A recusa do Poder Executivo em implantá-lo nos projetos de sua responsabilidade é parte de um contexto mais amplo de abordagem meramente quantitativa da temática habitacional, que resultou em gravíssimas falhas verificadas nos empreendimentos financiados pelo Programa Minha Casa, Minha Vida, conforme atestado, inclusive, pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Conjuntos mal construídos, distantes da malha urbana, sem infraestrutura, comércio, serviços e transporte foram, em muitos casos, abandonados pelos beneficiários e tomados por vândalos e invasores.

O projeto em análise contribui para resgatar a dignidade não apenas das pessoas com deficiência, mas de toda a população brasileira, que precisa ser tratada não como objeto, mas como sujeito das políticas públicas nacionais.



SF/19942.47461-30

III – VOTO

Em razão do exposto, o voto é pela constitucionalidade, juridicidade, adequada técnica legislativa e, no mérito, pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 279, de 2016.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 279, DE 2016

Altera a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), para determinar que projetos e tipologias construtivas adotados em programas habitacionais públicos ou subsidiados com recursos públicos considerem os princípios do desenho universal.

AUTORIA: Senador Romário

DESPACHO: Às Comissões de Direitos Humanos e Legislação Participativa; e de Serviços de Infraestrutura, cabendo à última decisão terminativa



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Sen. Romário (PSB-RJ)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2016

Altera a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a *Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)*, para determinar que projetos e tipologias construtivas adotados em programas habitacionais públicos ou subsidiados com recursos públicos considerem os princípios do desenho universal.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 32 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 32.**

VI – Definição de projetos e adoção de tipologias construtivas que considerem os princípios do desenho universal.

..... (NR)”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Há pouco mais de um ano, tive a honra de relatar, no Senado Federal, a proposição que veio a se tornar a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, conhecida como Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência. Ao defender a aprovação da matéria, reconheci que havia aspectos que mereciam aprimoramento e me prontifiquei a participar desse trabalho, mas defendi conscientemente a aprovação rápida de uma lei boa para que não ficassemos mais uma década construindo uma lei ótima, enquanto as pessoas com deficiência continuariam sem medidas importantes para a sua inclusão social. Este posicionamento, aconteceu, pela limitação que tive como relator do processo, já em sua fase final.



SF/16013.57277-37

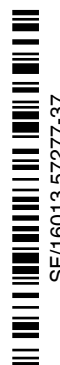
Já esperava, naquela ocasião, que alguns aspectos polêmicos pudessem ser objeto de veto presidencial, mas foi com surpresa que recebi o veto ao inciso II do art. 32, que determinava a observância dos princípios do desenho universal em projetos arquitetônicos e nas tipologias construtivas adotadas em programas habitacionais públicos ou subsidiados com recursos públicos.

Se essa fosse, afinal, uma proposta vanguardista, que rompesse drasticamente com padrões já consolidados, não seria tão surpreendente o veto. Mas o desenho universal é um conceito já consagrado. Já está presente na Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, conhecida como Lei de Acessibilidade, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação. Nessa lei, o desenho universal é definido, em seu art. 2º, inciso X, como “concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou de projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva”.

O Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, que regulamenta essa lei, define o desenho universal como “concepção de espaços, artefatos e produtos que visam a atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade”.

O conceito de desenho universal já é, portanto, parte do nosso Direito e deve ser observado há mais de uma década. Não havia, portanto, nenhuma grande revolução na Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, que apenas reforçava a necessidade de aplicar esse conceito aos programas habitacionais públicos ou subsidiados com recursos públicos. Mas esse reforço era necessário diante da resistência de alguns empreendedores imobiliários, que se recusam a obedecer às leis e regulamentos já vigentes, apegando-se a práticas, padrões e costumes antiquados, já superados, numa atitude até mesmo pouco inteligente, pois reduzem os potenciais compradores de suas obras às “pessoas padrão”, em vez de todas as pessoas. Alegavam, sempre, que obedecer a lei traria custos altos, então seguiam infringindo.

A propósito, é importante que se diga que os custos de adoção do desenho universal são irrisórios nas fases de projeto ou de construção. Maior é o custo de reformar e adaptar algo já pronto, o que sempre deverá ser feito, pois



a acessibilidade já é legalmente exigida. E maior ainda é o custo social da exclusão, constitucionalmente inadmissível e moralmente inaceitável.

Em suma, a alteração é tão singela quanto é importante. Desrespeitar o desenho universal em programas habitacionais públicos ou subsidiados com recursos públicos é colocar o Poder Público a serviço da exclusão. Em vez disso, o Poder Público deve garantir e fomentar que tudo possa ser usado por todos, ou seja, que nada exclua. Essa é a essência da ideia de inclusão, pela qual lutamos tanto: que a sociedade seja para todos, e não apenas para a maioria ou para supostas pessoas-padrão, que objetivamente não existem.

Por essas razões, solicito o apoio dos ilustres Pares à proposição.

Sala das Sessões,

Senador ROMÁRIO
PSB/RJ



SF/16013.57277-37

LEGISLAÇÃO CITADA

Decreto nº 5.296, de 2 de Dezembro de 2004 - 5296/04

Lei nº 10.098, de 19 de Dezembro de 2000 - LEI DE ACESSIBILIDADE - 10098/00

Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015 - ESTATUTO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA. - 13146/15
artigo 32



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 74, DE 2018

Da COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 279, de 2016, do Senador Romário, que Altera a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), para determinar que projetos e tipologias construtivas adotados em programas habitacionais públicos ou subsidiados com recursos públicos considerem os princípios do desenho universal.

PRESIDENTE: Senadora Regina Sousa

RELATOR: Senador Hélio José

RELATOR ADHOC: Senador Paulo Paim

12 de Dezembro de 2018



PARECER Nº , DE 2017

Da COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 279, de 2016, do Senador Romário, que *altera a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), para determinar que projetos e tipologias construtivas adotados em programas habitacionais públicos ou subsidiados com recursos públicos considerem os princípios do desenho universal.*



SF/18569.58860-08

Relator: Senador **HÉLIO JOSÉ**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa o Projeto de Lei do Senado nº 279, de 2016, que, por meio de seu art. 1º, inscreve, no Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015), a obrigação de serem “observados” os “princípios do desenho universal”, quando da aquisição, pela pessoa com deficiência, de um imóvel financiado, direta ou indiretamente, pelo poder público. O segundo e último artigo da proposição ora relatada determina a entrada em vigor da lei 90 dias após a data de sua publicação.

Em suas justificações, o autor da proposição traz dois argumentos: inicialmente, chama a atenção para a razoabilidade da adoção dos princípios do desenho universal na construção civil, desvencilhando-se mesmo de um suposto problema de racionalidade econômica do projeto, ao aduzir que são “irrisórios” os custos implicados, ao menos nas fases de projeto e construção, pela adoção do “desenho universal”. Sua segunda linha argumentativa refere-se ao fato de o desenho universal não ser estranho a nosso ordenamento jurídico, tendo sido previsto no Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, e tendo sido inscrito na Lei de Acessibilidade (Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000) pela mencionada Lei nº 13.146, de

2015, que a proposição busca alterar para melhor afirmar o desenho universal.

A proposição foi distribuída a esta comissão e à Comissão de Serviços de Infraestrutura, que sobre ela decidirá terminativamente. Perante esta Comissão, não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Conforme o inciso VI do art. 102-E do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CDH o exame de proposições que digam respeito à proteção e integração social das pessoas com deficiência, o que faz regimental o seu exame do PLS nº 279, de 2016.

Não se enxergam óbices de constitucionalidade. Trata-se do exercício de competência concorrente entre a União, os estados e os municípios a “proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência” (Constituição Federal, art. 24, inciso XIV). E a União, no caso, legisla sobre normas gerais, ao abrigo do § 1º do art. 24 da Carta Magna.

Tampouco observam-se óbices de juridicidade. A espécie normativa escolhida é a correta, a saber, uma lei de iniciativa do Parlamento. Ainda que já existam referências normativas à ideia de desenho universal, como lembra o próprio autor do projeto, a proposição não colide com elas em momento algum, adquirindo assim possível cogência.

No que respeita ao mérito, não temos como não acolher os argumentos do autor: trata-se de ideia normativa já presente em nosso ordenamento jurídico, de caráter humanista (portanto acorde com o espírito de nossas leis) e, possivelmente, de grandes consequências históricas, visto que promove a integração de pessoas aos diversos processos sociais em curso, assim os qualificando. Ademais, coaduna-se bem com o sentido da atividade legislativa deste Parlamento ao longo dos últimos 29 anos, que tem sido a da promoção da igualdade nas relações sociais brasileiras.



III – VOTO

Em razão do exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 279, de 2016.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





Relatório de Registro de Presença
CDH, 12/12/2018 às 11h - 101ª, Extraordinária
Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa

MDB	
TITULARES	SUPLENTE
FERNANDO BEZERRA COELHO	1. VALDIR RAUPP PRESENTE
MARTA SUPPLY PRESENTE	2. VAGO
HÉLIO JOSÉ	3. VAGO
VAGO	4. VAGO

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PDT, PT)	
TITULARES	SUPLENTE
HUMBERTO COSTA	1. GLEISI HOFFMANN
FÁTIMA BEZERRA PRESENTE	2. LINDBERGH FARIAS
PAULO PAIM PRESENTE	3. PAULO ROCHA PRESENTE
REGINA SOUSA PRESENTE	4. JORGE VIANA

Bloco Social Democrata (PSDB, DEM)	
TITULARES	SUPLENTE
EDUARDO AMORIM	1. VAGO
JOSÉ MEDEIROS	2. VAGO
VAGO	3. VAGO
VAGO	4. VAGO

Bloco Parlamentar Democracia Progressista (PP, PSD)	
TITULARES	SUPLENTE
CIRO NOGUEIRA	1. SÉRGIO PETECÃO PRESENTE
ANA AMÉLIA PRESENTE	2. KÁTIA ABREU

Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania (PPS, PSB, PCdoB, PV, REDE, PODE)	
TITULARES	SUPLENTE
JOÃO CAPIBERIBE	1. LÍDICE DA MATA
ROMÁRIO	2. VANESSA GRAZZIOTIN PRESENTE

Bloco Moderador (PTB, PRB, PR, PTC)	
TITULARES	SUPLENTE
MAGNO MALTA	1. CIDINHO SANTOS PRESENTE
JOSÉ PIMENTEL PRESENTE	2. PEDRO CHAVES PRESENTE

Não Membros Presentes

DÁRIO BERGER
ROMERO JUCÁ
ATAÍDES OLIVEIRA
ACIR GURGACZ
VICENTINHO ALVES

DECISÃO DA COMISSÃO

(PLS 279/2016)

NA 101ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, REALIZADA NESTA DATA, A PRESIDENTE DESIGNA O SENADOR PAULO PAIM RELATOR "AD HOC". A COMISSÃO APROVA O RELATÓRIO, QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA CDH, FAVORÁVEL AO PROJETO.

12 de Dezembro de 2018

Senadora REGINA SOUSA

Presidente da Comissão de Direitos Humanos e Legislação
Participativa

5



SENADO FEDERAL
GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 310, de 2018, do Senador Eduardo Lopes, que *modifica o art. 73 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, para determinar que percentual do preço pago pela utilização de poste, duto, conduto ou servidão seja destinado ao Município em que eles estejam localizados.*



Relator: Senador **ZEQUINHA MARINHO**

I – RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 310, de 2018, de autoria do Senador Eduardo Lopes. Essa proposição, por meio da alteração do art. 73 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, estabelece que 10% (dez por cento) do preço pago das empresas que utilizem poste, duto, conduto ou servidão sejam entregues ao município onde ocorre a exploração.

O autor da proposição argumenta que a exploração de poste, duto, conduto ou servidão “gera recursos extras para as empresas do setor elétrico” que não estão relacionadas ao serviço público que lhes foi outorgado. Também pondera que as empresas responsáveis pela exploração “alugam seus postes e outros equipamentos, que se localizam em área pública, para fixação de cabos das empresas do setor de telecomunicações”. Ou seja, o espaço público, com bens de uso comum do povo, estaria sendo utilizado para gerar lucro para empresas privadas sem qualquer compensação para os municípios.

O PLS foi remetido a esta Comissão para decisão terminativa.

II – ANÁLISE

O art. 104 do RISF estabelece que compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) opinar sobre matérias pertinentes 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 e (ii) outros assuntos correlatos. Como o PLS nº 310, de 2018, trata da exploração de poste, duto, conduto ou servidão, itens presentes em vários setores de infraestrutura, é inequívoca a competência desta Comissão para apreciar a proposição.

De início, ressalto que é louvável a preocupação do autor do PLS nº 310, de 2018, em disciplinar o que podemos chamar de receitas acessórias ou extraordinárias à concessão e em garantir que os municípios sejam, de alguma forma, compensados pela utilização de um espaço público. Entretanto, considero que não é possível avançarmos com a proposição por conflito com a nossa Constituição Federal.

Podemos constatar que a destinação aos municípios de parte do preço pago às empresas que exploram poste, duto, conduto ou servidão é, na verdade, um tributo, porquanto constitui uma obrigação *ex lege*, decorrente de lei, em moeda, o qual não se constitui em sanção por ato ilícito e que tem por sujeito ativo, credor, uma pessoa política e por sujeito passivo, o devedor, uma pessoa apontada na lei da entidade tributante, cobrada mediante atividade administrativa vinculada.

Trata-se, na linguagem jurídica, de uma exação, cuja criação, contudo, não é albergada pela Constituição Federal. Esse tributo não está nela previsto. Dessa conclusão, temos questões conflituosas, como abordaremos a seguir.

Como os recursos auferidos não têm forma de utilização definida, a exação tem a feição de imposto. Ocorre que o § 3º do art. 155 da Constituição Federal veda a criação de novos impostos sobre operações relativas a serviços de telecomunicações, energia elétrica, derivados de petróleo, combustíveis e minerais.

Como forma de contornar a vedação constitucional acima, poderia ser alegado que o PLS estaria criando uma taxa. Todavia, essa argumentação não se sustenta, visto que o fato gerador previsto no PL não é configurado por uma atuação estatal específica, referível ao contribuinte. Essa atuação deveria ser: o exercício regular do poder de polícia; ou a



SF/19392.95890-10

prestação ao contribuinte, ou colocação à disposição deste, de serviço público específico e divisível, nos termos previsto pelo art. 145, inciso II, da nossa Constituição, e pelo art. 77 do Código Tributário Nacional (Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966). Entretanto, não é nada disso.

A exploração de poste, duto, conduto ou servidão não necessariamente se enquadra no conceito de serviço público, ainda que esteja associada a uma empresa prestadora de serviço público, como no caso da distribuição de energia elétrica. Ao nosso ver, no exemplo em questão, trata-se de um serviço particular, adjacente e secundário, mas não está na gênese da concessão dada ao prestador privado do serviço público de distribuição de energia elétrica. Dessa maneira, seria inviável criar uma taxa nos termos pretendidos justamente porque a exploração dos postes não é um serviço público, embora dela decorrente.

Mesmo que o tributo fosse previsto na Constituição Federal, igualmente faleceria competência à União para criá-lo, pois seus recursos destinam-se aos municípios. O tributo seria municipal, e deveria ser criado, individualmente, por cada uma das municipalidades, que são detentoras de competência tributária específica. Reafirmamos que, todavia, neste caso, inexistente competência para a criação de referido tributo. De fato, a competência para instituir tributos e impostos não previstos na Constituição é exclusiva da União. Estados, Municípios e o Distrito Federal só podem instituir tributos previstos constitucionalmente para eles.

No mérito, ao que tudo indica, o PL partiu da premissa de que a receita obtida com a exploração de poste, duto, conduto ou servidão é destinada integralmente às empresas do setor elétrico. Entretanto, no caso de serviços públicos, isso não pode ocorrer.

O art. 11 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, estabelece que o poder concedente poderá prever em favor da concessionária de serviços públicos a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade. Contudo, há uma condição: favorecer a modicidade das tarifas.

Dessa forma, de acordo com a Lei nº 8.987, de 1995, pelo menos uma parte das receitas com a exploração de poste, duto, conduto ou servidão, se realizada por uma prestadora de serviço público, deve ser destinada à modicidade da tarifa relacionada a esse serviço. A receita não pode ser, portanto, direcionada apenas à geração de lucro das empresas. Nesse



SF/19392.95890-10

contexto, a aprovação do PLS poderia resultar em elevação de tarifas, ou seja, os consumidores pagariam uma tarifa maior para que os municípios tivessem um aumento de arrecadação.

Um exemplo ilustra o impacto potencial acima mencionado.

Conforme regulamentação da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), a receita das distribuidoras de energia elétrica obtida pelo uso de postes por empresas de telecomunicações é compartilhada com os seus consumidores. O valor pago às distribuidoras de energia elétrica pela utilização de postes é definido pela Resolução Conjunta nº 4, de 16 de dezembro de 2014, da Aneel e da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel).

Segundo o Diretor Geral da Aneel, em nota divulgada pela Anatel em seu sítio eletrônico, a receita obtida pelas distribuidoras de energia elétrica com o compartilhamento de postes seria de R\$ 1,2 bilhão, dos quais R\$ 720 milhões (60%) são direcionados à modicidade tarifária, o que permitiria um alívio de 0,4% nas tarifas de energia elétrica e que pode chegar a 1,2% se “tudo estiver regularizado”. Destaco que essa divisão de receita está consubstanciada no Submódulo 2.7 dos Procedimentos de Regulação Tarifária (PRORET), aprovado pela Resolução nº 819, de 19 de junho de 2018.

Nesse contexto, o PLS, ao destinar de 10% da receita da distribuidora de energia elétrica oriunda em pagamentos de empresas que utilizam seus postes, elevará a tarifa de energia elétrica. Tendo como referência os dados apresentados pelo Diretor-Geral da Aneel, a elevação seria de 0,04 ponto percentual (p.p.), podendo chegar a 0,12 p.p caso ocorra a regularização do uso de postes.

Ademais, a medida proposta pela proposição pode ser usada pelas distribuidoras de energia elétrica como desculpa para reduzir seus esforços no combate à ocupação irregular e na oferta de espaço nos postes para outros usos. Isso porque o PLS também reduz a parcela que caberia a essas empresas.

Portanto, no contexto apresentando, a fim de recompensar os municípios, o projeto poderia, mesmo sem pretender, penalizar os consumidores e os esforços de regularização na utilização de postes, dutos, condutos e servidões.



III – VOTO

Diante do exposto, voto pela rejeição do PLS nº 310, de 2018.

Sala da Comissão,

, Presidente

Senador Zequinha Marinho, Relator



SF/19392.95890-10



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 310, DE 2018

Modifica o art. 73 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, para determinar que percentual do preço pago pela utilização de poste, duto, conduto ou servidão seja destinado ao Município em que eles estejam localizados.

AUTORIA: Senador Eduardo Lopes (PRB/RJ)

DESPACHO: À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2018

Modifica o art. 73 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, para determinar que percentual do preço pago pela utilização de poste, duto, conduto ou servidão seja destinado ao Município em que eles estejam localizados.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Acrescenta-se o seguinte § 2º ao art. 73 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, renomeando-se o parágrafo único para § 1º:

“**Art. 73.**

§ 1º

§ 2º Dez por cento do preço pago pela utilização de poste, duto, conduto ou servidão será entregue pela empresa que o receba para o Município em que aqueles estiverem localizados. (NR)”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O compartilhamento de infraestrutura é a utilização de uma estrutura por várias entidades de forma simultânea. Prestadores de serviços de telecomunicações podem compartilhar vários tipos de infraestrutura com diversas entidades. A Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, conhecida como Lei Geral de Telecomunicações, estabelece o compartilhamento de infraestrutura como obrigação e, também, como direito dos prestadores de

serviços de telecomunicações de interesse coletivo. Nesse sentido, o caput do art. 73 da Lei diz que tais players terão direito à utilização de postes, dutos, condutos e servidões pertencentes ou controlados por prestadora de serviços de telecomunicações ou de outros serviços de interesse público, de forma não discriminatória e a preços e condições justos e razoáveis.

O compartilhamento gera recursos extras para as empresas do setor elétrico. É uma fonte de receita extra, não derivada propriamente do serviço público que lhes foi outorgado. Estas empresas alugam seus postes e outros equipamentos, que se localizam em área pública, para fixação de cabos das empresas do setor de telecomunicações. Ou seja, o espaço público: ruas, praças e outros logradouros públicos, bens de uso comum do povo, são utilizados para gerar lucro para empresas privadas, sem que haja qualquer retorno ou compensação para os Municípios. É uma distorção inaceitável.

A alteração que propomos na Lei Geral de Telecomunicações determina que dez por cento do preço pago pela utilização de poste, duto, conduto ou servidão seja destinado ao Município em que eles estejam localizados. Nada mais justo do que remunerar a municipalidade pelo uso do espaço público para geração de riqueza que, atualmente, é apropriada integralmente pela empresa privada.

Contando com que os senhores Senadores e senhoras Senadoras têm o pleno entendimento da relevância do tema, pedimos apoio para a aprovação da matéria.

Sala das Sessões,

Senador EDUARDO LOPES



SF/18587.78690-17

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 9.472, de 16 de Julho de 1997 - Lei Geral de Telecomunicações - 9472/97

<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9472>

- artigo 73

6



SENADO FEDERAL

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 3.258, de 2019, da Senadora Daniella Ribeiro, que *altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, idosos e pessoas com deficiência o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno.*



SF/19715.57345-95

Relator: Senador **ACIR GURGACZ****I – RELATÓRIO**

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei nº 3.258, de 2019, de autoria da Senadora Daniella Ribeiro, que *altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, idosos e pessoas com deficiência o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno.*

O PL conta com dois artigos. O primeiro altera a Lei nº 12.587, de 2012, para conferir o direito das mulheres, idosos e das pessoas com deficiência a solicitar o desembarque fora dos pontos de parada do transporte coletivo no período noturno. O segundo artigo é o prazo de vigência da lei resultante do projeto, que será de quinze dias após sua publicação oficial.

Não foram oferecidas emendas no prazo regimental.

Na justificção, a autora do projeto argumenta que o transporte coletivo noturno pode representar risco à integridade física, especialmente de mulheres, idosos e pessoas com deficiência. A autora afirma ainda que diversas cidades brasileiras inclusive já legislaram sobre o tema, como São Paulo, João Pessoa e Campina Grande.

O PL tramitou na Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa, tendo recebido parecer favorável, na forma do substitutivo apresentado.



SENADO FEDERAL

Para corrigir possível inconstitucionalidade do texto, a Emenda nº 1 – CDH (Substitutivo) modifica a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, por entender que este é o compêndio legal mais adequado ao tema, além de conferir aos entes responsáveis pela prestação do serviço a competência para regulamentar a matéria.

Após tramitação na CDH, a matéria foi distribuída à CI, em decisão terminativa.

II – ANÁLISE

Nos termos do Regimento Interno do Senado Federal, cabe à CI pronunciar-se sobre transportes terrestres e, por força da tramitação terminativa nesta Comissão, compete-nos também a análise dos aspectos formais da proposição, como a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Iniciemos, pois, pela análise de constitucionalidade. Nos termos do art. 22, XI, da Constituição Federal, compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transportes. Assim, o Congresso Nacional e quaisquer de seus membros têm competência para a iniciativa de proposição. Ademais, a proposição não se insere no rol das iniciativas privativas do Presidente da República fixado pelo § 1º do art. 61 da Carta Magna.

O projeto não apresenta problemas de regimentalidade. Quanto à juridicidade e técnica legislativa, concordamos com as ponderações da CDH. A Lei nº 12.587, de 2012, trata apenas de diretrizes gerais da Política Nacional de Mobilidade Urbana e, portanto, não é adequado modificá-la para tratar da operação dos veículos de transporte coletivo.

Para não ferir a competência dos entes federados para tratar de seus respectivos transportes coletivos, a CDH corretamente propôs alteração para sanar os problemas de constitucionalidade apontados. Ao alterar a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, o projeto apenas inclui o direito da população mais vulnerável de solicitar o desembarque fora dos pontos oficiais de parada no período noturno sem, contudo, entrar em seus pormenores, que continuam na competência de quem organiza esse transporte.

O substitutivo apresentado mantém as alterações propostas pela autora na Lei nº 12.587, de 2012, para incluir entre as atribuições da União, dos Estados e dos Municípios, a competência para estabelecer políticas que aumentem a segurança do usuário do transporte público, especialmente no período noturno.

No mérito, o projeto merece prosperar na medida em que cria uma política pública que vai aumentar a segurança da parcela mais vulnerável do usuário do transporte público em todas as esferas.



SF/19715.57345-95



SENADO FEDERAL

Faz-se necessário apenas corrigir um possível erro de digitação da emenda e alterar o termo “idosas” para “idosos”, de maneira que toda essa parcela da população seja contemplada.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **aprovação** da matéria, na forma da Emenda nº 1 – CDH, com a seguinte subemenda que apresentamos:

SUBEMENDA Nº**(à Emenda nº 1 – CDH)**

Substitua-se, onde houver, no Substitutivo da CDH ao Projeto de Lei nº 3.258, de 2019, o termo “idosas” por “idosos”.

Sala das Comissões, 09 de outubro de 2019.

Senador **ACIR GURGACZ**

PDT/RO





SENADO FEDERAL
GABINETE DA SENADORA DANIELLA RIBEIRO

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, idosos e pessoas com deficiência o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno.



SF/19153.12797-09

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 14-A. É direito das mulheres, dos idosos e das pessoas com deficiência solicitarem o desembarque fora dos pontos de parada do transporte coletivo no período noturno.

§ 1º O desembarque poderá ser efetuado em qualquer local onde seja a parada do veículo seja permitida e possa ser realizada em condições de segurança.

§ 2º O disposto no *caput* não se aplica aos corredores de ônibus e aos sistemas de BRT (*Bus Rapid Transit*).

§ 3º O ente responsável pela prestação do serviço poderá excluir linhas, vias e regiões da aplicação do disposto no *caput*, por razões de trânsito, segurança viária ou necessidade da operação.

§ 4º Ato do Poder Executivo do ente responsável pela prestação do serviço definirá o horário que compreende o período noturno.”

“Art. 16.

VIII - estabelecer políticas que aumentem a segurança do usuário do transporte público interestadual, especialmente no período noturno.



SENADO FEDERAL
GABINETE DA SENADORA DANIELLA RIBEIRO

.....” (NR)

“Art. 17.

IV - estabelecer políticas que aumentem a segurança do usuário do transporte público intermunicipal, especialmente no período noturno.

.....” (NR)

“Art. 18.

V - estabelecer políticas que aumentem a segurança do usuário do transporte público local, especialmente no período noturno.

.....” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor quinze dias após sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Infelizmente, a opção pelo transporte coletivo à noite pode apresentar um real risco à integridade física. Esse risco é ainda maior para a população mais vulnerável: mulheres, idosos e pessoas com deficiência.

Diversas cidades já optaram por autorizar os motoristas de ônibus a parar fora dos pontos de ônibus para que mulheres desembarquem em locais mais seguros e acessíveis. A capital de São Paulo tem lei aprovada desde 2016; na Paraíba, João Pessoa e Campina Grande têm leis, respectivamente, desde janeiro de 2017 e maio de 2018.

Queremos estender esse direito às mulheres de todo o Brasil, além de incluir pessoas idosas, que podem apresentar maior dificuldade de locomoção, e pessoas com deficiência, para as quais a avaliação do risco pode ser mais difícil.



SF/19153.12797-09



SENADO FEDERAL
GABINETE DA SENADORA DANIELLA RIBEIRO

Certos do mérito dessa iniciativa, pedimos aos pares a sua expedita aprovação nesta Casa.

Sala das Sessões,

Senadora DANIELLA RIBEIRO

PP - PB





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 3258, DE 2019

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, idosos e pessoas com deficiência o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno.

AUTORIA: Senadora Daniella Ribeiro (PP/PB)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012 - Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
Lei de Mobilidade Urbana - 12587/12
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2012;12587>



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 107, DE 2019

Da COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, sobre o Projeto de Lei nº 3258, de 2019, da Senadora Daniella Ribeiro, que Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, idosos e pessoas com deficiência o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno.

PRESIDENTE: Senador Paulo Paim

RELATOR: Senador Flávio Arns

05 de Setembro de 2019



PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, sobre o Projeto de Lei nº 3.258, de 2019, da Senadora Daniella Ribeiro, que *altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, idosos e pessoas com deficiência o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno.*

Relator: Senador **FLÁVIO ARNS**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH) o Projeto de Lei (PL) nº 3.258, de 2019, de autoria da Senadora Daniella Ribeiro.

O projeto altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, idosos e pessoas com deficiência o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno. Para tanto, inclui na mencionada lei o art. 14-A, que prevê que o desembarque poderá ser efetuado em qualquer local onde a parada de veículo seja permitida e possa ser realizada em condições de segurança.

Acrescenta que a medida não se aplica aos corredores de ônibus e aos sistemas de BRT (“Bus Rapid Transit”); dá ao ente responsável pela prestação do serviço a opção de excluir linhas, vias e regiões dessa determinação, por razões de trânsito, segurança viária ou necessidade da operação; incumbe, ainda, ao Poder Executivo do ente responsável pela prestação do serviço definir o horário que compreenda o período noturno.

Ademais, acrescenta aos arts. 16, 17 e 18 da referida lei a previsão de que as políticas relacionadas ao transporte de passageiros, em nível intermunicipal e interestadual, levarão em consideração a segurança do usuário no período noturno.

Na justificação da matéria, a autora afirma que medidas nesse sentido vêm sendo adotadas pontualmente em Estados e cidades do País.

Com a proposição, conforme explica, pretende-se estender essa possibilidade a todas as unidades federativas.

O PL foi distribuído para exame da CDH e da Comissão de Serviços de Infraestrutura, que decidirá sobre o tema em caráter terminativo.

Não foram apresentadas emendas ao texto.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 102-E, do Regimento Interno do Senado Federal, cabe à CDH opinar sobre proposições que afetem os direitos da mulher e que se refiram a proteção de pessoas com deficiência e idosas, sendo, pois, regimental o exame do projeto por esta Comissão.

No mérito, a proposição veicula conteúdo assaz relevante, pois busca oferecer novas alternativas de descida de mulheres, pessoas com deficiência e idosos usuários do transporte público noturno, visando, com isso, aumentar a segurança.

Infelizmente, são frequentes os relatos de passageiros desses grupos submetidos a situações de violência quando desembarcam nas paradas oficiais. O usuário de transporte coletivo geralmente tem que percorrer uma longa distância entre o ponto de ônibus e sua residência, atravessando locais ermos e pouco iluminados e expondo-se à ação de criminosos que ficam à espreita.

Dessa forma, mostra-se promissora a garantia instituída pela proposição, no sentido de que usuárias mulheres, pessoas com deficiência e idosas possam desembarcar em área menos perigosa em horário noturno.

Entretanto, a via escolhida para efetivar a medida não parece ser a mais indicada. O projeto pretende modificar a Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, voltadas a Estados e municípios como prestadores do serviço de transporte coletivo urbano e intermunicipal. Como sabemos, cabe a tais entes a atribuição constitucional de legislar sobre referidos serviços.

Trata-se, portanto, de norma geral, que, certamente, não tem o objetivo de chegar a um nível de detalhamento capaz de dispor sobre a operacionalização das paradas do transporte público nas cidades brasileiras,

que é o sentido da alteração proposta no PL ora em análise. Em nosso sentir, a disciplina sobre operação de transporte coletivo urbano e intermunicipal integra a esfera de competência de Distrito Federal, Estados e Municípios.

Por esse motivo, acatamos a proposição na forma de texto substitutivo, com o objetivo de evitar que matéria tão importante venha a ter sua constitucionalidade questionada.

Nesse sentido, sugerimos transplantar a alteração proposta para a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, de forma a garantir, em linhas gerais, o direito ao desembarque fora dos pontos oficiais de parada, reservando a Distrito Federal, Estados e municípios sua regulamentação. A opção pela Lei nº 10.048, de 2000, justifica-se pela prioridade de tratamento que referido diploma confere a grupos especialmente vulneráveis.

III – VOTO

Em razão do exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 3.258, de 2019, na forma do seguinte substitutivo:

EMENDA Nº 1 – CDH (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI Nº 3.258, DE 2019

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, pessoas com deficiência e idosas o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 3º-A:

“**Art. 3º-A.** É direito das mulheres, das pessoas com deficiência e idosas solicitar o desembarque fora dos pontos de parada do transporte coletivo no período noturno, conforme dispuser o ente responsável pela prestação do serviço no exercício de sua competência federativa.”

Art. 2º Os arts. 16, 17 e 18 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16.

.....

VIII – estabelecer políticas que aumentem a segurança do usuário do transporte público interestadual, especialmente no período noturno.

.....” (NR)

“Art. 17.

.....

IV – estabelecer políticas que aumentem a segurança do usuário do transporte público intermunicipal, especialmente no período noturno.

.....”(NR)

“Art. 18.

.....

V – estabelecer políticas que aumentem a segurança do usuário do transporte público local, especialmente no período noturno.

.....” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



Relatório de Registro de Presença
CDH, 05/09/2019 às 09h - 93ª, Extraordinária
Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa

Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, REPUBLICANOS, PP)	
TITULARES	SUPLENTE
JADER BARBALHO	1. JARBAS VASCONCELOS PRESENTE
MARCELO CASTRO	2. DANIELLA RIBEIRO
VANDERLAN CARDOSO	3. LUIS CARLOS HEINZE
MAILZA GOMES PRESENTE	4. VAGO
VAGO	5. VAGO

Bloco Parlamentar PSDB/PSL (PSDB, PSL)	
TITULARES	SUPLENTE
EDUARDO GIRÃO PRESENTE	1. SORAYA THRONICKE
STYVENSON VALENTIM PRESENTE	2. ROMÁRIO
LASIER MARTINS PRESENTE	3. ROSE DE FREITAS
JUÍZA SELMA	4. MARA GABRILLI PRESENTE

Bloco Parlamentar Senado Independente (PATRIOTA, REDE, PDT, CIDADANIA, PSB)	
TITULARES	SUPLENTE
FLÁVIO ARNS PRESENTE	1. ALESSANDRO VIEIRA
ACIR GURGACZ PRESENTE	2. FABIANO CONTARATO
LEILA BARROS PRESENTE	3. JORGE KAJURU

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)	
TITULARES	SUPLENTE
PAULO PAIM PRESENTE	1. PAULO ROCHA PRESENTE
TELMÁRIO MOTA	2. ZENAIDE MAIA PRESENTE

PSD	
TITULARES	SUPLENTE
AROLDE DE OLIVEIRA PRESENTE	1. SÉRGIO PETECÃO
NELSINHO TRAD PRESENTE	2. LUCAS BARRETO

Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PL, PSC)	
TITULARES	SUPLENTE
MARCOS ROGÉRIO	1. MARIA DO CARMO ALVES
CHICO RODRIGUES	2. VAGO

Não Membros Presentes

MAJOR OLÍMPIO
MARCOS DO VAL

DECISÃO DA COMISSÃO

(PL 3258/2019)

NA 93ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, REALIZADA NESTA DATA, A COMISSÃO APROVA O RELATÓRIO DO SENADOR FLÁVIO ARNS, QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA CDH, FAVORÁVEL AO PROJETO, NA FORMA DA EMENDA Nº 1-CDH (SUBSTITUTIVO).

05 de Setembro de 2019

Senador PAULO PAIM

Presidente da Comissão de Direitos Humanos e Legislação
Participativa

7

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 3.598, de 2019, da Senadora Leila Barros, que altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, para favorecer a prática do ciclismo e promover a integração de modais no transporte urbano.



SF/19872.28310-46

Relator: Senador **ALESSANDRO VIEIRA**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei (PL) nº 3.598, de 2019, encontra-se nesta Comissão para deliberação em caráter terminativo.

O PL contém cinco artigos. O primeiro descreve o objetivo da proposição, a saber: *altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, para favorecer a prática do ciclismo e promover a integração de modais no transporte urbano.*

O art. 2º acresce o § 4º ao art. 41 dessa lei para determinar que as cidades para as quais a elaboração de Plano Diretor é obrigatória devem elaborar plano de mobilidade que promova integração dos modais de transporte automotor, ferroviário, metroviário e ciclovitário.

O art. 3º promove a inserção do inciso VIII ao art. 42-B. Esse novo inciso inclui no rol dos elementos mínimos contidos no projeto específico, a ser elaborado por municípios que pretendam ampliar o seu perímetro urbano, o planejamento de transporte urbano com veículos automotores, ferroviário, metroviário e ciclovitário, proporcionando sua integração, com vistas a melhorar a mobilidade.

O art. 4º inclui o art. 45-A na lei para determinar que a construção de ciclovias, ciclorrotas, ciclofaixas e bicicletários com recursos públicos deve ser precedida de audiência pública onde seja mostrado o traçado, localização e características técnicas do projeto.

O art. 5º é a cláusula de vigência, que será de 180 dias a partir da data de publicação da lei.

A autora da proposição pondera que a medida irá promover o desenvolvimento do ciclismo como forma de transporte individual e a integração de todos os modais de transporte urbano para garantir efetiva mobilidade na cidade.

Para a Senadora, as alterações na Lei nº 10.257, de 2001, pretendem: melhorar o planejamento urbano por meio do planejamento de mobilidade e transporte; obrigar que no planejamento urbano das cidades haja integração dos modais automotor, ferroviário, metroviário e cicloviário; e propiciar maior participação da sociedade na implantação de ciclovias, ciclofaixas e bicicletários.

Finalmente, de acordo com a autora, o projeto valoriza a preservação da vida e segurança dos cidadãos, garante o uso de novos meios de transporte, promove a implantação do modal cicloviário e favorece o planejamento e integração de modais.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Segundo o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar sobre matérias pertinentes a transportes de terra, mar e ar.

Antes do mérito, é necessário avaliar a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade, incluída a boa técnica legislativa, do PL nº 3.598, de 2019, diante do fato de a CI se manifestar em caráter terminativo.

Consideramos que a proposição atende aos requisitos formais e materiais de constitucionalidade. Em conformidade com o disposto no art. 22, inciso XI, da Constituição Federal (CF), compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transportes, tema da proposição. Ademais, a



proposição não trata de temas de iniciativa privativa do Presidente da República contidos no art. 61, § 1º, da CF. No quesito da regimentalidade, não há impedimento, pois, o PL é aderente às normas regimentais desta Casa.

Quanto a técnica legislativa, proponho que o projeto em análise, além de alterar a Lei nº 10.257, de 2001, altere também a Lei nº 13.724, de 4 de outubro de 2018, que institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB).

Em relação ao mérito, concordamos com a posição da autora, ressaltando a importância de promovermos a integração dos modais de transporte e a construção de ciclovias em termos que atendam efetivamente a necessidade pública.

Entretanto, entendemos que, para melhor atingir o objetivo do artigo 4º da proposição, é mais vantajoso alterar a Lei nº 13.724, de 4 de outubro de 2018, que institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB), no que tange aos dispositivos relativos ao planejamento e participação popular para construção de ciclovias.

Em relação ao art. 3º, que trata da integração modal no planejamento da ampliação do perímetro urbano, sugerimos uma alteração redacional do inciso inserido ao art. 42-B da Lei nº 10.257, de 2001.

Por esses motivos, optamos por elaborar um substitutivo com as alterações citadas.

III – VOTO

Ante o exposto, somos pela constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade do Projeto de Lei nº 3.598, de 2019, e, no mérito, pela sua **aprovação, na forma do seguinte substitutivo:**

EMENDA Nº (SUBSTITUTIVO)

Altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 e a Lei nº 13.724, de 4 de outubro de 2018, para ampliar a participação popular no processo de implantação de infraestruturas destinadas à circulação de bicicletas, bem como para determinar a compatibilização do Plano de Mobilidade Urbana com a ampliação do perímetro urbano.



SF/19872.28310-46

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 13.724, de 4 de outubro de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 2º.**

Parágrafo único.

VI- a participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação das ações de melhoria do sistema de mobilidade cicloviária realizadas com recursos públicos

Art. 5º. :

§ 1º ~~Parágrafo único.~~

§ 2º O processo de planejamento para implantação de ciclovias e a promoção do transporte cicloviário de que trata o § 1º deste artigo, deve contemplar a realização de audiência pública na qual serão apresentados e debatidos elementos técnicos do projeto como localização, traçado, seções transversais, interseções viárias, sinalização, cronogramas e ações de conscientização e mitigação de riscos programados junto a pedestres, ciclistas e motoristas. ” (NR)

Art. 2º. O Art. 42-B da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VIII:

“Art. 42-B.

VIII - planejamento integrado de transporte urbano, inclusive por meio de veículos não motorizados, com vistas a melhorar a mobilidade.

..... ” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.



SF/19872.28310-46

5

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

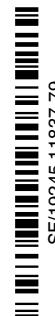




SENADO FEDERAL
GABINETE DA SENADORA LEILA BARROS

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

Altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que *regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências*, para favorecer a prática do ciclismo e promover a integração de modais no transporte urbano.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Esta Lei altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, para favorecer a prática do ciclismo e promover a integração de modais no transporte urbano.

Art. 2º. O Art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, passa a vigorar com a inserção do seguinte § 4º:

“Art. 41.

.....

§ 4º. As cidades de que trata o caput deste artigo devem elaborar plano de mobilidade que promova integração dos modais de transporte automotor, ferroviário, metropolitano e cicloviário. ”

Art. 3º. O Art. 42-B da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, passa a vigorar inserindo-se o seguinte inciso VIII:



SENADO FEDERAL
GABINETE DA SENADORA LEILA BARROS

“Art. 42-B.

.....

VIII- planejamento de transporte urbano com veículos automotores, ferroviário, metroviário e cicloviário, proporcionando sua integração, com vistas a melhorar a mobilidade. ”

Art. 4º. A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, passa a vigorar com a inclusão do seguinte Art. 45-A:

“Art. 45-A. A construção de ciclovias, ciclorrotas, ciclofaixas e bicicletários com recursos públicos deve ser precedida de audiência pública onde seja mostrado o traçado, localização e características técnicas do projeto. ”

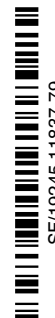
Art.5º. Esta lei entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto tem por objetivo promover o desenvolvimento do ciclismo como forma de transporte individual e a integração de todos os modais de transporte urbano para garantir efetiva mobilidade na cidade.

Este projeto tem por base o diálogo com vários grupos que representam o ciclismo nas maiores capitais do País.

As alterações na Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, tem por objetivos principais:



SF/19245.11837-79



SENADO FEDERAL
GABINETE DA SENADORA LEILA BARROS

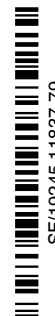
- a) Melhorar o planejamento urbano por meio do planejamento de mobilidade e transporte;
- b) Obrigar que no planejamento urbano das cidades haja integração dos modais automotor, ferroviário, metroviário e cicloviário;
- c) Maior participação da sociedade na implantação de ciclovias, ciclofaixas e bicicletários.

Nesse sentido, o projeto valoriza a preservação da vida e segurança dos cidadãos, garante o uso de novos meios de transporte e favorece e promove a implantação do modal cicloviário e favorece o planejamento e integração de modais.

Isto posto, pedimos o apoio dos nossos pares para aprovar a proposta nos termos apresentados neste Projeto de Lei.

Sala das Sessões,

Senadora LEILA BARROS





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 3598, DE 2019

Altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, para favorecer a prática do ciclismo e promover a integração de modais no transporte urbano.

AUTORIA: Senadora Leila Barros (PSB/DF)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>

- artigo 182

- artigo 183

- Lei nº 10.257, de 10 de Julho de 2001 - Estatuto da Cidade - 10257/01

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2001;10257>

- artigo 41

- artigo 42-A

8



Gabinete da Senadora **KÁTIA ABREU**

PARECER Nº , DE 2021

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei (PL) nº 4.009, de 2021, do Senador Telmário Mota, que dispõe *estabelece critérios para sinalização de linhas aéreas de transmissão de energia elétrica*.

Relator: Senadora **KÁTIA ABREU**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei (PL) nº 4.009, de 2021, encontra-se nesta Comissão para deliberação em caráter terminativo.

O PL nº 4.009, de 2021, promove alterações na legislação do setor elétrico com vistas a promover maior segurança ao tráfego aéreo, diante de instalações de transmissão de energia elétrica.

O art. 1º do PL dispõe de critérios para sinalização de linhas de transmissão e de distribuição de energia elétrica. O art. 2º trata dos suportes das respectivas linhas de transmissão, que deverão ser sinalizados com pintura em cores que possibilitem a pilotos de aeronaves a identificação do risco inerente da exposição a essas linhas. O art. 3º dispõe sobre requisitos específicos que devem ser observados em casos de deflexões das linhas supramencionadas, quando tiverem ângulos iguais ou superiores a 30º (trinta graus). O art. 4º possibilita que as concessionárias e permissionárias de transmissão e distribuição de energia elétrica utilizem placas de advertência de forma complementar aos requisitos estabelecidos no art. 2º do PL. O art. 5º requer que as linhas de transmissão utilizem esferas com cores de advertência de forma a permitir a sinalização para o tráfego aéreo em suas adjacências. Finalmente, o art. 6º trata do início da vigência da lei e seus efeitos, qual seja, 180 (cento e oitenta) dias após a sua publicação.





Gabinete da Senadora **KÁTIA ABREU**

Não foram apresentadas emendas à proposição no prazo previsto pelo § 1º do art. 122 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), e cabe reforçar que o PL será analisado apenas, pela CI, de forma terminativa.

II – ANÁLISE

Segundo o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) opinar sobre matérias pertinentes a “transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes” e “outros assuntos correlatos”. Ou seja, o assunto do PL tem estreita ligação com as competências desta Comissão.

Antes do mérito, é pertinente avaliar a constitucionalidade do PL nº 4.009, de 2021. Sobre essa questão, o PL trata de matéria de competência privativa da União, ou seja, energia elétrica, e não incorre em vício de iniciativa que ofenda os arts. 61 e 64 da Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB).

Já quanto às questões envolvendo injuridicidade e observância da boa técnica legislativa, a proposição não incorre em vícios ou defeitos. Além disso, não impacta o orçamento e mostra-se adequada sob a óptica orçamentária-financeira. Assim, atende aos respectivos requisitos de análise.

No que tange ao mérito, a proposta traz obrigações para empresas do setor de energia elétrica que confere maior segurança às atividades do transporte aéreo de cargas e de passageiros, contribuindo para afastar o risco de demandas judiciais, muitas vezes injustificáveis, mas geradoras de custos de transação para todos os potenciais implicados.

Há, sem sombra de dúvida, importantes contribuições do PL nº 4.009, de 2021, para o aumento da segurança no transporte aéreo e, também, para a redução de riscos de interrupção do fornecimento de energia elétrica.

Contudo, um aperfeiçoamento do PL parece oportuno, como o de conceder o nome da lei que decorra da sua aprovação de Lei Marília



**Gabinete da Senadora KÁTIA ABREU**

Mendonça, famosa cantora falecida recentemente em razão de acidente de aéreo decorrente de colisão de avião com redes de transmissão de energia elétrica, o que causou grande comoção na população brasileira.

III – VOTO

Diante do exposto, voto pela constitucionalidade, jurisdição e adequação orçamentária-financeira da proposição, bem como pela aprovação do PL nº 4.009, de 2021, com a inclusão da expressão “Lei Marília Mendonça” na sua ementa, nos termos da emenda apresentada a seguir.

EMENDA Nº - CI

(Ao PL 4.009, de 2021)

Dê-se à ementa da matéria a seguinte redação:

“Aprova a Lei Marília Mendonça, que estabelece critérios para sinalização de linhas aéreas de transmissão de energia elétrica.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4009, DE 2021

Estabelece critérios para sinalização de linhas aéreas de transmissão de energia elétrica.

AUTORIA: Senador Telmário Mota (PROS/RR)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Telmário Mota

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

Estabelece critérios para sinalização de linhas aéreas de transmissão de energia elétrica.



SF/21923.39015-07

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta lei estabelece critérios para sinalização de linhas de transmissão, inclusive aquelas sob concessão ou permissão de distribuição de energia elétrica.

Art. 2º Os suportes das linhas de transmissão de que trata o art. 1º serão sinalizados com pintura em cores que possibilitem ao piloto de aeronave identificá-la apropriadamente como sinal de advertência.

Art. 3º Em deflexões de linhas com ângulos iguais ou superiores a 30º (trinta graus), a sinalização deverá:

I – ser realizada em, no mínimo, dois suportes anteriores à deflexão; e

II – no mínimo, na sua metade superior, com a deflexão da face externa voltada para o sentido de aproximação da aeronave.

Art. 4º As concessionárias e permissionárias de transmissão e distribuição de energia elétrica poderão utilizar placas de advertência de forma complementar à pintura de suportes ou quando tal procedimento se configure como inadequado.

Art. 5º As linhas de transmissão de que trata o art. 1º desta Lei deverão utilizar esferas com cores de advertência de forma a permitir a sinalização para o tráfego aéreo em suas adjacências.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, com efeitos a partir de 180 (cento e oitenta) dias.

JUSTIFICAÇÃO

No dia 05 de novembro de 2021 o Brasil amanheceu mais triste. Após longo período pandêmico, quando começávamos a pensar em retomar as atividades outrora corriqueiras, um acidente aéreo dilacerou as famílias da cantora Marília Mendonça e dos tripulantes.

Em Piedade de Caratinga, Minas Gerais, uma linha de transmissão pode ter sido a causadora do acidente de uma aeronave considerada até então segura, sem deixar sobreviventes.

O que podemos fazer nesse momento de consternação, pelo menos, é propor regras para proteger nossos brasileiros de presenciarem ou serem vítimas de evento futuro da mesma natureza. Para isso, proponho que normas específicas expedidas pelo Poder Público sejam incorporadas ao arcabouço legal brasileiro, como a proposição que submeto para apreciação dos nobres pares.

Conto com apoio de toda a sociedade, em especial os membros do Congresso Nacional, para deliberação com a brevidade e a urgência que o tema pede.

Sala das Sessões,

Senador TELMÁRIO MOTA



9



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 302, de 2018, do Senador Hélio José, que *altera a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, e a Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, para incentivar empresas que produzem biogás, metano e energia elétrica a partir de resíduos sólidos em aterros sanitários.*



Relator: Senador **FERNANDO BEZERRA COELHO**

I – RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 302, de 2018, de autoria do Senador Hélio José, que visa a incentivar empresas que produzem biogás, metano e energia elétrica a partir de resíduos sólidos em aterros sanitários.

O PLS altera a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, para:

- incluir a iniciativa de elaboração e execução de projetos de aterros sanitários que contemplem a geração de energia elétrica no rol de medidas indutoras e linhas de financiamento que o poder público poderá instituir; e
- permitir que a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, no âmbito de suas competências, instituam normas com o objetivo de



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho

conceder incentivos fiscais, financeiros ou creditícios, respeitadas as limitações da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), às empresas dedicadas a gerar energia a partir do aproveitamento dos resíduos sólidos em aterros sanitários.

A proposição também modifica a Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, para reduzir a zero as alíquotas da contribuição para o PIS/PASEP (Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público) e da COFINS (Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social) incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda, no mercado interno, de energia elétrica gerada a partir de resíduos sólidos em aterros sanitários.

O autor da proposição destaca, na Justificação, que apesar de 60% dos resíduos coletados no País serem destinados de forma adequada, para aterros sanitários, o aproveitamento dos aterros para gerar biogás, biometano ou energia elétrica ainda é muito pequeno. Também ressalta que o aproveitamento dos resíduos sólidos é de fundamental importância para todos porque: “dá um destino adequado a um recurso que, de outra forma, só traria problemas, notadamente para a saúde da população”; empreendimentos que geram energia a partir dos resíduos também reduzem a emissão de gases de efeito estufa.

Assim, como a geração de energia a partir de resíduos em aterros sanitários ainda tem um custo financeiro significativamente mais alto do que a geração a partir de outras fontes, o PLS apresenta medidas com os objetivos de (i) facilitar a obtenção de financiamento e de benefícios fiscais por parte desses empreendimentos e (ii) reduzir o custo da energia elétrica por eles gerada.

O PLS foi remetido a esta Comissão e à Comissão de Meio Ambiente (CMA), cabendo a esta última a decisão terminativa.

II – ANÁLISE

O art. 104 do RISF estabelece que compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) opinar sobre matérias pertinentes a: (i) transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho

telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes e (ii) outros assuntos correlatos.

Considerando que a energia elétrica é um insumo importante para as nossas empresas e famílias, e por se tratar de um segmento da infraestrutura brasileira que merece atenção especial por parte do Estado, pode ser constatada facilmente a relevância desta Comissão na apreciação da proposição.

Inicialmente, destacamos que o PLS está de acordo com a boa técnica legislativa, ou seja, em conformidade com a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Ademais, não identificamos inconstitucionalidade quanto às competências da União e do Congresso Nacional em legislar sobre a matéria tratada na proposição. Acerca do tema, apontamos que a Constituição Federal, em seu art. 30, prevê a competência dos municípios para legislar sobre assuntos de interesse local. Entretanto, cabe à União dar as diretrizes para tais assuntos. Inclusive, no art. 24, a Constituição Federal prevê que a União, estados, Distrito Federal e municípios legislem de forma concorrente sobre diversos temas, dentre os quais “conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição” e “responsabilidade por dano ao meio ambiente”. A temática de resíduos sólidos é de interesse local, assim como está inserida na proteção ao meio ambiente.

Consideramos, todavia, que há um descompasso do PLS com o nosso ordenamento jurídico aplicado às finanças públicas. Isso porque a proposição prevê benefício tributário sem, por exemplo, apresentar estimativa de renúncia de receita e medidas de compensação. Trata-se de infração à Lei de Responsabilidade Fiscal, bem como à Lei de Diretrizes Orçamentárias e à Lei Orçamentária Anual. Em virtude disso, e diante da grave situação fiscal vivenciada por nosso País, sugerimos que o art. 3º do PLS seja suprimido.

No mérito, o PLS é oportuno, inclusive porque incentiva a geração de energia elétrica a partir de resíduos sem criar reserva de mercado ou subsídios tarifários, o que aumentaria ainda mais o custo, já elevado, da energia elétrica ofertada no Brasil.



SF/19805.28667-90



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho

Segundo dados da Agência Nacional de Energia Elétrica, em 25 de fevereiro de 2019, a potência instalada de usinas de geração no Brasil era de 171.664.568 kW (quilowatt). Desse montante, apenas 6.555 kW (0,0038%) correspondiam a biogás oriundo de resíduos animais, 134.555 kW (ou 0,0784%) de biogás proveniente de resíduos sólidos urbanos e 5.250 kW (0,0031%) de carvão decorrente de resíduos sólidos urbanos. São apenas 37 usinas frente a 7.410 em operação.

Esse cenário, todavia, pode ser alterado porque temos um potencial a explorar. Conforme mencionado no Plano Decenal de Energia Elétrica 2027 (PDE 2027), uma das possíveis rotas de utilização do biogás, que é rico em metano e que possui poder calorífico similar ao do gás natural, é “em turbinas aeroderivativas ou em motores para geração elétrica. Diversos são os substratos que podem ser utilizados para produção de biogás, sendo os que têm maior potencial no cenário nacional os oriundos do setor agroindustrial (sobretudo sucroenergético), além dos resíduos animais e urbanos”. O PDE 2027 projeta uma “elevada quantidade de resíduos” oriundos da produção de etanol e açúcar e, se toda a vinhaça e torta de filtro resultantes forem destinadas para a biodigestão, o potencial de biogás alcançará 7,2 bilhões de Nm³ (normal metro cúbico) em 2027, representando 3,9 bilhões de Nm³ de biometano.

De fato, como mencionado na Justificação do PLS, o custo para se produzir energia elétrica a partir de aterros ainda é elevado, o que dificulta a concorrência com outras fontes de geração mais baratas e maduras. Em parte, isso ocorre porque a nossa política pública aplicada aos resíduos não valoriza adequadamente a contribuição que a geração de energia elétrica pode oferecer. Precisamos, então, como faz a proposição, alterar esse cenário. Trilhar por esse caminho é muito melhor do que criar novos subsídios tarifários ou novas reservas de mercado, ações que certamente encareceriam ainda mais a nossa energia elétrica.

Dessa forma, incluir a geração de energia elétrica na Política Nacional de Resíduos Sólidos, orientando o Poder Público a dar mais atenção a esse tema, permitirá que a política pública passe a contemplar iniciativas que contribuam para a conservação do meio ambiente ao mesmo tempo em que aumentará a diversificação da nossa matriz de energia elétrica. Por exemplo, esperamos que os nossos municípios aperfeiçoem as licitações para contratação dos serviços de



SF/19805.28667-90



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho

limpeza urbana, de forma a reduzir a incerteza de eventuais interessados na geração de energia elétrica a partir de resíduos sólidos.

No contexto apresentado, julgo oportuno apenas um ajuste na redação do art. 2º do PLS.

A proposição aborda a geração de energia elétrica a partir de aterros sanitários. Entretanto, julgo mais adequado utilizar o termo geração de energia elétrica a partir de resíduos sólidos. Com isso, contemplamos toda sorte de resíduos sólidos e não apenas os rejeitos (que são aqueles depositados em aterros sanitários).

III – VOTO

Diante do exposto, voto pela aprovação do PLS nº 302, de 2018, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº - CI

Dê-se ao art. 2º do PLS nº 302, de 2018, a seguinte redação:

“**Art. 2º** Os arts. 42 e 44 da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, passam a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 42.**
.....

VIII –;

IX – elaboração e execução de projetos de geração de energia elétrica a partir de resíduos sólidos.
.....

Art. 44.
.....

III –;

IV – empresas dedicadas a gerar energia a partir do aproveitamento de resíduos sólidos.’ (NR)”





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho

EMENDA Nº - CI

Suprima-se o art. 3º do PLS nº 302, de 2018, com a consequente renumeração do art. 4º para art. 3º.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 302, DE 2018

Altera a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, e a Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, para incentivar empresas que produzem biogás, metano e energia elétrica a partir de resíduos sólidos em aterros sanitários.

AUTORIA: Senador Hélio José (PROS/DF)

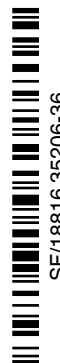
DESPACHO: Às Comissões de Serviços de Infraestrutura; e de Meio Ambiente, cabendo à última decisão terminativa



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2018

Altera a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, e a Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, para incentivar empresas que produzem biogás, metano e energia elétrica a partir de resíduos sólidos em aterros sanitários.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei destina-se a fomentar a atividade industrial de produção de biogás, biometano e energia elétrica a partir de resíduos sólidos em aterros sanitários.

Art. 2º Dê-se aos arts. 42 e 44 da Lei nº 12.305, de 2010, a seguinte redação:

“Art. 42.

.....

VIII –;

IX – elaboração e execução de projetos de aterros sanitários que contemplem a geração de energia elétrica.

.....

Art. 44.

.....

III –;

IV – empresas dedicadas a gerar energia a partir do aproveitamento dos resíduos sólidos em aterros sanitários.” (NR)

Art. 3º O art. 28 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, fica acrescido do seguinte inciso XXXVIII:

“Art. 28.

.....
XXXVII –

XXXVIII – energia elétrica gerada a partir de resíduos sólidos em aterros sanitários.” (NR)

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Graças à progressiva e efetiva implementação da Política Nacional de Resíduos Sólidos, instituída por meio da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, levantamentos recentes indicam que cerca de 60% dos resíduos coletados no País são destinados de forma adequada, para aterros sanitários. Esse dado representa um grande-avanço para o País e merece ser ressaltado.

Constata-se, contudo, um aproveitamento ainda muito pequeno dos aterros para gerar biogás, biometano ou energia elétrica. Outros países estão muito mais avançados nessa área e obtêm benefícios significativos a partir de recursos que não têm custo, já que o lixo será coletado de qualquer forma.

O aproveitamento dos resíduos sólidos é de fundamental importância para todos. Em primeiro lugar, porque dá um destino adequado a um recurso que, de outra forma, só traria problemas, notadamente para a saúde da população. Além disso, empreendimentos que geram energia a partir dos resíduos também reduzem a emissão de gases de efeito estufa, tão prejudiciais para o clima do planeta.

A geração de energia a partir de resíduos em aterros sanitários ainda tem um custo financeiro significativamente mais alto do que a geração a partir de outras fontes. Explicam essa diferença de custo o fato de a tecnologia ainda ser relativamente recente e a escala das operações ainda ser pequena. Apesar do custo ainda alto, esse aproveitamento traz importantes vantagens para a população, e por isso merece ser estimulado.

Espera-se que um dia a tecnologia e a escala das operações sejam tais que os empreendimentos possam ser auto-sustentáveis. Enquanto esse dia



não chega, é preciso proporcionar aos investidores na área estímulos que viabilizem seus projetos.

A Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, obriga os municípios à “disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos em até quatro anos após a publicação desta Lei”, ou seja, 2 de agosto de 2014. Muitos municípios, contudo, dizem não dispor dos recursos necessários e queixam-se da falta de viabilidade desse tipo de empreendimento em seus territórios. No intuito de aumentar a exequibilidade desse tipo de atividade, este projeto propõe duas importantes alterações na legislação vigor.

Para facilitar a obtenção de financiamento por parte desses empreendimentos, alteramos a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, para tornar esse tipo de atividade passível de medidas indutoras e linhas de financiamento por parte do poder público. Também incluímos essa atividade como elegível para receber incentivos fiscais, financeiros ou creditícios por parte da União, Estados e Municípios.

Além disso, para reduzir um pouco o custo dessa energia para o consumidor final, alteramos a Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, para que a energia elétrica gerada a partir de aterros sanitários seja incluída dentre aqueles produtos e serviços contemplados com alíquota zero da contribuição para o PIS/PASEP e COFINS.

Acreditamos que o aproveitamento mais pleno dos resíduos sólidos em aterros sanitários trará importantes benefícios para todos: eliminará agentes nocivos para a saúde da população, gerará novos empregos, aumentará a geração de energia próximo aos locais de consumo, e ainda reduzirá a emissão de gases de efeitos estufa. Por todas essas razões, peço o apoio de meus pares para a aprovação desta importante iniciativa.

Sala das Sessões,

Senador HÉLIO JOSÉ



SF/18816.35206-36

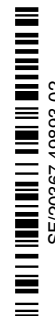
LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 10.865, de 30 de Abril de 2004 - LEI-10865-2004-04-30 - 10865/04
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2004;10865>
 - artigo 28
- Lei nº 12.305, de 2 de Agosto de 2010 - Lei de resíduos sólidos - 12305/10
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2010;12305>
 - artigo 42
 - artigo 44

10

PARECER Nº , DE 2020

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre a Mensagem (SF) nº 1, de 2020, da Presidência da República, que *encaminha, em cumprimento ao disposto no inciso XL do art. 8º da Lei nº 11.182, de 2005, o Relatório de Atividades da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC 2018.*



Relator: Senador **JAYME CAMPOS**

I – RELATÓRIO

Chega para análise exclusiva desta Comissão a Mensagem (MSF) nº 1, de 2020, da Presidência da República, que “encaminha, em cumprimento ao disposto no inciso XL do art. 8º da Lei nº 11.182, de 2005, o Relatório de Atividades da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC 2018”.

Como bem elucida a ementa, trata-se de encaminhar ao Congresso Nacional o Relatório de Atividades de 2018 da ANAC, em cumprimento ao que determina a lei de criação daquela Agência.

Segundo o próprio Relatório, seu conteúdo está estruturado da seguinte forma:

“Parte I – A ANAC: apresenta o perfil institucional da Agência, com informações sobre o histórico, localização, competências, estrutura organizacional, entre outras.

Parte II – Resultados do Setor: exhibe a evolução de alguns indicadores do setor aéreo ao longo dos últimos anos.

Partes III, IV e V – Regulamentação, Certificação e Outorga, Fiscalização: apresenta o resultado das principais atividades da ANAC no que tange aos macroprocessos finalísticos da Agência.

Partes VI e VII - Relações Institucionais e Gestão Interna: mostra a atuação da ANAC junto ao Congresso e a fóruns internacionais, além das ações ligadas à transparência e participação

social. Apresenta também os pilares da gestão interna da Agência: estratégia, pessoas, orçamento e finanças, tecnologia da informação e controle interno.”

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno, compete a esta Comissão a análise da presente matéria.

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, em seu art. 8º, inciso XL, estabelece que:

“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

.....
XL - elaborar e enviar o relatório anual de suas atividades à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e, por intermédio da Presidência da República, ao Congresso Nacional;
.....”

Portanto, do ponto de vista formal, cabe registrar que o Poder Executivo cumpriu a determinação contida no mencionado inciso XL do art. 8º da Lei de criação da ANAC. Isto é, enviou ao Congresso Nacional o relatório de atividades da ANAC, conforme determina aquela Lei.

É digno de nota que esse envio somente se deu em novembro do ano passado, para um relatório que trata das atividades de 2018. Entretanto, como a Lei não impõe nenhum prazo para tal, formalmente, não há o que se questionar.

Por fim, quanto ao conteúdo em si do Relatório, destacamos as seguintes informações (lembremos que elas são referentes ao ano de 2018):

- houve discreto aumento no número de passageiros transportados em relação a 2017, e que;



SF720367.49893-02

- igualmente, houve discreto aumento da tarifa média praticada em relação a 2017 (passou de R\$ 370,54, para R\$ 374,12);

De resto, naquele ano, não houve concessão de novos aeroportos, apenas estudos e preparação para as licitações ocorridas no ano de 2019.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos no sentido de que esta Comissão tome conhecimento do teor da MSF nº 1, de 2020, e proceda ao seu posterior arquivamento.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





SENADO FEDERAL

MENSAGEM (SF) N° 1, DE 2020

(n° 573/2019, na origem)

Encaminha, em cumprimento ao disposto no inciso XL do art. 8° da Lei nº 11.182, de 27 de Setembro de 2005, e no inciso XLI do art. 4° do Anexo I do Decreto nº 5.731, de 20 de Março de 2006, o Relatório Anual de Atividades da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC 2018.

AUTORIA: Presidência da República

DOCUMENTOS:

- [Texto da mensagem](#)



[Página da matéria](#)

MENSAGEM Nº 573

Senhores Membros do Congresso Nacional,

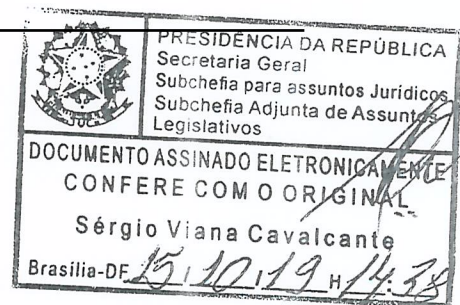
Em cumprimento ao disposto no inciso XL do art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, com redação dada pelo art. 53 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, encaminho a Vossas Excelências o Relatório de Atividades da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC 2018.

Brasília, 11 de novembro de 2019.



50000.058297/2019-99

EM nº 00059/2019 MINFRA



Brasília, 15 de Outubro de 2019

Senhor Presidente da República,

Conforme dispõe o art. 8º, inciso XL, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, com redação dada pelo art. 53 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, encaminho a Vossa Senhoria, a fim de que seja remetido ao Congresso Nacional, o anexo Relatório de Atividades da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) 2018.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Tarcísio Gomes de Freitas

50000.058297/2019-99

OFÍCIO Nº366 /2019/SG/PR

Brasília, 11 de novembro de 2019.

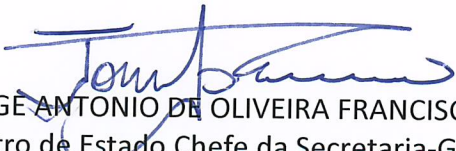
A Sua Excelência o Senhor
Senador Sérgio Petecão
Primeiro Secretário
Senado Federal Bloco 2 – 2º Pavimento
70165-900 Brasília/DF

Assunto: Relatório.

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho a essa Secretaria Mensagem do Senhor Presidente da República referente ao Relatório de Atividades da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC 2018.

Atenciosamente,


JORGE ANTONIO DE OLIVEIRA FRANCISCO
Ministro de Estado Chefe da Secretaria-Geral
da Presidência da República

Recebido em 12 / 11 / 2019
Hora: 14 : 40


Cidelle Gomes Vitor Almeida
Matrícula: 264432 SLSF/SGM

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50000.058297/2019-99

Palácio do Planalto- 4º andar - Sala: 426 - Telefone: 61-3411-1121

CEP 70150-900 Brasília/DF- <http://www.planalto.gov.br>



2018

Relatório de **ATIVIDADES**





2018

Relatório de

ATIVIDADES





AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

DIRETORES EM EXERCÍCIO (2018)

Diretor-Presidente: José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz

Diretor: Ricardo Fenelon Junior

Diretor: Ricardo Sérgio Maia Bezerra

Diretor: Juliano Alcântara Noman

Diretor: Hélio Paes de Barros Júnior

ELABORAÇÃO

Superintendência de Planejamento Institucional (SPI)

EDIÇÃO, PROJETO GRÁFICO-VISUAL E DIAGRAMAÇÃO

Assessoria de Comunicação Social (ASCOM)

RELATÓRIO DE ATIVIDADES DA ANAC 2018 ONLINE

Acesse: < <http://www.anac.gov.br/arquivos-de-referencia/publicacoes/relatorios-de-atividades> >

Agência Nacional de Aviação Civil (Brasil)
A265r 2018 Relatório de Atividades / Agência Nacional de
Aviação Civil. - Brasília, DF : ANAC, 2019.
117 p. : il.

1. Relatório de atividades. I. Título.

CDD 23 - 352.805

MISSÃO

Garantir a todos os brasileiros a segurança e a excelência da aviação civil

VISÃO

Ser uma autoridade de referência internacional na promoção da segurança e do desenvolvimento da aviação civil

VALORES

"Buscamos retornar o investimento do nosso principal acionista: a sociedade"

"Rejeitamos a intervenção de qualquer interesse que não o fim público"

"Atuamos com ética e transparência"

"Valorizamos as pessoas e a meritocracia"

"Incentivamos a inovação"

"Temos orgulho de trabalhar na ANAC"

"Somos apaixonados pela aviação"

SUMÁRIO

1. A ANAC	16
1.1. Breve Histórico	16
1.2. Onde está a ANAC	17
1.3. Núcleos Regionais de Aviação Civil	18
1.4. Estrutura Organizacional	19
1.4.1. Diretoria Colegiada	20
1.4.2. Unidades Organizacionais	20
2. RESULTADOS DO SETOR	24
2.1. Evolução da satisfação geral do passageiro	28
3. REGULAMENTAÇÃO	32
3.1. Objetivos Estratégicos	33
3.2. Metas relacionadas ao Macroprocesso de Regulamentação	33
3.3. Projetos estratégicos	34
3.4. Principais ações, projetos e resultados no âmbito do Macroprocesso Regulamentação	34
3.4.1. Projeto estratégico Qualidade Normativa	34
3.4.2. Outras realizações em 2018	34
3.5. Agenda Regulatória 2017-2018	35
4. CERTIFICAÇÃO E OUTORGA	38
4.1. Objetivos Estratégicos	38
4.2. Metas relacionadas ao Macroprocesso de Certificação	39
4.3. Projetos estratégicos e temas da Agenda Regulatória	40
4.4. Principais ações, projetos e resultados no âmbito do Macroprocesso de Certificação	40
4.4.1. Projeto Estratégico Implantação do Novo Modelo de Certificação	40
4.4.2. Certificação de produtos aeronáuticos	40
4.4.3. Certificação do pessoal da aviação civil, escolas e centros de treinamento	41
4.4.4. Certificação operacional de aeroportos	44
4.4.5. Certificação AVSEC	45
4.5. Outorgas para prestação de serviços aéreos	45
4.6. Concessões de aeroportos	45
4.7. Alocação de frequências internacionais	46
5. FISCALIZAÇÃO	50
5.1. Objetivos estratégicos	50
5.2. Metas relacionadas ao Macroprocesso de Fiscalização	51
5.3. Projetos estratégicos e temas da Agenda Regulatória	52
5.4. Principais ações, projetos e resultados no âmbito do Macroprocesso de Fiscalização	52
5.4.1. Projeto Prioritário Enforcement	52
5.5. Fiscalizações realizadas	53
5.6. Prestação de serviço aos passageiros	54
5.7. Ação fiscal	54
5.8. Fiscalização dos contratos de concessão aeroportuária	56
5.9. Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS)	57
5.9.1. Pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro das concessionárias	58
5.10. Segurança na aviação civil	59
5.11. Grupos Brasileiros de Segurança Operacional (BAST)	60
5.12. Instância recursal administrativa da ANAC	61

6. RELAÇÕES INSTITUCIONAIS	64
6.1. <i>Atuação no Congresso Nacional</i>	64
6.1.1. <i>Principais matérias aprovadas:</i>	64
6.1.2. <i>Matérias importantes apreciadas:</i>	65
6.1.3. <i>Audiências públicas</i>	66
6.2. <i>Atuação internacional</i>	67
6.2.1. <i>Gestão do conhecimento da atuação internacional</i>	67
6.2.2. <i>Cooperação técnica da ANAC</i>	67
6.2.3. <i>Negociação de acordos sobre serviços aéreos</i>	68
6.2.4. <i>Meio ambiente na Organização de Aviação Civil Internacional</i>	69
6.2.5. <i>Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)</i>	69
6.3. <i>Relacionamento com a sociedade</i>	70
6.3.1. <i>Principais canais de relacionamento</i>	71
6.3.2. <i>Formas de participação cidadã em processos decisórios</i>	73
6.3.3. <i>Carta de Serviços ao Cidadão</i>	73
6.3.4. <i>Aferição do grau de satisfação dos cidadãos-usuários</i>	74
6.3.5. <i>Mecanismos de transparência das informações relevantes sobre a atuação da unidade</i>	76
6.3.6. <i>Medidas para garantir a acessibilidade aos produtos, serviços e instalações</i>	77
6.3.7. <i>Conselho Consultivo</i>	78
6.3.8. <i>Comunicação</i>	78
6.4. <i>Acompanhamento e produção de informações sobre o setor</i>	84
7. GESTÃO INTERNA	90
7.1. <i>Gestão Estratégica</i>	90
7.1.1. <i>Planejamento Estratégico</i>	90
7.1.2. <i>Plano Plurianual 2016-2019</i>	91
7.1.3. <i>Gestão de projetos</i>	91
7.1.4. <i>Gestão de processos</i>	92
7.2. <i>Gestão de pessoas</i>	93
7.2.1. <i>Quem faz a ANAC - Composição da força de trabalho</i>	93
7.2.2. <i>Avaliação da força de trabalho</i>	93
7.2.3. <i>Programa de Qualidade de Vida no Trabalho (PQVT)</i>	98
7.2.4. <i>Política de capacitação e treinamento do pessoal</i>	99
7.3. <i>Gestão orçamentária e financeira</i>	100
7.3.1. <i>Execução geral das despesas orçamentárias</i>	101
7.3.2. <i>Execução de restos a pagar</i>	102
7.3.3. <i>Execução das receitas orçamentárias</i>	103
7.4. <i>Gestão de Tecnologia da Informação</i>	104
7.4.1. <i>Modelo de Governança de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC)</i>	104
7.4.2. <i>Ações de melhoria</i>	105
7.4.3. <i>Segurança da Informação</i>	106
7.5. <i>Controle interno</i>	106
8. ANEXOS	110



MENSAGEM DA DIRETORIA

A aviação civil é um poderoso instrumento para a preservação do entendimento entre as nações. Desde 1944, países reúnem-se no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) para o desenvolvimento do setor nos mais altos patamares regulatórios. Cento e noventa e dois Estados-Membros se unem nessa instância em prol do progresso da aviação civil e da harmonia internacional promovida por milhares de conexões diárias mundo afora.

É com esse espírito que o Brasil se faz presente na OACI desde a fundação da entidade, buscando manter sua tradicional liderança no mercado mundial do transporte aéreo, não apenas pela eficiência do serviço, mas também pelos elevados padrões de segurança exigidos pela aviação civil mundial.

Nosso país reconhece a responsabilidade de ser um mercado em expansão no transporte aéreo. São aproximadamente 210 milhões de habitantes¹ e um Produto Interno Bruto (PIB) que superou a cifra de 2 trilhões de dólares em 2017, posicionando-nos entre as 10 maiores economias do planeta². No último ano, mais de 117 milhões de passageiros foram transportados no país por empresas aéreas brasileiras e estrangeiras³. O transporte aéreo no Brasil apresenta enorme potencial de crescimento e está entre os cinco maiores mercados do mundo.

As atribuições da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) de regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, fundamentam-se na adoção de medidas necessárias ao atendimento do interesse público e ao desenvolvimento da aviação civil.

Dessa forma, a ANAC segue alinhada com os projetos de Governo na promoção do progresso nacional. Os sinais de recuperação alavancam o otimismo⁴ dos investidores. E o advento da Resolução ANAC nº 400/2016 trouxe o consumidor brasileiro a patamares de atendimento oferecidos aos usuários internacionais, com a entrada de novas empresas na aviação brasileira, especialmente as de modelo de baixo custo (*low cost*). A edição dessa resolução teve como um dos seus objetivos a convergência com as mais difundidas práticas internacionais e o estímulo à concorrência.

Ainda na seara econômica, a ANAC estendeu seu apoio às Comissões legislativas que trabalharam pelo fim do limite ao capital estrangeiro em companhias aéreas constituídas no Brasil. A edição da Medida Provisória nº 863, de 2018, que altera os dispositivos do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), permitiu o acesso integral de empresas de capital estrangeiro no mercado nacional. Essa expansão é um robusto instrumento incentivador de investimentos no mercado aéreo brasileiro, repercutindo positivamente no cenário produtivo, na geração e manutenção de empregos e no estímulo à livre concorrência.

Essa liberdade de mercado também se refletiu nas operações de concessão de aeroportos, com expansão da infraestrutura aeroportuária para permitir a ampliação do mercado de transporte aéreo. Nesse contexto, em novembro de 2018, a ANAC publicou o Edital nº 01/2018, que estabeleceu as regras para a quinta rodada de concessão aeroportos, materializando planos no setor de infraestrutura do Governo Federal.

1 World Bank Data, indicator name = Population, total. <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?view=chart>

2 Fonte: World Bank Data, indicator name = GDP (current US\$). <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?view=chart>

3 Fonte: ANAC/SAS/GEAC, www.anac.gov.br/consultaintiativa.

4 Mensagem do Presidente da República (PR) ao Congresso p. 14 <http://www.casacivil.gov.br/central-de-conteudos/downloads/mensagem-ao-congresso-2019>

Em modelagem inédita, foi desenhada a concessão simultânea de 12 aeroportos, agrupados em três blocos que, juntos, correspondem a 9,5% do mercado doméstico brasileiro e movimentam quase 20 milhões de passageiros por ano. O lance mínimo total provisionado foi de R\$ 218,7 milhões (valor das outorgas iniciais).

No âmbito das realizações desta ANAC, foram engendradas ainda 17 negociações de acordos aéreos para ampliação de rotas e frequências internacionais, a fim de expandir a conectividade do país, fomentar o turismo e as relações comerciais e, consequentemente, estimular a concorrência. Isso é reflexo da política de negociação de acordos de céus abertos com vistas à ampliação do acesso a mercados, destacando-se a retirada de limites de frequências de voos que podem ser feitos entre países.

Para criar um ambiente cada vez mais favorável ao aumento da competição no mercado brasileiro de transporte aéreo, a ANAC adotou ações de simplificação regulatória, com destaque para a atualização das regras atinentes ao processo de registro dos Serviços de Transporte Aéreo (Resolução nº 440/2018), que deu maior fluidez ao processo de submissão dos horários de transporte aéreo (malha aérea) planejados. Essa flexibilização potencializou o dinamismo e a eficiência na gestão e no controle das malhas, de modo a melhor responder aos movimentos de oferta e demanda do mercado.

Ademais, a Agência mantém sua tradicional atenção à segurança operacional, tema que obteve destaque no aprimoramento do modelo de fiscalização com o estabelecimento de providências administrativas decorrentes da atividade (Resolução ANAC nº 472/2018) e a implementação do Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC – PSOE ANAC.

Com essas ações, a ANAC atinge o objetivo de aperfeiçoar a estrutura e os processos institucionais voltados direta ou indiretamente à segurança operacional, tema primordial para o alcance da missão e da visão da Agência. Ao longo dos próximos cinco anos, o PSOE-ANAC será desenvolvido com a implantação de projetos de gerenciamento de riscos, de garantia e promoção da segurança operacional, e de implementação do Plano de Supervisão da Segurança Operacional (PSSO), entre outros. A atuação da ANAC no âmbito da segurança operacional da aviação civil brasileira culmina com sete anos consecutivos sem acidentes com fatalidade na aviação regular.

Destaca-se que, na mais recente auditoria realizada pela OACI, a ANAC obteve alto grau de conformidade aos *standards* de segurança operacional, posicionando o Brasil entre os cinco países com os melhores índices.

Em relação à segurança contra atos de interferência, em dezembro de 2018 foi instituído o Programa de Segurança Contra Atos de Interferência Ilícita da Agência Nacional de Aviação Civil (PAVSEC-ANAC) por meio da Resolução ANAC nº 499/2018, que apresenta, de forma transparente, as diretrizes para o cumprimento das responsabilidades da Agência relacionadas à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC).

Ainda em cumprimento das obrigações internacionais assumidas pelo Brasil perante a OACI, foi publicada a Resolução ANAC nº 496/2018, que pretende cumprir com o programa internacional de adoção de Mecanismo de Redução e Compensação das Emissões de Carbono da Aviação Internacional (Corsia). Por meio dessa normativa, o país passará a monitorar e a verificar dados de emissão de dióxido de carbono pelas companhias aéreas brasileiras já em 2019, no intuito de neutralizar emissões de CO₂ na aviação internacional a partir de 2020.

A excelência da Gestão Interna na ANAC facilita o enfrentamento das complexidades apresentadas pelo setor. Em fevereiro de 2019, o Tribunal de Contas da União (TCU) publicou o Índice Integrado de Governança e Gestão Públicas (IGG). Na escala de 0 a 1 de apuração do índice, a Agência obteve 0,82 em 2018, contra 0,75 em 2017, aparecendo em 11º entre 488 organizações avaliadas em toda a Administração Pública e a primeira entre as agências reguladoras.

AANAC promoveu ainda o Plano de Integridade, divulgando seus valores, o que auxilia na prevenção, na identificação, no monitoramento e na correção de eventos relacionados à ocorrência de fraudes, desvios éticos, corrupção e irregularidade. A ANAC é uma das cinco agências reguladoras que foram capazes de aprovar seu Plano de Integridade no prazo estabelecido pelo então Ministério da Transparência e Controladoria-Geral da União (CGU).

Os valores da ANAC reforçam o compromisso da Agência de atuar com a maior transparência possível em relação à divulgação de suas informações. Nesse sentido, a ANAC aderiu ao Portal Brasileiro de Dados Abertos do Governo Federal por meio do seu Plano de Dados Abertos (PDA), publicado em novembro de 2018.

Essas são mostras da eficiência regulatória e do mais alto grau de comprometimento da Agência com a administração pública e o desenvolvimento do Brasil. Nossa atuação ratifica o permanente compromisso com o Governo e o Estado e corrobora seu empenho para o desenvolvimento do setor de transporte aéreo competitivo, eficiente, acessível, de qualidade e, acima de tudo, seguro, primando por independência, legalidade, impessoalidade e publicidade nos termos do seu Planejamento Estratégico.



Introdução

O Relatório Anual de Atividades é o documento que tem por objetivo dar visibilidade às ações da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e servir como instrumento de transparência para a sociedade, além da prestação de contas da Agência perante o Congresso Nacional. Nesse sentido, o art. 8º, inciso XL da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, estabelece que compete à ANAC elaborar e enviar o relatório anual de suas atividades ao Ministério da Infraestrutura e, por intermédio da Presidência da República, ao Congresso Nacional.

Por meio do Relatório de Atividades, são apresentadas as principais iniciativas e os resultados da ANAC no ano em questão, de modo a prover ao leitor uma visão geral do contexto de atuação da Agência. Ressalta-se que muitos dos dados aqui apontados passam por processo de auditoria pelas áreas técnicas da Agência, podendo haver retificações após a publicação deste relatório. Por essa razão, a Agência indica como fonte primária para obtenção de informações técnicas do setor de aviação civil os diversos relatórios divulgados pela ANAC (Dados Econômicos Avançados, Anuário Estatístico, entre outros) disponíveis no Portal da ANAC na Internet.

O presente Relatório está estruturado da seguinte forma:

Parte I – A ANAC: apresenta o perfil institucional da Agência, com informações sobre o histórico, localização, competências, estrutura organizacional, entre outras.

Parte II – Resultados do Setor: exibe a evolução de alguns indicadores do setor aéreo ao longo dos últimos anos.

Partes III, IV e V – Regulamentação, Certificação e Outorga, Fiscalização: apresenta o resultado das principais atividades da ANAC no que tange aos macroprocessos finalísticos da Agência.

Partes VI e VII – Relações Institucionais e Gestão Interna: mostra a atuação da ANAC junto ao Congresso e a fóruns internacionais, além das ações ligadas à transparência e participação social. Apresenta também os pilares da gestão interna da Agência: estratégia, pessoas, orçamento e finanças, tecnologia da informação e controle interno.



7

A ANAC

1. A ANAC

1.1. Breve Histórico

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) é uma autarquia federal vinculada ao Ministério da Infraestrutura, dotada de independência administrativa, autonomia financeira e com dirigentes nomeados para mandato fixo, que atuam em regime de colegiado. Criada em 2005, por meio da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, a ANAC iniciou suas atividades com a promulgação do Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, e substituiu o extinto Departamento de Aviação Civil (DAC) e outros órgãos subordinados ao Comando da Aeronáutica.

Atualmente, além da Agência, compõem o setor de aviação civil as seguintes instituições públicas federais:

- Ministério da Infraestrutura, por intermédio da Secretaria Nacional de Aviação Civil, responsável por formular as políticas do setor;
- Infraero, responsável por administrar parte dos aeroportos;
- Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), que efetua o controle de espaço aéreo; e
- Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), que está à frente da investigação de acidentes.

Os dois últimos (DECEA e CENIPA) fazem parte do Comando da Aeronáutica.

A ANAC tem como atribuições a regulação e a fiscalização das atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária no Brasil, com exceção das atividades relacionadas ao controle do espaço aéreo e à investigação de acidentes aeronáuticos. Dentre as principais competências da Agência, destacam-se:

- Negociar acordos e tratados sobre transporte aéreo internacional;
- Emitir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis;

Conceder, permitir ou autorizar a exploração de serviços aéreos e de infraestrutura aeroportuária;

- Estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária;
- Administrar o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB);
- Homologar, registrar e cadastrar os aeródromos;
- Emitir certificados de aeronavegabilidade atestando aeronaves, produtos e processos aeronáuticos e oficinas de manutenção;
- Fiscalizar serviços aéreos e aeronaves civis;
- Certificar licenças e habilitações dos profissionais de aviação civil;
- Autorizar, regular e fiscalizar atividades de aeroclubes e escolas e cursos de aviação civil;
- Reprimir infrações às normas do setor, inclusive quanto aos direitos dos usuários, aplicando as sanções cabíveis.

Saiba Mais:

[Criação da ANAC: Lei nº. 11.182, de 27 de setembro de 2005](#)

[Decreto de instalação: Decreto nº. 5.731, de 20 de março 2006](#)

[Regimento Interno da ANAC](#)

1.2. Onde está a ANAC

Além da sede e do Centro de Treinamento, localizados em Brasília (DF), a ANAC possui Representações Regionais no Rio de Janeiro (RJ), São Paulo (SP) e São José dos Campos (SP), além de 21 Núcleos Regionais de Aviação Civil (NURAC) em diversos aeroportos brasileiros.

Veja a localização de cada uma das unidades no mapa a seguir:

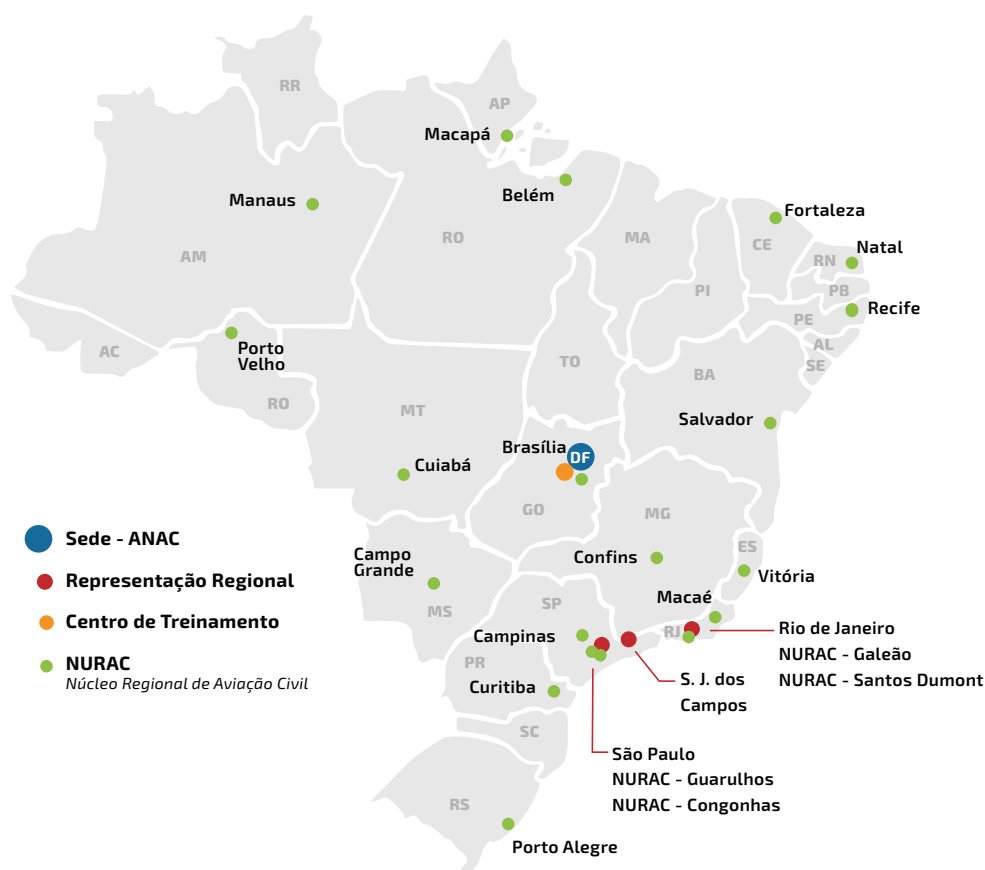


Figura 1 - Localização dos escritórios da ANAC no Brasil

Principais Endereços

SEDE: Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A (1º ao 7º andar)
Brasília (DF) - CEP: 70.308-200

Representação Regional do Rio de Janeiro: Avenida Presidente Vargas, 850 - Centro Rio de Janeiro - (RJ) - CEP: 20.071/001 Telefone Geral: (21) 3501-5000/5985 (Recepção)

Representação Regional de São Paulo e São José dos Campos:

São Paulo: Rua Renascença 112, Vila Congonhas - São Paulo (SP) - CEP: 04612-010

São José dos Campos: Rua Laurent Martins 209 - Jardim Esplanada, São José dos Campos (SP), CEP: 12242-431 Tel.: (12) 3203-6600 / Fax.: (12) 3203-6801

1.3. Núcleos Regionais de Aviação Civil

A ANAC atua nos principais aeroportos brasileiros por meio dos Núcleos Regionais de Aviação Civil (NURAC). Esses Núcleos realizam atividades como a prestação de serviços a aeronautas e proprietários de aeronaves, agendamento e realização de provas, inspeções em oficinas e fiscalizações de rampa (inspeção realizada em uma aeronave, enquanto os membros da tripulação e a aeronave estão em solo, com o objetivo de comprovar o cumprimento dos requisitos e procedimentos estabelecidos pela autoridade de aviação civil).

Os Núcleos também são responsáveis pela fiscalização da prestação dos serviços aéreos oferecidos aos passageiros pelas empresas, e monitoram requisitos de segurança nos aeroportos (tais como pórticos de raio-x, cercas, pistas, dentre outros).

Em 2018, a ANAC contava com 21 NURACs, 13 deles com atendimento presencial para usuários que desejavam obter informações a respeito da legislação de aviação civil ou registrar uma denúncia quanto ao descumprimento das normas da ANAC referente aos serviços prestados pelas empresas aéreas. Esse atendimento é disponibilizado nos aeroportos de Brasília (DF), Congonhas (SP), Guarulhos (SP), Viracopos (SP), Galeão (RJ), Santos Dumont (RJ), Confins (BH), Salvador (BA), Recife (PE), Fortaleza (CE), Porto Alegre (RS), Curitiba (PR) e Manaus (AM).

Além disso, com o objetivo de aprimorar e otimizar o atendimento nos aeroportos, está prevista para 2019 a implementação de dispositivos de autoatendimento em 24 aeroportos brasileiros. Com essa iniciativa, o atendimento aos usuários será ampliado de modo a contemplar mais aeroportos, além de fortalecer a padronização e a modernização do modelo de relacionamento da ANAC com a sociedade, alinhando-a aos padrões de economicidade e efetividade.

1.4. Estrutura Organizacional

Além da Diretoria Colegiada, a ANAC conta com 21 unidades organizacionais, todas elas vinculadas diretamente ao Colegiado. São dez Superintendências (seis finalísticas e quatro áreas-meio) e onze órgãos de assessoramento à Diretoria. Ademais, a Agência possui 2 órgãos colegiados, o Plenário e o Conselho Consultivo.

A Estrutura Organizacional completa pode ser consultada no art. 2º do Regimento Interno da Agência (Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016) ou pelo Portal da ANAC. A disposição desses órgãos encontra-se ilustrada no organograma da figura a seguir:

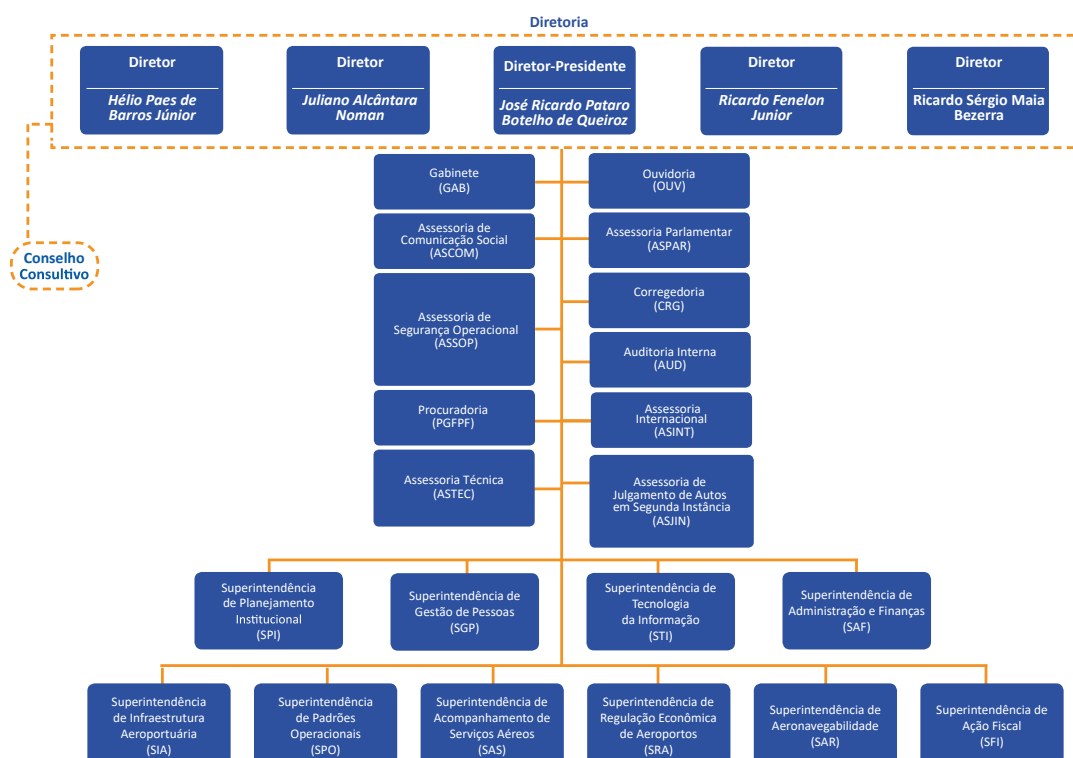


Figura 2 – Estrutura Organizacional ANAC

Saiba Mais:

Regimento Interno da ANAC: <http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-381-14-06-2016-1>

Quem é quem ANAC: http://www.anac.gov.br/A_Anac/institucional/quem-e-quem

1.4.1. Diretoria Colegiada

A Diretoria Colegiada é o órgão de deliberação máxima da ANAC, composta por cinco diretores nomeados para mandato de cinco anos. Todos são nomeados por ato do Presidente da República, após aprovação do Senado Federal, na forma do disposto no art. 12 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. Um dos diretores exerce a função de Diretor-Presidente, por designação do Presidente da República.

O artigo 9º do Regimento Interno da ANAC define todas as competências da Diretoria. De forma geral, compete ao colegiado analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência. Todas as decisões emanadas da Diretoria da ANAC devem ser deliberadas com o quórum mínimo de três diretores e aprovadas por maioria absoluta, cabendo ao Diretor-Presidente o voto de qualidade. Nos casos de urgência e relevância, em que não for possível reunir a tempo o referido quórum – sob o risco de intempestividade da matéria deliberada –, o Diretor-Presidente pode deliberar *ad referendum* da Diretoria, situação em que as matérias deverão ser referendadas posteriormente pelo Colegiado.

Saiba mais:

Conheça o perfil dos Diretores no Portal da ANAC

(http://www.anac.gov.br/A_Anac/institucional/quem-e-quem)

Diretor-Presidente: [José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz](#)

Diretor: [Hélio Paes de Barros Júnior](#)

Diretor: [Ricardo Sérgio Maia Bezerra](#)

Diretor: [Juliano Alcântara Noman](#)

Diretor: [Ricardo Fenelon Junior](#)

Acesse também a Galeria dos Diretores que já atuaram na Agência:

http://www.anac.gov.br/A_Anac/institucional/galeria-dos-diretores

1.4.2. Unidades Organizacionais

Compete às Superintendências deliberar sobre assuntos essencialmente técnicos, baseando-se nos direcionamentos estratégicos estabelecidos pela Diretoria. As Superintendências atuam tanto nas atividades finalísticas, como nas atividades de suporte da Agência. Completam a estrutura da ANAC os órgãos de assessoramento direto e imediato à Diretoria, que são aqueles que se encontram na linha vertical do organograma da Figura 2. Dentre os órgãos de assessoramento, tem-se dois colegiados: o Conselho Consultivo, composto por representantes de diversos segmentos da aviação civil brasileira, e o Plenário, a quem compete apreciar as matérias relacionadas com a aviação civil internacional que subsidiarão as decisões da Diretoria.

Saiba mais:

As informações sobre as Unidades Organizacionais da Agência (como competências, organização interna, chefias e contatos) podem ser conhecidas também na página [Quem é quem](#) do Portal da ANAC.

2

Resultados do Setor

2. Resultados do Setor

Esta seção se dedica a mostrar, de maneira geral, o tamanho e a diversidade da aviação civil brasileira, o que se reflete em desafios para as atividades de regulação e fiscalização da ANAC.

Os gráficos a seguir ilustram a evolução dos principais indicadores de desempenho do transporte aéreo público regular. No tocante à quantidade de passageiros transportados, observa-se o aumento de 69% entre os anos de 2009 e 2018.

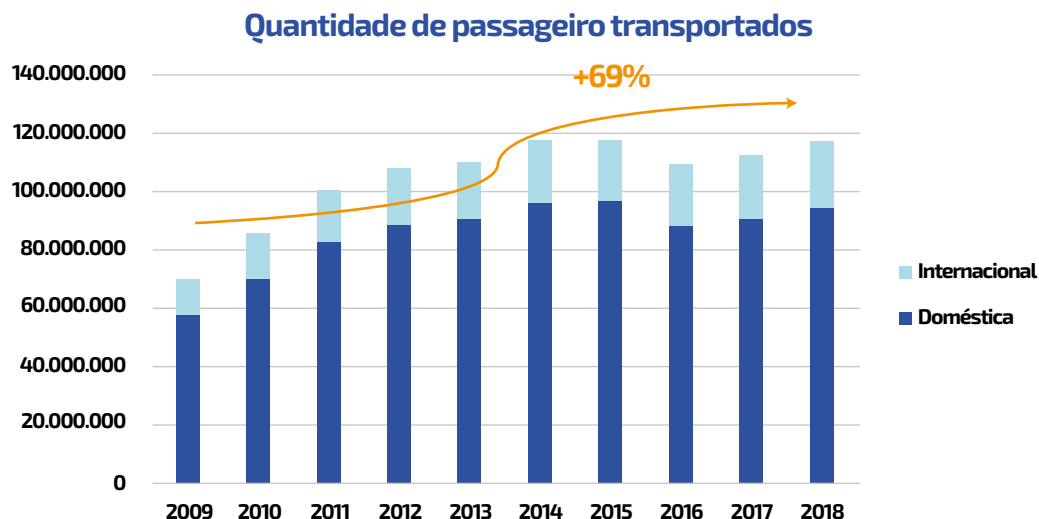


Gráfico 1 - Evolução da quantidade de passageiros transportados

A demanda doméstica do transporte aéreo de passageiros apresentou, em 2018, crescimento de 7,3% com relação ao ano anterior em termos de passageiros - quilômetros pagos transportados (RPK).

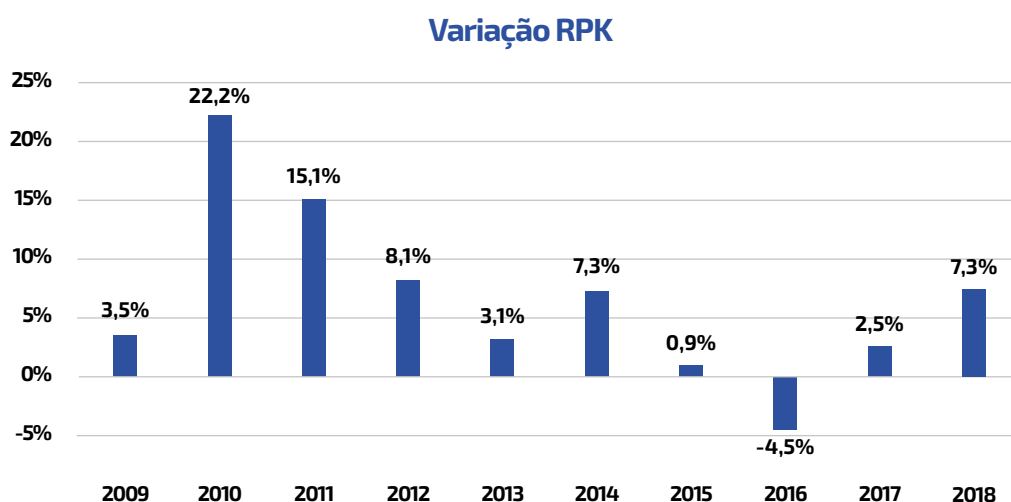


Gráfico 2 - Taxa de crescimento da demanda RPK por transporte aéreo

No que tange à quantidade de voos, observa-se o aumento de 2,7% com relação a 2017, após dois anos consecutivos em queda. A evolução da quantidade de voos pode ser observada pelo gráfico a seguir.

Quantidade de voos (milhares)

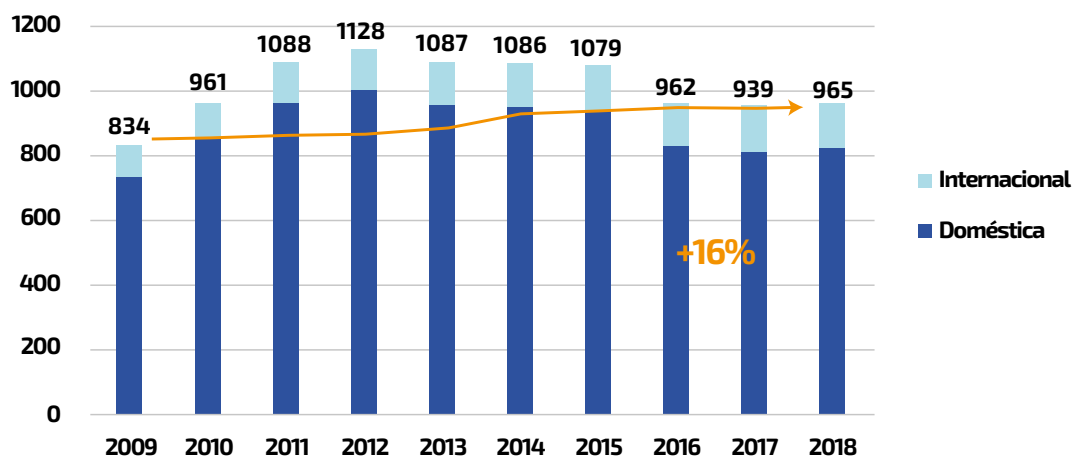


Gráfico 3 - Evolução da quantidade de voos realizados

A taxa de passageiros para cada 100 habitantes aumentou 2,5% em comparação com o ano anterior, e 52% nos últimos dez anos, conforme apresenta o gráfico abaixo:

Taxa de passageiro no transporte aéreo para 100 habitantes (pax pago doméstico)

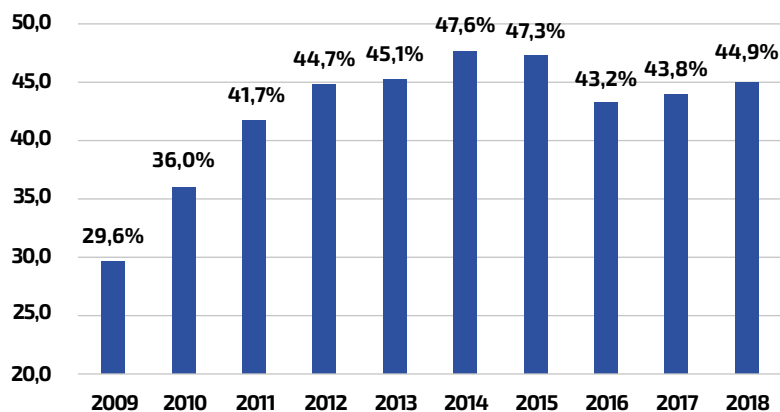


Gráfico 4 - Taxa de passageiros transporte aéreo para cada 100 habitantes

O gráfico seguinte apresenta a participação das companhias aéreas no mercado doméstico (voos nacionais). Observa-se que a Gol e a Latam permaneceram na liderança, com participações de mercado da ordem de 35,7% e 31,9%, respectivamente. A Azul e a Avianca, terceira e quarta colocadas, tiveram um crescimento em sua participação, alcançando os recordes de 18,6% e 13,4%, respectivamente.

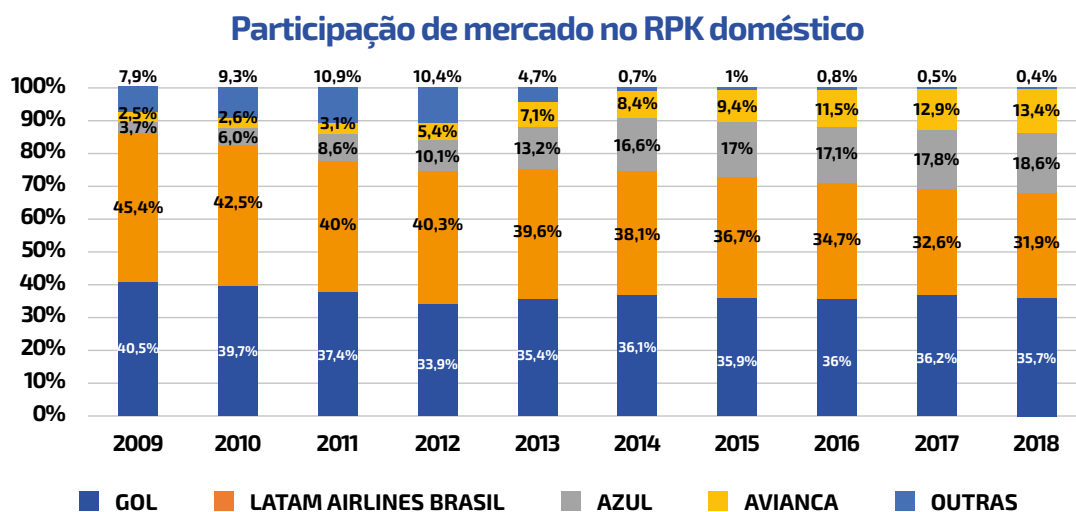


Gráfico 5 - Participação de mercado doméstico

Com relação ao mercado internacional, a empresa brasileira Latam é a líder com 20,9% de participação, seguida da portuguesa TAP com 8,8% e da americana American Airlines com 7,2%, conforme apresenta o gráfico a seguir:

Participação de mercado no RPK internacional

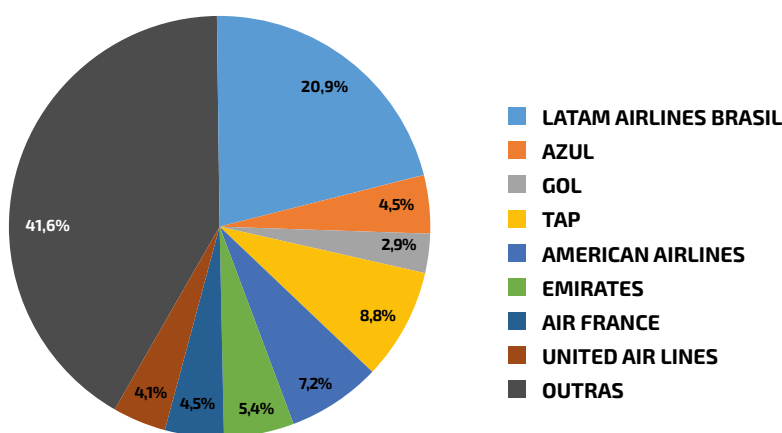


Gráfico 6 - Participação de mercado internacional (2017 – RPK)

A tarifa aérea média doméstica real (atualizada pela inflação), impulsionada pela alta do combustível e a valorização do dólar em relação ao real, apresentou aumento de 1% em relação ao ano anterior, atingindo o valor de R\$ 374,12.

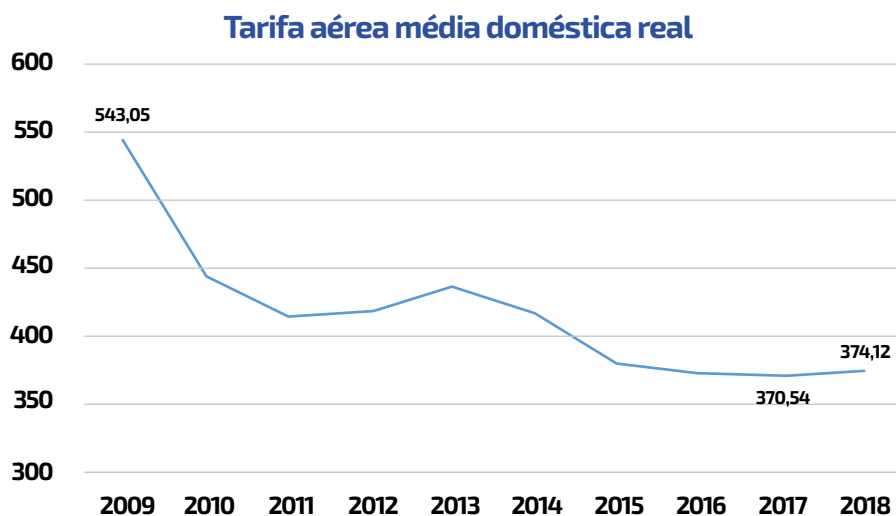


Gráfico 7 - Evolução da tarifa aérea média doméstica comercializada

Em 2018, 6,7% das passagens foram comercializadas com tarifas aéreas abaixo de R\$ 100, e 50,9% abaixo de R\$ 300. As passagens acima de R\$ 1.500 representaram 0,8% do total. O gráfico abaixo apresenta a distribuição das tarifas aéreas comercializadas.

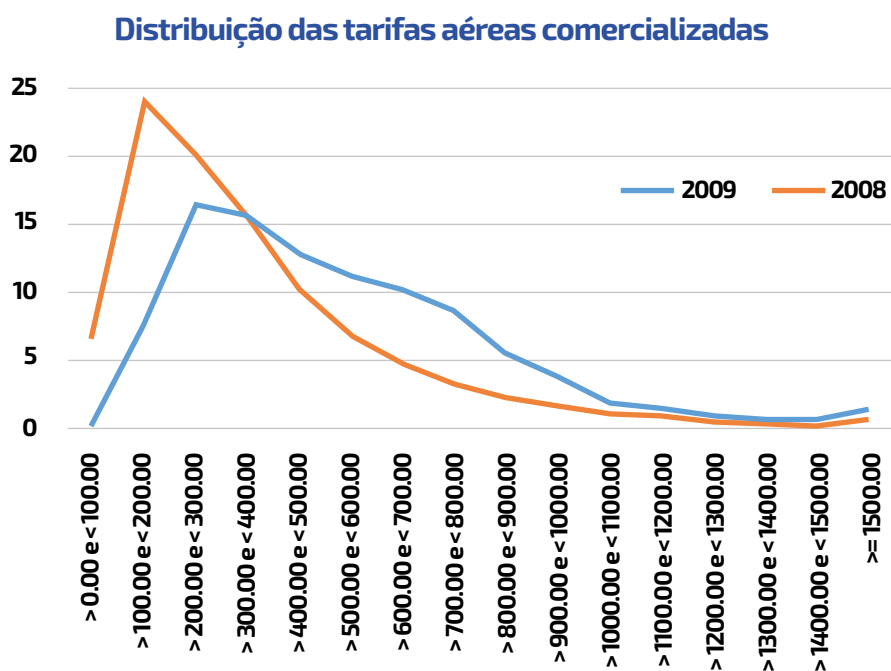


Gráfico 8 - Distribuição das tarifas aéreas domésticas comercializadas

Por fim, o gráfico a seguir apresenta a evolução do *yield*, que mede o preço pago pelo passageiro por quilômetro voado. Este indicador caiu 0,8% em 2018, em relação a 2017, atingindo o valor de R\$ 0,31693.

Variação de yield tarifa aérea média doméstico real

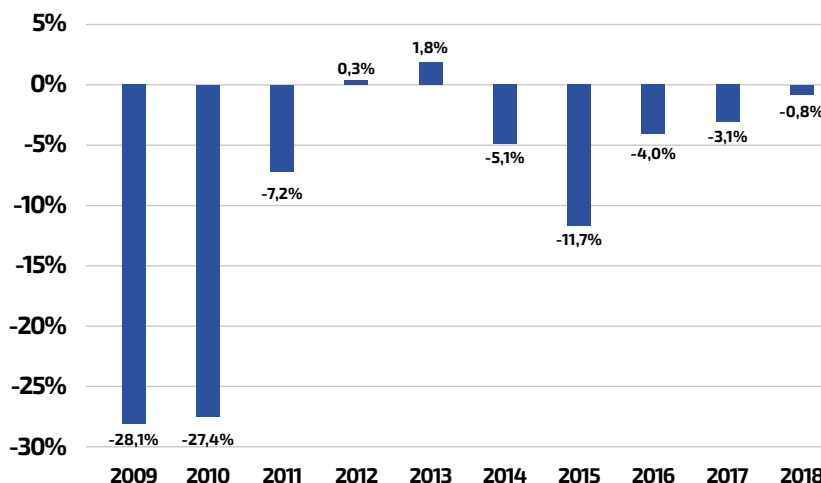


Gráfico 9 - Variação do yield médio doméstico comercializado

2.1. Evolução da satisfação geral do passageiro

Desde janeiro de 2013, a Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura realiza a Pesquisa de Satisfação do Passageiro e de Desempenho Aeroportuário. Essa pesquisa visa avaliar a percepção dos usuários dos aeroportos brasileiros no que tange à infraestrutura, ao atendimento e aos serviços, bem como monitorar o desempenho de diferentes processos aeroportuários como *check-in*, inspeção de segurança, restituição de bagagens entre outros, nos principais aeroportos do país.

Até dezembro de 2017, a pesquisa abrangia 15 aeroportos, selecionados em função de sua utilização na Copa do Mundo de 2014. A partir de 2018, o critério para escolha dos aeroportos a serem pesquisados passou a ser o volume de passageiros transportados no ano anterior. Assim, passaram a integrar o relatório os 20 aeroportos com maior movimentação no país em 2017, responsáveis por 87% do total de passageiros da aviação regular transportados no Brasil, somando 5 novos aeroportos aos 15 já pesquisados desde 2013.

A fim de permitir uma análise entre aeroportos com semelhanças operacionais e que se ponderasse suas respectivas grandezas físicas, os aeroportos foram separados em categorias baseadas no número de passageiros processados por ano. Na categoria de até 5 milhões de passageiros estão os terminais de Natal (RN), Manaus (AM), Cuiabá (MT), Belém (PA), Maceió (AL), Vitória (ES), Goiânia (GO) e Florianópolis (SC). Entre 5 e 15 milhões estão: Fortaleza (CE), Recife (PE), Curitiba (PR), Porto Alegre (RS), Salvador (BA), Santos Dumont (RJ), Campinas (SP) e Confins (MG). Acima de 15 milhões de passageiros estão Galeão (RJ), Congonhas (SP), Brasília (DF) e Guarulhos (SP).

Os entrevistados são ouvidos por pesquisadores da Praxian Consultoria LTDA e devem avaliar os quesitos, atribuindo "notas" de 1 a 5 para cada um deles, sendo 1 a pior nota possível e 5 a melhor nota possível, assim classificadas: 1 (muito ruim), 2 (ruim), 3 (regular), 4 (bom), 5 (muito bom).

No 4º trimestre de 2018, 90% dos passageiros consideraram os 20 aeroportos avaliados como "bons" (4) ou "muito bons" (5). No mesmo período de 2017, o percentual era de 91%. Ao todo, entre outubro e dezembro, foram entrevistadas 19.890 pessoas para os 20 aeroportos. A média do índice geral de satisfação foi de 4,39, conforme é possível verificar pelo gráfico abaixo.

Evolução da satisfação geral do passageiro

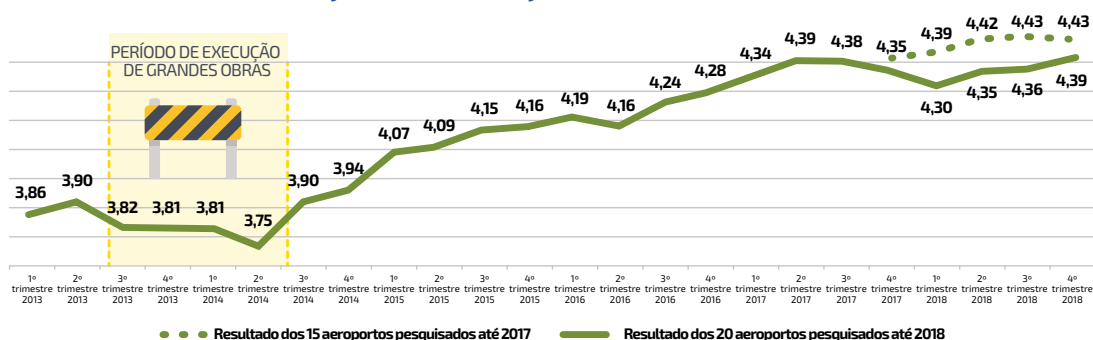


Gráfico 10 - Pesquisa Permanente de Satisfação do Passageiro.

Fonte: Ministério da Infraestrutura



3

Regulamentação

3. Regulamentação



De forma geral, o Macroprocesso de Regulamentação compreende os processos relacionados ao estabelecimento de requisitos a entidades do sistema de aviação civil por meio da elaboração e atualização de atos normativos de competência da ANAC.

Compete à ANAC regular o setor de aviação, à exceção das atividades de controle do espaço aéreo e de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos. As normas da ANAC – Resoluções e Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC) – estabelecem conceitos, práticas e procedimentos relacionados a diversas áreas da aviação civil e são elaborados em consonância com padrões internacionais. Na busca pela melhoria contínua e pela excelência no desempenho de suas atividades, a ANAC vem atualizando periodicamente seus regulamentos e normas.

A atividade regulatória do transporte aéreo pode ser dividida em quatro temáticas: *safety* (segurança operacional), *security* (segurança contra atos de interferência ilícita – AVSEC), regulação econômica de aeroportos e acompanhamento do mercado de transporte aéreo. Os dois primeiros temas são comumente associados à regulação técnica, ao passo que os dois últimos, à regulação econômica.

É importante conhecer a diferença entre os conceitos de *safety* e *security*. *Safety* refere-se ao estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens decorrentes de um evento não intencional se reduz ou se mantém em um nível aceitável, ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos. Os aspectos que abrangem *safety* contemplam a aeronavegabilidade do produto aeronáutico (aeronave), a proficiência técnica dos pilotos e demais tripulantes, a integridade e adequação da infraestrutura aeroportuária, o sistema de comunicação entre pilotos e torre de controle de espaço aéreo e a interação entre todos esses componentes.

Por seu turno, *security* refere-se à proteção da aviação civil contra atos intencionais que ameacem ou coloquem em risco pessoas ou bens, por meio de medidas preventivas e recursos humanos e materiais. Para tanto, as ações que promovem *security* envolvem as medidas de inteligência, o controle de acesso às áreas que permitem intervenção nas operações aéreas, o treinamento de pessoas especializadas e a adoção de procedimentos e de equipamentos que identifiquem dispositivos com potencial de utilização contra a aviação civil.

No que tange à regulação econômica, o enfoque da Agência é buscar o maior nível de concorrência possível. No caso do transporte aéreo, por se tratar de um mercado competitivo, vigora o regime de liberdade de rotas e tarifas, cabendo à ANAC monitorar e acompanhar o mercado de forma a avaliar oportunidades de redução de entraves institucionais à promoção de mais concorrência, bem como subsidiar o processo de formulação de políticas públicas para o setor aéreo. No caso dos aeroportos, convém um maior cuidado da Agência ao estabelecer regras e incentivos que inibam as possibilidades de exercício de poder econômico, garantindo que a maior qualidade na infraestrutura seja disponibilizada com modicidade tarifária e que também se promova o equilíbrio entre os diferentes elos que atuam nos aeroportos.

3.1. Objetivos Estratégicos

O Plano Estratégico 2015-2019 estabeleceu os seguintes objetivos estratégicos para o Macroprocesso de Regulamentação:

- Manter atualizado o arcabouço regulatório;
- Promover a melhoria da qualidade regulatória e dos mecanismos de participação social.

O primeiro se refere ao desafio de promover a permanente atualização do arcabouço regulatório, de forma tempestiva, mas sem surpreender os regulados e a sociedade. Já o segundo objetivo está relacionado a promoção de uma regulação efetiva e transparente, por meio do fortalecimento da avaliação de impacto regulatório e da participação social no processo de elaboração normativa.

3.2. Metas relacionadas ao Macroprocesso de Regulamentação

As Portarias ANAC nº 3.456 e nº 3.457, de 18 de outubro de 2017, definiram, respectivamente, as metas globais e intermediárias da ANAC para o seu 9º Ciclo de Avaliação, que compreendeu o período de 1º de novembro de 2017 a 31 de outubro de 2018.

Para o Macroprocesso de Regulamentação, definiu-se a seguinte meta global:

Macroprocesso de Regulamentação	
Meta Global	Cumprir 80% da meta intermediária relativa à Agenda Regulatória
Forma de Cálculo	Cumprimento da meta intermediária de regulamentação
Realizado	100%
Resultado Final	100%

Tabela 1: Meta global do Macroprocesso de Regulamentação

Já a meta intermediária definida para este macroprocesso foi:

<i>Indicador</i>	<i>Meta</i>	<i>Apurado</i>	<i>Resultado</i>
Percentual de cumprimento do programado na Agenda regulatória	≥ 50%	93,3%	100%

Tabela 2: Meta intermediária do Macroprocesso de Regulamentação

3.3. Projetos estratégicos

Para alcançar os objetivos e metas afetos ao Macroprocesso de Regulamentação, os seguintes projetos estão sendo desenvolvidos:

- Projeto Novo Código Brasileiro de Aviação Civil;
- Projeto Qualidade Normativa;
- Projeto Regulação de Aerodesportos.

3.4. Principais ações, projetos e resultados no âmbito do Macroprocesso Regulamentação

3.4.1. Projeto estratégico Qualidade Normativa

A fim de aumentar a qualidade do processo normativo da ANAC, iniciou-se em 2018 o Projeto Qualidade Normativa, com conclusão prevista para junho de 2019.

Dentre as principais entregas previstas para esse projeto, tem-se o Guia de Análise de Impacto Regulatório da ANAC, o mapeamento do estoque normativo, o Guia de Participação Social e uma instrução normativa sobre Qualidade Normativa.

Com a implementação deste projeto, espera-se aprimorar o processo normativo da Agência, tornando-o mais rápido, efetivo e padronizado, além de ampliar a participação social.

3.4.2. Outras realizações em 2018

Em 2018, o esforço empreendido pela ANAC no sentido de aprimorar o arcabouço normativo e, consequentemente, promover melhoria na qualidade regulatória resultou em:

- edição de 10 novos normativos, sendo 6 resoluções e 4 Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBAC;
- alteração de 34 normativos, sendo 11 resoluções, 21 RBACs e 2 Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica - RBHA;
- revogação de 9 normativos, sendo 8 resoluções e 1 RBHA.

Salienta-se que a atualização normativa englobou a participação social por meio da promoção de 26 audiências públicas, as quais incluíram 7 sessões presenciais, realizadas em Brasília, Cuiabá, Recife, São Paulo e Vitória.

O detalhamento das resoluções publicadas em 2018 encontra-se no Anexo 1 deste relatório.

3.5. Agenda Regulatória 2017-2018

A Agenda Regulatória da ANAC é o documento que define, para o horizonte de dois anos, os temas regulatórios que terão atuação prioritária da Agência. A Agenda Regulatória da ANAC para o biênio 2017-2018 foi instituída em 15 de dezembro de 2016, por meio da Portaria nº 3.723, sendo inicialmente composta por 35 temas.

O processo de elaboração da Agenda 2017-2018 buscou dar continuidade aos processos normativos que já estavam em andamento e eleger novos temas alinhados ao Planejamento Estratégico da Agência. Foram realizadas consultas internas e externas, além de consultas públicas em Brasília e São Paulo, de forma que a ANAC pudesse colher contribuições para a definição dos temas prioritários.

Para esse ciclo, foram definidos quatro marcos de acompanhamento de execução, por tema:

- Estudos preliminares: engloba as fases de definição do problema, objetivos a serem alcançados, realização e conclusão de estudos preliminares;
- Elaboração da proposta: compreende a elaboração dos documentos necessários à proposta de ato normativo e a tramitação do respectivo processo administrativo até a deliberação e aprovação da Diretoria Colegiada sobre a realização de audiência pública, quando aplicável;
- Audiência pública: compreende a realização da reunião pública e a análise das contribuições recebidas;
- Publicação: engloba a análise jurídica final pela Procuradoria Federal junto à ANAC, a deliberação e aprovação pela Diretoria Colegiada, e a publicação da norma específica no Diário Oficial da União - DOU.

Em 2018, destaca-se a conclusão e publicação de atos normativos relativos aos seguintes temas da Agenda:

- Tema 01 – Requisitos de pessoal de direção em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo;
- Tema 03 – Projeto, construção e operação de infraestrutura de heliportos;
- Tema 07 – Edição do RBAC 65 – licenças, habilitações e regras gerais para despachante operacional de voo e mecânico de manutenção aeronáutica;
- Tema 15 – Revisão das Resoluções nº 57 e nº 154, que tratam de alocação de frequências internacionais;
- Tema 18 – Movimentação de passageiro, aeronaves e cargas em aeroportos;
- Tema 22 – Revisão das sanções administrativas aplicáveis pela infração a regulamentos e atualização/complementação da tabela de multas da Resolução nº 25;
- Tema 24 – Revisão dos requisitos de manutenção de planadores e motoplanadores;
- Tema 36 – Regulamentação de aerodesportos.

Ademais, a ANAC planejou a execução de 35 etapas da Agenda ao longo do ano de 2018, e executou 33 etapas, o que representa uma execução acima de 94% do previsto.

Por fim, informa-se que a Agenda Regulatória para o biênio 2019-2020 foi instituída por meio da Portaria nº 3.834, de 13 de dezembro de 2018.

Saiba mais:

A lista completa de temas da Agenda Regulatória e o acompanhamento da execução podem ser acessados pelo link:

<https://www.anac.gov.br/participacao-social/agenda-regulatoria>



4

Certificação e Outorga

4. Certificação e Outorga



A Certificação corresponde ao conjunto de atividades de competência da ANAC destinadas a verificar e atestar que um profissional, produto, empresa, processo ou serviço atende aos requisitos estabelecidos em regulamentação da aviação civil, visando a proteger e resguardar o interesse público, conforme as disposições da legislação, e o interesse da segurança e da qualidade dos serviços aéreos.

São produtos dos processos de certificação as autorizações, homologações, habilitações, licenças, certificados, entre outros documentos pelos quais a ANAC certifica que as empresas, escolas, centros de instrução AVSEC, tripulantes, oficinas de manutenção, projetos de produtos aeronáuticos e aeronaves, entre outros, cumprem os requisitos estabelecidos pela Agência e, portanto, podem começar a operar no sistema de aviação civil.

Já a Outorga engloba o conjunto de atividades desempenhadas pela ANAC com o propósito de autorizar, delegar, permitir ou conceder a um interessado a prerrogativa de operar serviço público regulado pela Agência, obedecidas as condições de segurança e qualidade previstas nos processos de certificação. Toda vez que uma empresa pretende explorar comercialmente um serviço aéreo público – transporte aéreo regular, táxi-aéreo ou serviços aéreos especializados –, ela tem de obter uma outorga aprovada pela Diretoria da ANAC. Para a concessão dessa outorga, além da certificação de segurança operacional expedida pela Agência, a empresa deve apresentar uma série de documentos que demonstre o cumprimento de diversos requisitos de ordem jurídica e societária estabelecidos em lei. Outro exemplo de outorga diz respeito à concessão de aeroportos à iniciativa privada, com vistas a atrair investimentos e melhorar a infraestrutura aeroportuária e o atendimento aos usuários do transporte aéreo. Similarmente, a concessão da outorga envolve a demonstração do cumprimento de diversos requisitos jurídicos e, em paralelo, o cumprimento dos requisitos técnicos de segurança e qualidade.

4.1. Objetivos Estratégicos

No que se refere ao Macroprocesso de Certificação e Outorga, o Plano Estratégico 2015-2019 estabeleceu os seguintes objetivos estratégicos:

- Ampliar a eficiência e a eficácia nos processos de certificação;
- Aprimorar os processos de outorga de exploração de serviços aéreos e aeroportuários.

O primeiro orienta a concentração de esforços na eliminação de quaisquer erros formais no processamento dos pedidos de certificação, bem como na redução dos prazos de processamento, assegurando que todos os requisitos de certificação estejam sendo devidamente observados. Já o segundo objetivo se refere à implementação de processos mais céleres e menos burocratizados nos procedimentos de outorga, autorização e concessões de exploração de serviços aéreos, e à institucionalização e otimização dos processos de outorga de serviços aeroportuários.

4.2. Metas relacionadas ao Macroprocesso de Certificação

Conforme mencionado, as Portarias ANAC nº 3.456 e nº 3.457, de 18 de outubro de 2017, definiram, respectivamente, as metas globais e intermediárias para o seu 9º Ciclo de Avaliação.

Para o Macroprocesso de Certificação, definiu-se a seguinte meta global:

Macroprocesso de Certificação e Outorga	
Meta	
Meta Global	Concluir 80% dos processos de certificação nos prazos e quantidades definidos
Forma de Cálculo	$\frac{\Sigma \text{Resultado das metas intermediárias de certificação}}{\text{Quantidade de metas de certificação consideradas}}$
Realizado	96,7%
Resultado Final	100%

Tabela 3: Meta global do Macroprocesso de Certificação e Outorga

Já as metas intermediárias definidas foram:

Indicador	Meta	Apurado	Resultado
Percentual de processos de licenças e habilitações com análise concluída em até 30 dias	≥ 80%	98,8%	100%
Tempo médio de emissão do primeiro Certificado de Aeronavegabilidade (CA)	≤ 8 dias	2,61	100%
Percentual de solicitações de autorização prévia de construção / autorização prévia de modificação de características físicas de aeródromos públicos respondidos em até 60 dias	≥ 90%	100%	100%
Percentual de emissão de certificado operacional de aeroporto em até 120 dias	≥ 100%	86,7%	86,7%

Tabela 4: Meta intermediária do Macroprocesso de Certificação e Outorga

Impende salientar que, entre as metas relacionadas, apenas aquela relativa à emissão de certificado operacional de aeroporto não foi alcançada, tendo em vista que dois certificados não foram emitidos no prazo pactuado na carta de serviços da Agência. Verificou-se que foram problemas pontuais. Ademais, destaca-se que a ANAC atua no aprimoramento contínuo de seus indicadores que, entre outros, prevê o monitoramento das ações setoriais necessárias ao seu alcance.

4.3. Projetos estratégicos e temas da Agenda Regulatória

Os projetos constantes no portfólio e os temas da Agenda Regulatória voltados para o alcance dos objetivos afetos ao Macroprocesso de Certificação e Outorga são:

- Projeto Implantação do Novo Modelo de Certificação;
- Tema 4: Edição do RBAC 125 - certificação e operações: regras aplicáveis a pessoas a bordo de aviões com capacidade de assentos de mais de 19 passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2.720 kg ou mais;
- Tema 5: Edição do RBAC 141 - certificação e requisitos operacionais: centros de instrução de aviação civil;
- Tema 8: Regulamentação acerca da certificação e vigilância.

4.4. Principais ações, projetos e resultados no âmbito do Macroprocesso de Certificação

4.4.1. Projeto Estratégico Implantação do Novo Modelo de Certificação

Com o intuito de simplificar e diminuir os custos (diretos e indiretos) do atual processo de certificação de pessoal da aviação civil, está sendo desenvolvido o projeto "Implantação do Novo Modelo de Certificação", com conclusão prevista para 2019.

O escopo do referido projeto abarca o desenvolvimento dos normativos e procedimentos de suporte ao novo modelo de certificação, bem como a adaptação dos atuais sistemas e/ou desenvolvimento de novos sistemas de Tecnologia da Informação voltados para a melhoria do processo de certificação de pessoal da aviação civil.

A expectativa em torno deste relevante projeto é aproximar a ANAC dos instrutores e dos examinadores credenciados e estimular o desenvolvimento de um ambiente profissional favorável ao cumprimento dos requisitos de forma consciente, e ao desenvolvimento de cultura aeronáutica voltada à segurança de voo. Adicionalmente, espera-se otimizar o tempo de processamento das solicitações, com potencial de atingimento do prazo de 1 dia para a conclusão de uma solicitação de concessão ou revalidação de licenças e habilitações.

4.4.2. Certificação de produtos aeronáuticos

Por produto aeronáutico entende-se aeronave, motor ou hélice, assim como seus componentes e partes, incluindo qualquer instrumento, mecanismo, peça, aparelho, pertence, acessório e equipamento de comunicação, desde que sejam usados (ou se pretenda usar) na operação e no controle de uma aeronave em voo e que sejam instalados ou fixados à aeronave. Abrange, ainda, materiais e processos usados na fabricação de todos os itens acima.

A certificação de produtos aeronáuticos representa a confirmação, pela ANAC, de que o produto aeronáutico está em conformidade com os requisitos estabelecidos pela Agência. Em 2018, foram concluídos os seguintes processos de certificação de produtos aeronáuticos:

Certificação de produtos aeronáuticos	
Novos modelos de aeronaves nacionais	2 concluídos
Validação de novos modelos de aeronaves (estrangeiras)	4 concluídos
Motores aeronáuticos (validações)	6 concluídos
Hélices	0 concluído

Tabela 5: Processos de certificação concluídos em 2018

4.4.3. Certificação do pessoal da aviação civil, escolas e centros de treinamento

O processo de certificação de pessoas realizado pela ANAC tem o objetivo de assegurar a qualidade da formação dos pilotos, mecânicos de manutenção aeronáutica, despachantes operacionais de voo e comissários de voo. Os candidatos às licenças e habilitações nessas áreas devem se submeter aos exames de saúde e de conhecimentos teórico e prático (cheques) realizados pela ANAC, além de possuir a experiência compatível com a função que desejam exercer.

O conhecimento teórico para concessão de uma licença é demonstrado por meio de aprovação em prova aplicada pela ANAC. Os gráficos abaixo apresentam a quantidade de provas *online* para cumprimento de requisito teórico aplicadas ao longo dos últimos dez anos e o quantitativo de exames presenciais realizados por sala credenciada no país em 2018.

Quantidade de provas *online*

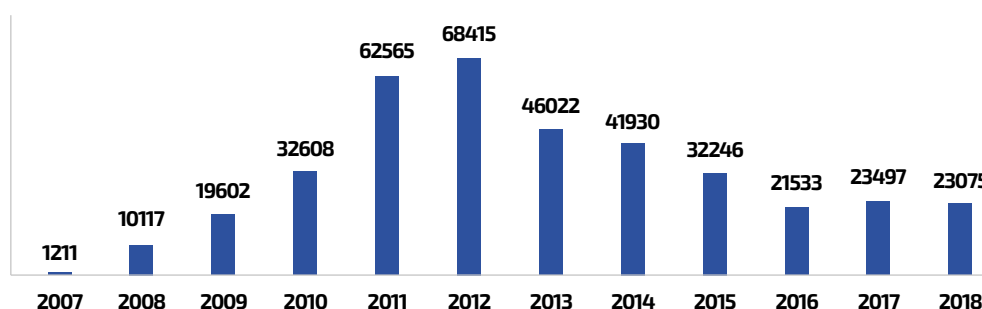


Gráfico 11 – Provas online aplicadas

Exames realizados por cidade 2018

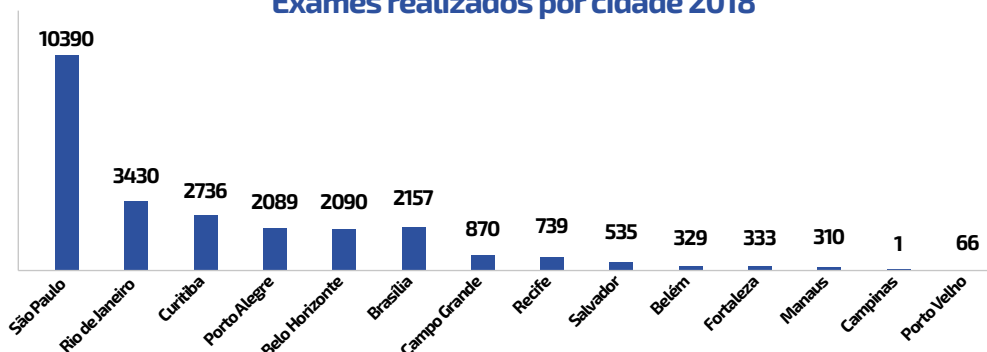


Gráfico 12 – Exames realizados por sala em 2018

Para algumas operações, como voos internacionais, é necessário que a tripulação técnica possua um nível mínimo de proficiência em língua inglesa. A ANAC é responsável pela certificação do grau de proficiência linguística de pilotos de aviões e helicópteros em operações internacionais, por meio da realização de um teste de inglês, o *Santos Dumont English Assessment*. A Tabela abaixo apresenta a quantidade de certificações em proficiência linguística emitida nos últimos dois anos.

Processos de certificação em proficiência linguística		
Mês	2017	2018
jan	324	312
fev	362	319
mar	407	386
abr	341	324
mai	427	338
jun	375	326
jul	348	377
ago	351	362
set	416	315
out	316	322
nov	316	281
dez	336	266
Total	4319	3928

Tabela 6: Processos de certificação em Proficiência Linguística

A Organização de Aviação Civil Internacional estabelece uma escala de níveis de proficiência linguística que é medida e escalonada por descritores relacionados aos tópicos linguísticos pronúncia, estrutura, vocabulário, fluência, compreensão e interações. A tabela seguinte apresenta a relação entre os níveis de proficiência e as certificações emitidas:

Nível	Quantidade
1	7
2	83
3	1015
4	2309
5	485

Tabela 7: Níveis de proficiência

O Nível Operacional (Nível 4) é o nível mínimo de proficiência requerido para comunicações radiotelefônicas. Os Níveis 1, 2 e 3 descrevem os níveis de proficiência linguística Pré-elementar, Elementar e Pré-operacional, respectivamente, os quais descrevem um nível de proficiência abaixo do requisito mínimo de proficiência linguística da OACI. No geral, a escala serve como padrão de referência para treinamentos e testes, auxiliando os candidatos a atingirem o Nível Operacional (Nível 4) da OACI.

Saiba mais:

A Agência disponibiliza em sua página na internet informações sobre os processos de certificação em Proficiência Linguística, que podem ser consultadas no endereço

<http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/profissionais-da-aviacao-civil/processo-de-licencas-e-habilitacoes/proficiencia-linguistica>

As escolas de aviação civil ministram treinamentos para a formação de pilotos, mecânicos de manutenção aeronáutica, mecânicos de voo, comissários de voo e despachantes operacionais de voo. É obrigatório que tais instituições sejam autorizadas pela ANAC. Em 2018, foram realizadas 325 homologações de cursos em 142 instituições. Quanto aos centros de treinamento de aviação civil estrangeiro, tivemos 11 processos de validação concluídos.

Licença é o documento emitido pela ANAC que formaliza a certificação de uma pessoa para atuar em operações aéreas civis, a partir do cumprimento de requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo, experiência e proficiência, verificados de acordo com as funções, limitações e prerrogativas pertinentes à referida licença. Já habilitação representa uma autorização associada a uma licença, na qual são especificadas as qualificações e respectivas validades, condições especiais de operação e as respectivas atribuições e restrições relativas ao exercício das prerrogativas da licença ou certificado respectivos.

Só pode atuar como piloto em comando ou segundo em comando a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil quem seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações válidas e apropriadas à aeronave operada, à operação realizada e à função que desempenha a bordo. O quadro abaixo mostra o quantitativo de licenças emitidas, por categoria, durante o ano de 2018:

<i>Licença</i>	<i>Quantidade</i>
COM – Comissário	801
CPA – Piloto Aerodesportivo	119
CPD – Piloto desportivo	19
CPR – Piloto de Recreio	117
DOV – Despachante Operacional de Voo	10
MCV – Mecânico de Voo	1
MMA – Mecânico de Manutenção Aeronáutica	728
OEE – Operador Equip. Especiais	11
PCH – Piloto Comercial – Helicóptero	146
PCM – Piloto Comercial – Avião	872
PLA – Piloto de Linha Aérea – Avião	354
PLH – Piloto de Linha Aérea – Helicóptero	52
PPB – Piloto de Balão Livre	7
PPH – Piloto Privado – Helicóptero	177
PPL – Piloto de Planador	92
PPR – Piloto Privado – Avião	1.372
Total	4.878

Tabela 8: Licenças emitidas, por categoria, em 2018

A tabela abaixo apresenta a quantidade de licenças de pessoal emitidas ao longo dos últimos anos:

Ano	Quantidade de licenças
2018	4.878
2017	4.825
2016	4.889
2015	6.896
2014	7.423
2013	8.033
2012	8.446
2011	8.286
2010	6.856

Tabela 9: Licenças de pessoal

4.4.4. Certificação operacional de aeroportos

Até o início dos anos 2000, toda homologação de aeródromos brasileiros era feita com avaliação de cumprimento de requisitos técnicos relativos à infraestrutura da área operacional. Em 2003, seguindo diretrizes do Anexo 14 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), o antigo Departamento de Aviação Civil (DAC) publicou o RBHA nº 139, exigindo a certificação de aeroportos a fim de complementar a homologação com uma avaliação da capacidade do operador de aeródromo de gerenciar as atividades, sistemas e serviços de forma a garantir a segurança operacional das operações no aeródromo.

Atualmente, o processo de certificação é regido pelo RBAC nº 139, que une em si a avaliação da infraestrutura e da capacidade do operador de aeródromo de cumprir os regulamentos técnicos da ANAC. Assim, quando um operador de aeródromo recebe um certificado da ANAC, significa que há: (i) compatibilidade entre as operações de aeronaves e a infraestrutura disponível e (ii) capacidade do operador de aeródromo de cumprir os regulamentos técnicos da ANAC relativos à segurança operacional, comprovada por meio do Manual de Operações do Aeródromo (MOPS) aprovado pela ANAC. A tabela abaixo apresenta a quantidade de portarias de certificação e de certificados operacionais de aeroportos emitidos nos últimos 3 anos. As portarias de certificação contabilizam os processos em que foram emitidas novas portarias de certificação e também atualizações de portarias já existentes. Já os novos aeroportos certificados contabilizam apenas as portarias de aeroportos que ainda não tinham nenhuma portaria publicada.

Certificações operacionais de aeroportos	2016	2017	2018
Portarias de certificação emitidas	13	18	16
Novos aeroportos certificados	10	7	6

Tabela 10: Certificações operacionais de aeroportos

Saiba mais:

A Agência disponibiliza em sua página na internet a lista dos certificados operacionais de aeroportos já emitidos, além do rol dos aeródromos com processo de certificação operacional em andamento. Essas e outras informações acerca do processo de certificação operacional podem ser consultadas no endereço:

<http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/certificacao/certificacao-operacional-de-aeroportos>

4.4.5. Certificação AVSEC

As organizações que atuam no transporte aéreo internacional enfrentam o permanente desafio de garantir a proteção de suas operações contra grupos terroristas ou criminosos que buscam explorar vulnerabilidades do sistema de aviação civil para perpetrar ataques e crimes diversos.

No Brasil, a ANAC possui a missão institucional de regular e fiscalizar a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (*Aviation Security* – AVSEC), garantindo a aplicação, em âmbito nacional e dentro de suas competências, das normas e práticas recomendadas no Anexo 17 à Convenção de Chicago nas operações internacionais e nas domésticas, no que couber, em função de avaliações de risco associadas ao sistema.

A certificação AVSEC visa atestar que os regulados, dentro de sua área de atuação, possuem a capacidade adequada para atuar na aviação civil. No contexto AVSEC, o processo de certificação é aplicável aos operadores de aeródromo, operadores aéreos e centros de instrução, sendo conduzida através de processos de aprovação do Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) e manuais de procedimentos. As tabelas abaixo apresentam alguns dados das atividades de certificação AVSEC realizadas nos últimos 2 anos.

Certificações AVSEC de aeroportos	2017	2018
Aeroportos com PSA aprovados	0	10

Tabela 11: Certificações AVSEC de aeroportos

Certificações AVSEC	2017	2018
Profissionais AVSEC certificados	43.352	46.980
Instrutores AVSEC certificados	41	45
Centros de instrução certificados	15	6

Tabela 12: Certificações AVSEC

4.5. Outorgas para prestação de serviços aéreos

Sempre que uma empresa pretenda explorar comercialmente serviços aéreos públicos – transporte aéreo regular ou serviços aéreos públicos – é necessária a obtenção, dentre outros requisitos, de uma outorga aprovada pela Diretoria da ANAC.

Em 2018, foram processados 61 pedidos de novas outorgas ou renovações, sendo que ao final do ano, a quantidade de empresas autorizadas pela ANAC a operar serviço aéreo público, ou seja, executado mediante remuneração, era 508, assim distribuída:

Tipo de serviço aéreo	Quantidade
Empresas brasileiras de transporte regular	12
Empresas estrangeiras de transporte regular	59
Serviços Aéreo Públicos	437

Tabela 13: Empresas autorizadas a operar serviço aéreo público

4.6. Concessões de aeroportos

Por meio do Decreto nº 9.180, de 24 de outubro de 2017, foram incluídos no Programa Nacional de Desestatização 13 aeroportos a serem concedidos em blocos regionais. O bloco do Nordeste

e formado pelos aeroportos de Recife (PE), Maceió (AL), Aracaju (SE), João Pessoa (PB), Campina Grande (PB) e Juazeiro do Norte (CE). Outro bloco é o do Centro-Oeste, com a concessão dos aeroportos de Cuiabá (MT), Sinop (MT), Rondonópolis (MT) e Alta Floresta (MT). Por fim, o bloco do Sudeste, constituído pelos aeroportos de Vitória (ES) e Macaé (RJ).

Ao longo de 2018, foram elaborados os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, que subsidiaram a elaboração do edital de licitação e dos contratos de concessão. Também ocorreu a Audiência Pública nº 11/2018, com sessões presenciais realizadas nas cidades de Vitória, Brasília, Cuiabá e Recife, todas conduzidas pela ANAC e com a participação da SAC.

Devido as particularidades desta nova rodada, a primeira a incluir aeroportos de pequeno e médio portes e a prever a concessão dos aeroportos em blocos, foram também realizadas discussões sobre possíveis evoluções regulatórias e sobre a composição dos blocos.

Em 27 de novembro de 2018, a Diretoria da ANAC, por ocasião da 23ª Reunião Deliberativa, aprovou o edital de leilão e seus anexos para desestatização dos aeroportos. Esse foi o último passo antes da publicação do Edital nº 1/2018, no dia 30 de novembro. Seguindo as etapas legais do processo licitatório, foi estabelecido o período de 10 de dezembro de 2018 a 7 de janeiro de 2019 para que os interessados e potenciais proponentes formalizassem eventuais pedidos de esclarecimentos, e o leilão foi programado para ser realizado no dia 15 de março de 2019, na cidade de São Paulo.

4.7. Alocação de frequências internacionais

Uma empresa aérea opera serviços internacionais respeitando os acordos aéreos estabelecidos, os quais podem impor limites de frequência, isto é, quantidades máximas de voos, normalmente semanais, envolvendo suas localidades. Nestes casos, exige-se um processo para a alocação dessas frequências.

No ano de 2018, foram alocadas 62 frequências para serviços mistos, isto é, carga e passageiros simultaneamente, distribuídas conforme a tabela seguinte:

País	Empresa	Frequências
África do Sul	LATAM	2
Alemanha	LATAM	1
Bolívia	AZUL	4
	GOL	2
	LATAM	3
Colômbia	AVIANCA	14
França	AZUL	7
	LATAM	3
Itália	LATAM	2
Peru	LATAM	11
Portugal	AZUL	6
	LATAM	7

Tabela 14: Alocação de frequências internacionais em 2018

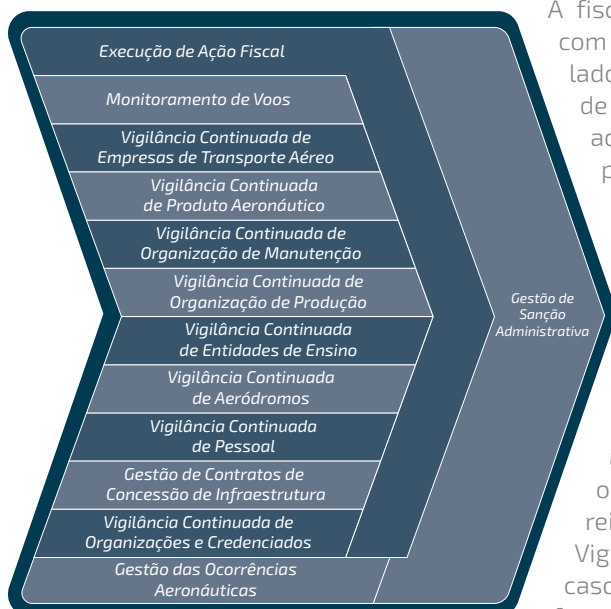


ANAC
FISCALIZAÇÃO

5

Fiscalização

5. Fiscalização



A fiscalização da ANAC possui duas vertentes com âmbitos de atuação distintos. Por um lado, a Vigilância Continuada trata do conjunto de atividades de fiscalização voltadas ao acompanhamento do desempenho de profissional, produto, empresa, processo ou serviço certificado ou outorgado pela ANAC, objetivando verificar a manutenção do cumprimento aos requisitos e aos parâmetros previstos nos processos de certificação e outorga. Por outro lado, tem-se a Ação Fiscal, que envolve o conjunto de atividades de fiscalização que tratam dos casos de entes regulados que atuam no setor sem a devida certificação ou outorga e das condutas infracionais reiteradas e não sanáveis no âmbito da Vigilância Continuada, bem como dos demais casos em que a atuação repressora do Estado se faz necessária.

Nesse sentido, a ANAC fiscaliza, dentre outros, os requisitos de segurança operacional (aeronavegabilidade, padrões operacionais e infraestrutura aeroportuária), de segurança contra atos de interferência ilícita, o envio de indicadores de acompanhamento do mercado pelas empresas aéreas, a prestação de serviço aos passageiros e o cumprimento das cláusulas contidas nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária, além de executar atividades outras atividades que auxiliam na melhoria da segurança.

5.1. Objetivos estratégicos

Os objetivos afetos ao Macroprocesso de Fiscalização constantes no Plano Estratégico 2015-2019 são:

- Promover um ambiente favorável ao cumprimento consciente dos requisitos regulamentares;
- Criar mecanismos efetivos de correção da conduta dos entes que colocarem em risco a qualidade e a segurança da aviação civil.

Esses objetivos demonstram a preocupação desta Agência em incentivar a boa conduta dos entes regulados, por meio do desenvolvimento de redes colaborativas para troca de informações pertinentes, da promoção de atividades de fomento voltadas à capacitação e conscientização dos regulados e da sociedade, bem como da otimização dos processos de fiscalização.

5.2. Metas relacionadas ao Macroprocesso de Fiscalização

Para o Macroprocesso de Fiscalização, definiu-se a seguinte meta global:

Macroprocesso de Fiscalização	
Metas	
Meta Global	Cumprir 80% das atividades de vigilância continuada e ação fiscal programadas
Forma de Cálculo	$\frac{\Sigma \text{Resultado das metas intermediárias de fiscalização}}{\text{Quantidade de metas de fiscalização consideradas}}$
Realizado	94,3%
Resultado Final	100%

Tabela 15: Meta Global do Macroprocesso de Fiscalização

E as metas intermediárias definidas foram:

Indicador	Meta	Apurado	Resultado
Percentual de cumprimento das atividades de vigilância continuada e ação fiscal programadas – Ação Fiscal	100%	96,8%	96,8%
Percentual de cumprimento das atividades de vigilância continuada e ação fiscal programadas – Aeronavegabilidade	100%	89,5%	89,5%
Percentual de cumprimento das atividades de vigilância continuada e ação fiscal programadas – Padrões Operacionais	100%	93,2%	93,2%
Percentual de cumprimento das atividades de vigilância continuada e ação fiscal programadas – Infraestrutura de Aeroportos	100%	99,1%	99,1%
Percentual de cumprimento das atividades de vigilância continuada e ação fiscal programadas – Serviços Aéreos	100%	100%	100%
Percentual de cumprimento das atividades de vigilância continuada e ação fiscal programadas – Regulação Econômica de Aeroportos	100%	87,2%	87,2%

Tabela 16: Metas intermediárias do Macroprocesso de Fiscalização

A análise da tabela permite inferir que algumas das metas relacionadas não foram alcançadas. Tal fato se justifica pela necessidade de readequação das iniciativas de fiscalização, frente ao contingenciamento orçamentário imposto à ANAC no exercício de 2018.

Ainda, com o intuito de minimizar os impactos na alocação dos recursos destinados às atividades fiscalizatórias, a ANAC adotou uma série de ações. Entre elas, destaca-se o Projeto de Regionalização, que traz avanços na metodologia de equalização dos fatores: disposição geográfica ótima x perfil de demanda por atividades predominantemente finalísticas (fiscalização, certificação e regulação), incorrendo no menor custo monetário possível.

5.3. Projetos estratégicos e temas da Agenda Regulatória

Os projetos estratégicos voltados para a melhoria do Macroprocesso de Fiscalização são:

- Projeto *Enforcement*, cujo produto foi a instituição, por meio da Resolução ANAC nº 472/2018, do novo modelo de fiscalização;
- Projeto USOAP – Institucionalização;
- Projeto Padronização do Processo de Julgamento de Autos de Infração.

5.4. Principais ações, projetos e resultados no âmbito do Macroprocesso de Fiscalização

5.4.1. Projeto Prioritário *Enforcement*

O Projeto Prioritário *Enforcement* concentrou suas ações na revisão de todo o marco regulatório de fiscalização da ANAC e na aplicação prática de novos instrumentos a serem instituídos. Assim, teve como objetivo estabelecer providências administrativas que podem ser adotadas pela Agência em decorrência das atividades de fiscalização.

Destaca-se que o produto desse projeto foi a Resolução ANAC nº 472/2018, que desenvolveu uma nova abordagem para a fiscalização, possibilitando a cooperação entre o regulador e o regulado, segundo a qual o regulador deve dispor de diversas medidas de fiscalização – desde as mais brandas até as mais rígidas – e utilizá-las de acordo com os históricos de comportamento do regulado. O objetivo é incentivar de forma mais efetiva que os regulados se comprometam ainda mais com as normas e os padrões estabelecidos pela ANAC, mantendo a aviação civil mais segura para todos.

O propósito do estabelecimento de medidas preventivas é criar um ambiente favorável ao cumprimento dos requisitos regulamentares, incentivando o regulado a buscar a conformidade com as normas de aviação civil. Em contrapartida, as medidas sancionatórias passam a ser empregadas quando as irregularidades representarem maior impacto à segurança e nos casos em que não se verificar a efetiva colaboração por parte do regulado. As medidas acautelatórias, por sua vez, são utilizadas quando se verifica risco iminente e independem das anteriores. A figura seguir esquematiza as possíveis providências a serem adotadas em decorrência das atividades de fiscalização da ANAC:

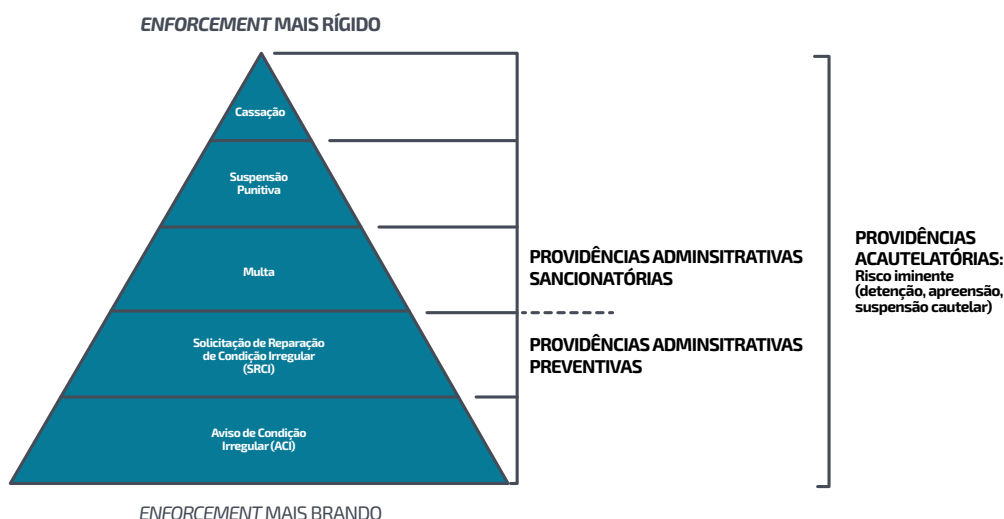


Figura 3 – Pirâmide de Enforcement

A Resolução nº 472/2018, produto do Projeto *Enforcement*, estabeleceu as providências administrativas a serem adotadas em decorrência das atividades fiscalizatórias, criando medidas preventivas e disciplinando, de maneira mais clara, o rito de aplicação de providências sancionatórias e acautelatórias. Objetivou-se, com isso, a promoção de um ambiente regulatório favorável à observância dos requisitos regulamentares, de modo a alinhar os procedimentos dos regulados com as normas de aviação civil vigentes.

5.5. Fiscalizações realizadas

Em 2018, a ANAC fiscalizou 2.596 itens, de um total de 2.975 planejados, o que representa a execução de 87,3% de seu plano de trabalho.

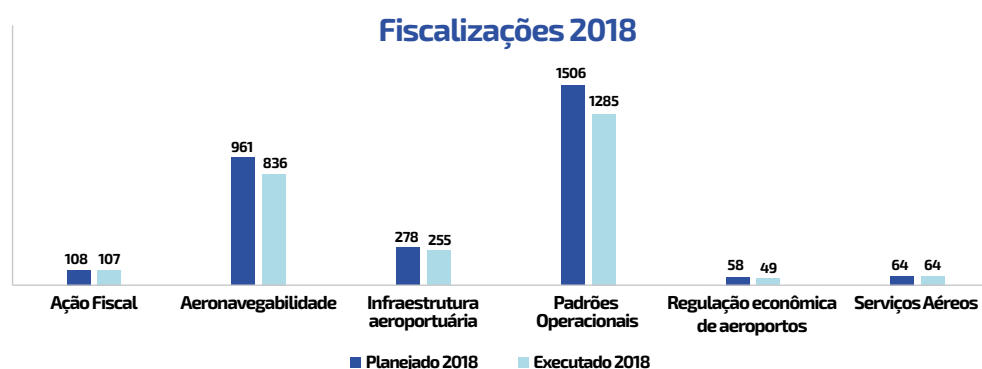


Gráfico 13 – Fiscalizações realizadas em 2018

5.6. Prestação de serviço aos passageiros

A ANAC desempenha atividades de fiscalização para verificar se as empresas aéreas cumprem os regulamentos de aviação civil referentes à acessibilidade e às condições gerais de transporte aéreo – requisitos mínimos de prestação de serviço (bagagem, cancelamentos, assistência, entre outros). Tal fiscalização é planejada por meio de estudos de incremento de passageiros e de impactos na infraestrutura dos aeroportos.

A Agência também realiza fiscalizações ordinárias, por meio dos NURACs instalados nos aeroportos, a partir de denúncias que indiquem um suposto descumprimento da legislação aeronáutica. Em 2018, foram realizadas 1.417 fiscalizações ordinárias. Esse número ganha proporções maiores considerando o contexto de adoção da ferramenta Consumidor.gov.br, que captou grande parte das denúncias que seriam enviadas para a Agência.

Além das fiscalizações ordinárias, a Agência também realiza operações especiais para reforçar suas atividades de apoio aos passageiros em determinados períodos, de acordo com motivos específicos, como carnaval, grandes eventos, entre outros.

5.7. Ação fiscal

Em complemento às fiscalizações de vigilância continuada, a ANAC também realiza atividades de ação fiscal, que se destinam a fortalecer a cultura de segurança operacional e a disciplina de voo na aviação civil brasileira, aplicando punições mais severas aos regulados que extrapolam o limite de sua autorização/homologação ou que não possuem qualquer tipo de permissão do Estado para realizar atividades aéreas, mas ainda assim o fazem.

Destaca-se que algumas operações de ação fiscal são planejadas em conjunto com outros órgãos públicos, como a Polícia Federal, e são chamadas de ações fiscais especiais. A seguir são apresentadas as principais realizadas em 2018:

Operação Embatumado – 19 e 20/01/2018

Denúncia recepcionada pela ANAC em relação a utilização de aeronaves paramotor na comercialização de voos panorâmicos na praia de Torres (RS).

Heliparty – Búzios – 31/01/2018 à 01/02/2018

Baseada em várias denúncias recebidas acerca de voos panorâmicos na cidade de Armação dos Búzios (RJ), a ANAC realizou operação de fiscalização resultando na interdição da aeronave envolvida. A aeronave estava sendo operada de modo irregular e, conseqüentemente, a ação da Agência interrompeu a conduta ilícita.

Operação Pare o Avião – 20/05/2018

Operação deflagrada mediante recebimento de denúncia que passageiro estaria utilizando aeronave sem que esta estivesse devidamente homologada para o transporte e, desse modo, caracterizando transporte clandestino de passageiros. Foi apurada a denúncia e identificada a aeronave envolvida. A aeronave foi interdita cautelarmente, ficando comprovado que tanto a cantora como sua equipe estavam a bordo, comprovando o transporte irregular.

Robinson II – 07/06/2018

Segunda parte da apuração referente a denúncia encaminhada à ANAC pelo fabricante de helicópteros Robinson – RHC de que empresas de manutenção estavam reparando além do permitido, pás do rotor principal das aeronaves modelo R22 e R44. Com a apuração deflagrou-se uma operação de ação fiscal para reprimir tais ilícitos.

Operação Queijo e Vinho – 06/07/2018 à 08/07/2018

Denúncia oriunda da Polícia Federal em que uma aeronave modelo Robinson 44 iria realizar voos panorâmicos sem estar devidamente certificada/autorizada para a operação. Tal fato colocaria em risco a população participante da Festa do Queijo e Vinho em Salgado Filho, no Paraná. A Operação da ANAC, em conjunto com a Polícia Federal, identificou e impediu a realização dos voos e, desta maneira, preservou a segurança operacional.

Rota do AR – 29/07/2018

Evento ocorrido em João Pessoa (PB) estava oferecendo voos panorâmicos em desacordo com a legislação vigente. Essa oferta caracterizava transporte irregular remunerado de passageiros uma vez que a aeronave não estava homologada para prestar o serviço. A aeronave foi interditada cautelarmente.

Operação Rally dos Sertões – 24/08/2018

Recebemos denúncia de que no Rally dos Sertões, edição 2018, estaria utilizando aeronave tipo helicóptero sem certificação/autorização para transporte aeromédico. Foi apurado e constatado que houve a utilização da aeronave no evento. Em face disso, a aeronave foi interditada cautelarmente e os organizadores foram informados da decisão.

Operação PROTAXI – 23/09/2018

Foi noticiado nas redes sociais e telejornais que uma aeronave estava levando candidatos nas eleições de 2018, percorrendo o estado do Mato Grosso. Essa aeronave precisou realizar um pouso forçado provocado por falhas mecânicas. Com a ciência dos fatos pela ANAC, apurou-se que se tratava de transporte irregular de passageiros mediante pagamento (TACA). Diante disso, a ANAC tomou as providências administrativas cabíveis, culminando na interdição cautelar da aeronave até a conclusão da apuração dos fatos.

GRAESP-PA – 01/10/2018 à 04/10/2018

Foi recepcionada pela ANAC comunicação do Ministério da Defesa relato contendo diversas irregularidades ocorridas no Grupamento Aéreo de Segurança Pública do Pará.

Eleições 2018 – 27/10/2018

Denúncia proveniente do setor regulado de transporte de passageiros por demanda (táxi-aéreo) de que urnas e agentes públicos do Tribunal Regional Eleitoral em Cuiabá (MT) foram transportados em aeronaves não certificadas / autorizadas para esse tipo de transporte, caracterizando transporte de táxi-aéreo clandestino (TACA) no 1º turno das eleições. Foram identificadas as aeronaves e deflagrada operação para o 2º turno que culminou na interdição das aeronaves e cessação da conduta irregular.

Operação Ilariê – 24/11/2018

O objetivo foi apurar irregularidades referentes à operação na modalidade táxi-aéreo clandestino (TACA) no meio artístico. Deflagrada a operação após denúncia, ficou constatado que empresa de shows e eventos estava utilizando aeronave privada para transporte remunerado de passageiros. Na ocasião, a aeronave foi interditada no aeroporto de Fortaleza (CE).

Operação Paradinha I

Operação iniciada com o objetivo de realizar apuração de denúncia realizada via telefone. A denúncia era referente a operações na modalidade táxi-aéreo clandestino (TACA). Identificou-se a movimentação da aeronave para a localidade conforme a denúncia. A aeronave foi fiscalizada no momento de sua chegada e ficou constatada a presença de passageiro a bordo, configurando, desse modo, o transporte aéreo remunerado irregular.

Operação Paradinha II

Nova denúncia encaminhada a ANAC de que o mesmo passageiro iria utilizar outra aeronave também em condição irregular de transporte clandestino, porém a partida do voo seria via o aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro. Nova operação foi deflagrada, ficando constatado passageiros a bordo. A aeronave foi interditada cautelarmente e o operador, notificado.

5.8. Fiscalização dos contratos de concessão aeroportuária

No primeiro semestre de 2018, a ANAC executou com sucesso o Plano de Transferência Operacional dos aeroportos de Porto Alegre (RS), Florianópolis (SC), Salvador (BA) e Fortaleza (CE), concedidos à iniciativa privada em 2017. Com isso, a Fase I-A dos respectivos contratos de concessão foi concluída e iniciada a Fase I-B, estágio de ampliação do aeroporto pela concessionária, com a adequação da infraestrutura aeroportuária e recomposição do nível de serviço, prevista para ser finalizada até o início do quarto trimestre de 2019.

Com isso, a Agência fortaleceu suas atividades de fiscalização do cumprimento das cláusulas dos contratos de concessão aeroportuária. As atividades de fiscalização acompanham a realização dos serviços, adequações e obras, a implantação e a operacionalização de equipamentos na área de movimento e nos terminais de passageiros, o envio de informações e dados pelas concessionárias, o recolhimento das outorgas, dentre outras obrigações contratuais.

AANAC deu continuidade à fiscalização dos contratos de concessão dos 6 aeroportos já concedidos à iniciativa privada – Natal (RN), Brasília (DF), Guarulhos (SP), Viracopos (SP), Galeão (RJ) e Confins (MG) –, atividade iniciada em 2012. Estas concessões encontram-se na Fase II de execução de seu objeto, com duração até o final do período da concessão, em que, após os investimentos intensivos de curto prazo em infraestrutura realizados na Fase I, as concessionárias, conforme previsto nos contratos de concessão, deverão fazer investimentos que acompanhem o crescimento da demanda, a fim de manter o nível de serviço estabelecido. Notadamente, nesta Fase II, o monitoramento da capacidade e da demanda realizada é fundamental para a garantia do balanceamento da infraestrutura, que é objeto de acompanhamento e fiscalização permanente pela ANAC.

Para o acompanhamento e fiscalização das cláusulas contratuais referentes aos investimentos e obras nos aeroportos concedidos, é também importante destacar que a Agência passou a utilizar o sistema Aeroportos Concedidos (AECO), por meio do qual são alimentadas todas as informações sobre os investimentos objeto de acompanhamento contratual, tornando o processo de acompanhamento e fiscalização mais célere e transparente.

No que se refere ao plano de desenvolvimento aeroportuário, foram acompanhadas as atualizações do Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI) dos aeroportos. O plano deve assegurar à

ANAC, e demais partes interessadas no complexo aeroportuário, que a concessionária possui um planejamento adequado e implementará as ações correspondentes para atendimento do nível de serviço, conforme a demanda efetiva e prevista para o período compreendido no PGI. Além disso, o PGI deve proporcionar a melhoria contínua das instalações e sistemas do aeroporto, avaliando suas condições e planejando sua manutenção e modernização, identificando e priorizando os projetos necessários à melhoria da infraestrutura, considerando os níveis de demanda projetados.

Ademais, a ANAC acompanhou o recolhimento da outorga dos aeroportos concedidos. Desde o início das concessões, foram recolhidos aproximadamente R\$ 17 bilhões de reais a título de outorga, e investidos mais de R\$ 15 bilhões nos aeroportos concedidos.

Por fim, importante destacar que a ANAC instaurou, em fevereiro de 2018, processo administrativo para apurar descumprimentos de obrigações previstas no contrato de concessão pela Concessionária Aeroportos Brasil Viracopos S.A., operadora do Aeroporto Internacional de Viracopos, localizado em Campinas (SP). Dentre os inadimplementos apontados como motivadores à instauração deste processo administrativo, destaca-se a não recomposição da garantia de execução contratual pela concessionária, gerando um déficit de mais de R\$160 milhões. A Concessionária apresentou sua defesa dentro do prazo estipulado de 60 dias.

No entanto, em 7 de maio de 2018 a Concessionária Aeroportos Brasil Viracopos S/A protocolou pedido de recuperação judicial, procedimento que, nos termos do artigo 47 da Lei nº 11.101/2005, pretende viabilizar a superação da situação de crise econômico-financeira da concessionária. No processo, foi deferida medida cautelar determinando a "suspensão de todas as ações e execuções movidas contra a devedora" e também o sobrestamento do processo administrativo, em que se analisa a possibilidade de decretação da caducidade da concessão.

Atualmente, por decisão judicial, estão sobrestados o trâmite dos processos com origem no não cumprimento de obrigações contratuais financeiras por parte da concessionária em que a próxima etapa procedimental seja o julgamento, em primeira ou segunda instância, estando vedado o acionamento das apólices de garantia de execução contratual, e a possibilidade de decretação de caducidade da concessão. Os demais processos mantêm o seu trâmite normal, podendo a ANAC apurar e aplicar penalidades em eventuais casos de infrações de natureza não pecuniária.

A Assembleia-Geral de Credores foi agendada para maio de 2019.

5.9. Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS)

Ao longo de 2018, foram mensurados os Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS) em 10 aeroportos concedidos: Aeroportos de Guarulhos (SP), Viracopos (SP), Brasília (DF), Confins (MG), Galeão (RJ), São Gonçalo do Amarante (RN), Fortaleza (CE), Salvador (BA), Florianópolis (SC) e Porto Alegre (RS). Os IQS são métricas que possuem referências de desempenho predefinidas, denominadas padrões e metas, as quais são utilizadas para avaliação dos diferentes aspectos relacionados à qualidade de serviço em aeroportos.

Esses indicadores são subdivididos nos seguintes grupos: serviços diretos, disponibilidade de equipamentos, instalações do lado ar, fluxo de pistas e pesquisa de satisfação de passageiros. Destaca-se que, dentre os indicadores coletados nos aeroportos, alguns serão elegíveis para fins de cálculo do Fator de Qualidade (Fator Q), que atua como um índice de reajuste tarifário em função da qualidade do serviço prestado.

Em 2018, foram divulgados os resultados verificados nas aferições de fator Q em 2017, em uma escala de 7,5% de decréscimo até 2% de bônus: Guarulhos (0,70%), Viracopos (1,30%), Brasília (0,95%), Confins (1,60%), Galeão (2,00%) e São Gonçalo do Amarante (1,25%), todos os aeroportos com bonificação no reajuste tarifário.

Para os aeroportos da 4ª rodada de concessões (Florianópolis, Fortaleza, Porto Alegre e Salvador), os IQSs serão calculados a partir de 2019 (referentes as aferições em 2018) e o fator Q somente em 2020, conforme estabelecido nos contratos de concessão.

5.9.1. Pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro das concessionárias

Em 2018, a ANAC não recebeu nenhum novo pedido de reequilíbrio econômico-financeiro por parte das concessionárias dos aeroportos concedidos. No entanto, no início de 2018 existiam 25 pedidos em estoque em 1ª instância e 8 pedidos em 2ª instância, representando o valor de R\$ 15,64 bilhões e de R\$ 68 milhões, respectivamente.

Ao longo do ano, foram analisados 13 pedidos de reequilíbrio em 1ª instância, sendo deferidos apenas 2 pedidos: um solicitado pela Inframerica (Aeroporto de Brasília), no valor de R\$ 9,2 milhões, referente à alteração unilateral do contrato de concessão, que reduziu as tarifas aplicáveis aos serviços de armazenagem e capatazia de determinadas cargas importadas em trânsito; e um de Guarulhos, no valor de R\$ 939 mil, referente à impossibilidade de utilização das áreas comerciais em construção judicial.

Com relação às análises dos pedidos em 2ª instância, em 2018 foram analisados 20 pedidos, sendo deferidos somente os 2 pedidos já deferidos em 1ª instância, dos aeroportos de Brasília e Guarulhos.

O ano de 2018 encerrou-se com 12 pedidos em estoque em 1ª instância e 9 pedidos em estoque em 2ª instância.

Estoque de pedidos de reequilíbrio em 1ª instância – quantidade

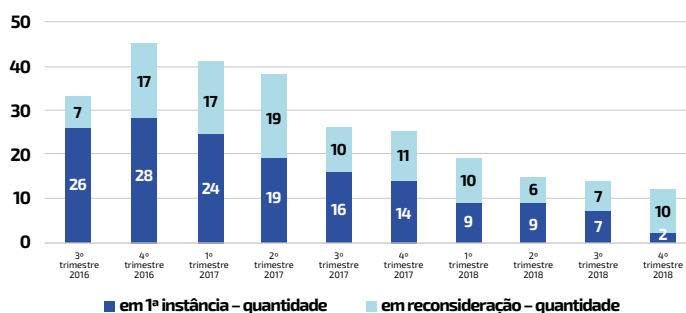


Gráfico 14 – Estoque de pedidos de reequilíbrio em primeira instância

Estoque de pedidos de reequilíbrio em 1ª instância – em R\$ bilhões

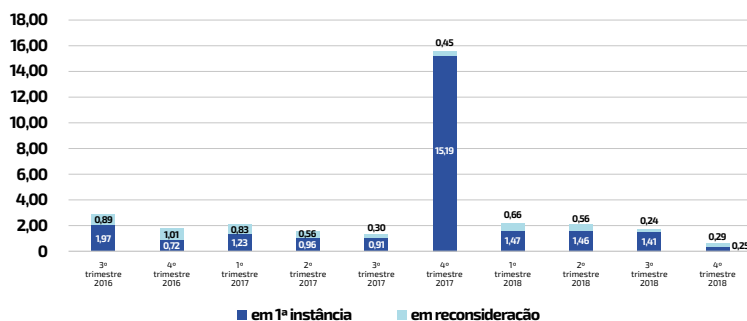


Gráfico 15 – Estoque de pedidos de reequilíbrio em primeira instância

Estoque de pedidos de reequilíbrio em 2ª instância

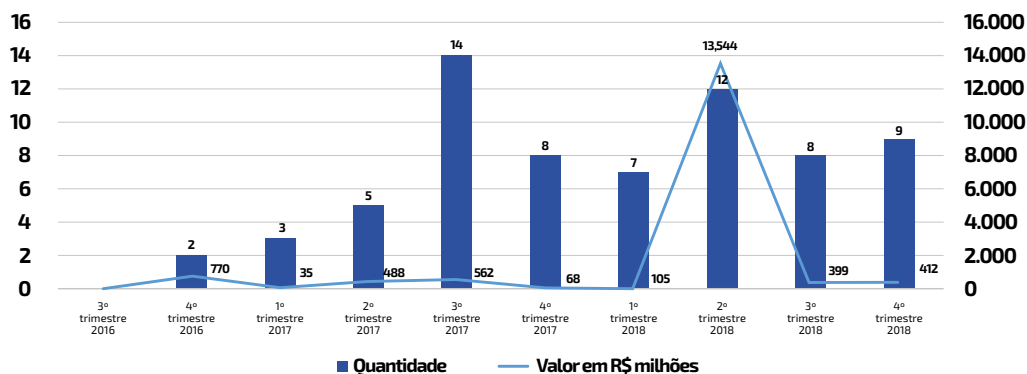


Gráfico 16 – Estoque de pedidos de reequilíbrio em segunda instância

5.10. Segurança na aviação civil

A complexidade do setor de aviação civil proporciona inúmeros desafios relacionados à segurança operacional. Tendo em vista essa conjuntura e a preocupação da ANAC em garantir uma aviação segura a todos os brasileiros, a Agência desempenha seus processos de normatização, certificação e fiscalização estruturados de forma a criar um ambiente de segurança no setor que possibilite a redução dos índices de acidentes aéreos.

Com o intuito de monitorar o desempenho da aviação civil brasileira a Agência utiliza diversas informações, entre elas, aquelas relacionadas aos acidentes aeronáuticos provenientes do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA). De posse desses dados e visando ter uma percepção da evolução dos acidentes nos últimos anos, foi elaborada a figura abaixo.

Histórico de acidentes – últimos 5 anos

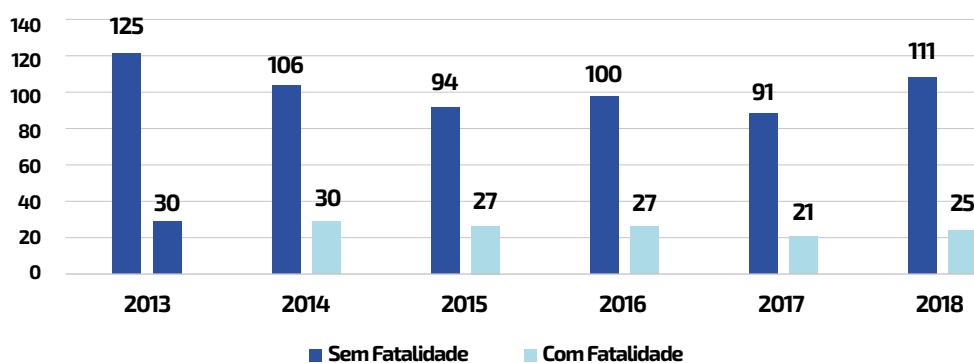


Gráfico 17 – Quantidade de acidentes com e sem fatalidades. Fonte: CENIPA

Outro indicador utilizado pela ANAC é o índice de acidentes aeronáuticos com fatalidades na aviação regular, que é a média móvel (de cinco anos) da taxa de acidentes fatais por milhão de decolagens envolvendo operadores da aviação comercial regular brasileira. Em 2018, tal índice atingiu a marca de 0,00 acidentes por milhão de decolagens.

Taxa de acidentes com fatalidades – aviação regular

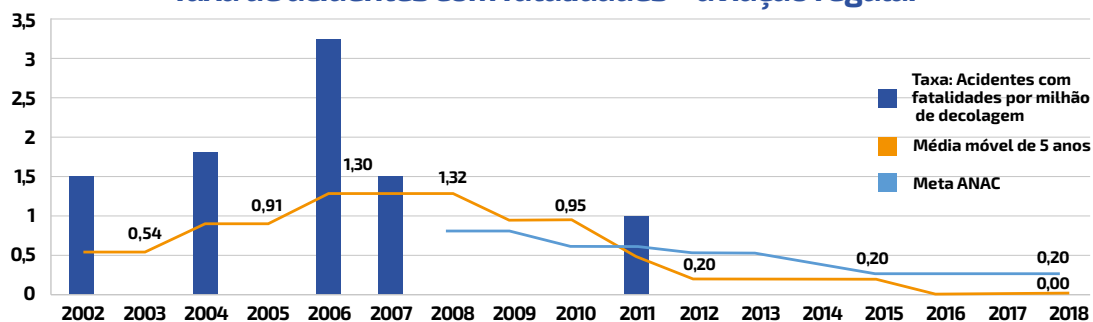


Gráfico 18 – Taxa de acidentes com fatalidades na aviação regular brasileira. Fonte: CENIPA e ANAC

Saiba mais:

A ANAC produz o Relatório Anual de Segurança Operacional (RASO), que é considerado um dos principais instrumentos para reunir e comunicar informações de relevância para o gerenciamento da segurança operacional da aviação civil brasileira. Análises mais detalhadas e maiores informações podem ser consultadas nos RASO já publicados pela Agência e que estão disponíveis em:

<http://www2.anac.gov.br/anac/segurancaOperacional.asp>

5.11. Grupos Brasileiros de Segurança Operacional (BAST)

O Programa de Segurança Operacional Específico da Agência Nacional de Aviação Civil (PSOE-ANAC) contempla as diretrizes e os requisitos para orientar a implantação e desenvolvimento de Sistemas de Gerenciamento da Segurança Operacional – SGSO, representando o compromisso da ANAC com a busca da melhoria contínua nos níveis de segurança operacional da aviação civil brasileira. O referido Programa estabelece no art. nº 75 que "a ANAC deve desenvolver iniciativas, em colaboração com a indústria da aviação civil, para o compartilhamento de dados e informações de segurança operacional". Essas iniciativas devem ter por objetivo "o aprimoramento dos processos da garantia da segurança operacional". Assim, surgiram os Grupos Brasileiros de Segurança Operacional (BAST), cujo objetivo principal é enviar esforços, em conjunto com os Provedores de Serviço da Aviação Civil (PSAC) e a comunidade de aviação civil, em prol da segurança operacional da aviação civil no Brasil, equiparando-a ao nível das regiões mais seguras do mundo. No âmbito do BAST, os grupos se organizam da seguinte forma:

- **I - Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Comercial (BCAST)**, cujo objetivo é tratar dos assuntos relacionados às operações com aeronaves de transporte aéreo público que realizam operações domésticas, de bandeira ou suplementares.
- **II - Grupo Brasileiro de Segurança Operacional de Helicópteros (BHEST)**, cujo objetivo é tratar dos assuntos relacionados às operações das aeronaves de asas rotativas.
- **III - Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Geral (BGAST)**, cujo objetivo é tratar dos assuntos relacionados às operações das aeronaves de asas fixas da aviação geral e das aeronaves que realizam operações complementares ou por demanda.
- **IV - Grupo Brasileiro de Segurança Operacional de Infraestrutura Aeroportuária (BAIST)**, cujo objetivo é tratar dos assuntos relacionados à infraestrutura aeroportuária brasileira.

Saiba mais:

A estrutura organizacional do BAST está definida na [Resolução nº 399, de 12 de dezembro de 2016](#). Outras informações sobre os Grupos Brasileiros de Segurança Operacional – BAST podem ser acessadas no link <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/gerenciamento-da-seguranca-operacional/grupos-de-seguranca-operacional>

5.12. Instância recursal administrativa da ANAC

A Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN), criada em 2016, tem a competência de receber, processar e julgar, em segunda instância administrativa, os recursos interpostos das decisões administrativas exaradas pelos setores de decisão de primeira instância em processos administrativos sancionadores provenientes de infrações e providências administrativas.

A ASJIN também recebe e processa recursos contra as suas próprias decisões, bem como os pedidos de revisão ao processo administrativo sancionador de suas competências, encaminhando à Diretoria para análise e decisão, verificados, previamente os requisitos legais e regulamentares de admissibilidade. A tabela abaixo apresenta o quantitativo de créditos de multa cancelados e aplicados, discriminados por decisão para o ano de 2018, no âmbito da segunda instância da ANAC.

<i>Somatório de crédito correspondente às decisões abaixo</i>	<i>2018</i>	<i>Percentual</i>
Auto anulado. Processo arquivado.	468.000	2%
Declarada a perda de objeto	391.600	1%
Declarada prescrição intercorrente	492.300	2%
Declarada prescrição quinquenal	119.000	0%
Recurso provido	310.700	1%
Total de créditos cancelados	1.289.300	6%
Desistência homologada	988.900	4%
Inadmitido o seguimento	666.000	2%
Negado provimento	20.440.750	74%
Negado provimento. Multa majorada.	1.024.300	4%
Negado provimento. Multa reduzida.	145.800	1%
Recurso provido parcialmente com redução do valor da multa	2.702.100	10%
Total de créditos mantidos	25.967.850	95%

Tabela 17: Crédito de multas aplicadas e canceladas em 2018

<i>Quantidade de processos contendo as decisões abaixo</i>	<i>2018</i>	<i>Percentual</i>
Auto anulado. Processo arquivado.	24	1%
Declarada a perda de objeto	51	2%
Declarada prescrição intercorrente	52	2%
Declarada prescrição quinquenal	16	1%
Recurso provido	40	2%
Total de créditos cancelados	183	8%
Desistência homologada	51	2%
Inadmitido o seguimento	36	2%
Negado provimento	1.695	71%
Negado provimento. Multa majorada.	68	3%
Negado provimento. Multa reduzida.	30	1%
Recurso provido parcialmente com redução do valor da multa	320	13%
Total de créditos mantidos	2.200	92%

Tabela 18: Quantidade de multas aplicadas e canceladas em 2018

6

**Relações
Institucionais**

6. Relações Institucionais

6.1. Atuação no Congresso Nacional

Em 2018, o Congresso Nacional apresentou as seguintes proposições com temas afetos à Agência: 51 novos projetos de lei, 6 indicações (sugestões encaminhadas pelos parlamentares sobre temas diversos) e 10 requerimentos de informação. Dos temas recorrentes, o que mais suscitou interesse dos parlamentares foi a Resolução nº 400/2016, normativo que trata das Condições Gerais de Transporte Aéreo (CGTA).

Com o objetivo de estreitar as relações com o Poder Legislativo e os Poderes Estaduais e municipais e discutir medidas de aperfeiçoamento da aviação civil, a Agência realizou 77 reuniões com autoridades entre deputados, senadores, prefeitos e governadores, para tratar de diversos assuntos afetos ao setor, como a Resolução nº 400/2016, homologação e certificação de aeródromos e aeroclubes, escolas de aviação, táxi-aéreo, habilitação e formação de pilotos, entre outros.

Ademais, em 2018, foram registrados 471 processos demandados pelo Sistema Eletrônico de Informações - SEI, cerca de 500 demandas recebidas por e-mail e aproximadamente 600 ligações telefônicas atendidas pela Assessoria Parlamentar da ANAC. As solicitações mais frequentes de ocorrências foram relacionadas com franquias de bagagem, redução de preços das passagens aéreas, táxi-aéreo, escolas de aviação, homologação, regularização e exclusão cadastral de aeroportos, criação e cancelamento de rotas aéreas e de voos, licenças de piloto, informações sobre Acordos de Serviços Aéreos, direitos dos idosos e portadores de necessidades especiais, informações sobre segurança da aviação civil, alteração do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), abertura do capital de empresas aéreas brasileiras ao investimento estrangeiro, PL 6.621/2016 (das agências), Acordos sobre Serviços Aéreos com diversos países, privatização de aeroportos, situação das tratativas comerciais entre a Embraer e a norte-americana Boeing e sobre o contrato apresentado ao Governo Federal e seus impactos à soberania nacional, tratamento dado aos pontos creditados em nome do consumidor por programas de fidelidade ou redes de programa de fidelidade, registro e propriedade de aeromodelos e aeronaves não-tripuladas no país, solicitação de alteração no Estatuto do Desarmamento para permitir o acesso de agentes públicos portando arma de fogo em aeronaves comerciais em voos domésticos, aumento das penas para crimes contra serviços de transporte marítimo, fluvial ou aéreo, alteração das tarifas aeroportuárias relacionadas aos eventos culturais, NAV BRASIL (MPV 866/2018).

6.1.1. Principais matérias aprovadas:

- **PDC 559/2016** - Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Peru, assinado em Lima, em 11 de dezembro de 2009.
- **PDC 569/2016** - Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e os Estados Unidos Mexicanos, assinado na Cidade do México, em 26 de maio de 2015.
- **PDC 570/2016** - Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Austrália, assinado em Brasília, em 21 de abril de 2010.
- **PDC 573/2017** - Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal Democrática da Etiópia, assinado em Adis Abeba, em 24 de maio de 2013.
- **PDC 574/2016** - Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, com relação à Curaçao, referente a transporte aéreo entre Brasil e Curaçao, celebrado em Brasília, em 3 de dezembro de 2013.

- **PDC 603/2017** - Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, com relação a Aruba, celebrado em Brasília, em 16 de setembro de 2014.
- **PDC 609/2017** - Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Costa Rica, assinado em Brasília, em 04 de abril de 2011.
- **PDC 643/2017** - Aprova o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal Democrática da Etiópia, assinado em Adis Abeba, em 24 de maio de 2013.
- **PDC 730/2017** - Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Nova Zelândia, celebrado em Brasília, em 11 de março de 2013.
- **PDC 774/2017** - Aprova o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Emirados Árabes Unidos para Serviços Aéreos entre seus respectivos territórios e além, assinado em Brasília, em 16 de março de 2017.
- **PDC 776/2017** - Aprova o texto do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), celebrado em Brasília, em 8 de novembro de 2012.
- **PDC 789/2017** - Aprova o texto do Acordo entre a República Federativa do Brasil e a União Europeia sobre Certos Aspectos dos Serviços Aéreos, assinado em Brasília, em 14 de julho de 2010.
- **PDC 843/2017** - Aprova o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Cabo Verde, assinado em Brasília, em 31 de outubro de 2016.
- **PDC 880/2017** - Aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Estado do Kuwait sobre Serviços Aéreos, assinado em Brasília, em 22 de julho de 2010.

6.1.2. Matérias importantes apreciadas:

- **PDC 747/2017** - Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Equador, celebrado em Quito, em 2 de maio de 2013.
Situação: Aguardando Parecer do relator da CCJC da Câmara dos Deputados.
- **PDC 876/2017** - Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e do Governo da Comunidade das Bahamas, assinado em Nassau, em 7 de dezembro de 2016.
Situação: Aguardando apreciação pelo Senado.
- **PDC 936/2018** - Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Seychelles, assinado em Seychelles, em 19 de maio de 2015.
Situação: Aguardando designação de relator na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados.
- **PDC 949/2018** - Aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Conselho Federal Suíço Relativo a Serviços Aéreos Regulares, assinado em Brasília, em 8 de julho de 2013.
Situação: Aguardando designação de relator na Comissão de Viação e Transportes na Câmara dos Deputados.
- **PDC 1161/2018** - Aprova o texto do Acordo sobre Serviços de Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Guatemala, assinado em Brasília, em 30 de outubro de 2017.
Situação: Aguardando designação de relator

- **PDC 1162/2018** - Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Côte d'Ivoire, assinado em Abidjã, em 13 de outubro de 2017.

Situação: Aguardando designação de relator

- **PDC 1163/2018** - Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Dominicana, assinado em Brasília, em 14 de maio de 2018.

Situação: Aguardo designação de Relator na CCJC e na CVT

- **PDC 1166/2018** - Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Socialista do Vietnã, assinado em Brasília, em 2 de julho de 2018.

Situação: Aguardando designação de relator na CCJC na Câmara dos Deputados.

- **PL 2724/2015** - Que eleva a participação do capital estrangeiro com direito a voto nas empresas de transporte aéreo.

Situação: Aguarda apreciação no Senado

- **PL 6621/2016 (PLS 52/2013)** - Que dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras, altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, a Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.782, de 26 de janeiro de 1999, a Lei nº 9.961, de 28 de janeiro de 2000, a Lei nº 9.984, de 17 de julho de 2000, a Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a Medida Provisória nº 2.228-1, de 6 de setembro de 2001, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e a Lei nº 10.180, de 6 de fevereiro de 2001, e dá outras providências.

Situação: Aguarda apreciação no Senado.

PLS 258/2016 - Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Situação: Aguardando deliberação em Plenário

- **MPV 863/2018** - Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, permitindo a abertura do setor aéreo ao capital estrangeiro.

Situação – Solicitado pedido de vista.

- **MPV 866/2018** – Que autoriza o Poder Executivo federal a criar, em decorrência da cisão parcial da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, a empresa pública NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A. – NAV Brasil, sob a forma de sociedade anônima, com personalidade jurídica de direito privado e patrimônio próprio, tendo por objeto implementar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeronáutica destinada à prestação de serviços de navegação aérea. Estabelece que a NAV Brasil ficará vinculada ao Ministério da Defesa, por meio do Comando da Aeronáutica e que terá sede no Rio de Janeiro. Dispõe sobre seu capital e suas competências. Altera a Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989, que dispõe sobre o direito de greve, para incluir a navegação aérea no rol de atividades essenciais. Altera a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, que dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, para dispor sobre o reajuste das tarifas de navegação aérea.

Situação: Aprovado parecer na comissão mista do Congresso Nacional.

6.1.3. Audiências públicas

Ao longo de 2018, foram apresentados 14 requerimentos – entre Câmara e Senado – para a realização de audiências públicas com temas relacionados a ANAC. Deste total, foram marcadas 14 audiências, das quais 13 foram efetivamente realizadas. Os temas foram: Concessões, PL das Agências Reguladoras e Resolução nº 400. O detalhamento das Audiências Públicas realizadas em 2018 encontra-se no Anexo 2.

6.2. Atuação internacional

O setor de aviação civil possui como característica fundamental o elevado grau de padronização e homogeneização internacional de normas e procedimentos operacionais. Tal padronização tem amparado o desenvolvimento da aviação civil e sido condição indispensável para a ampliação do transporte aéreo em âmbito global. Assim, entre as competências legais da ANAC está a atribuição de representar a aviação civil brasileira em convenções, acordos, tratados e atos de transporte aéreo internacional, bem como em organismos internacionais do setor. Na condição de membro fundador e integrante do Grupo I do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), o Brasil situa-se entre os dez Estados mais importantes da aviação civil internacional.

Nesse contexto, o país desempenha papel estratégico na definição das normas e padrões técnicos que regem o sistema de aviação civil internacional, garantindo representação nos grupos técnicos e decisórios mais relevantes da OACI. Além disso, o nível de desenvolvimento do setor de aviação civil nacional coloca o Brasil em posição de referência para os Estados da América Latina e Caribe.

Ademais, cabe ressaltar que o processo de atuação internacional, o qual compõe o Macroprocesso Relações Institucionais, permeia todos os macroprocessos finalísticos da ANAC, a saber: Regulamentação, Certificação e Outorga e Fiscalização.

6.2.1. Gestão do conhecimento da atuação internacional

Durante o ano de 2018, foram realizadas ações de gestão do conhecimento da atuação internacional, a fim de promover a continuidade da representação internacional da Agência, reduzindo eventuais perdas de conhecimento e experiência adquiridos nos fóruns técnicos, e buscando colaborar com a atividade regulatória da ANAC. Nesse sentido, foram realizados 8 eventos do Papo ANACadêmico Internacional; publicadas duas edições da Revista Conexão Internacional, com reconhecimento ISSN; e lançado o Repositório de Informações Internacionais em ambiente *web*, com relatórios e documentos diversos das missões realizadas pelos servidores da Agência.

6.2.2. Cooperação técnica da ANAC

A ANAC vem ampliando os projetos relacionados à cooperação técnica internacional. Em particular, a Agência prioriza a cooperação com os Estados da região latino-americana e com os países lusófonos, tendo em vista a iniciativa da OACI *No Country Left Behind*. Além da participação em projetos de cooperação técnica desenvolvidos dentro de fóruns e organizações internacionais, a ANAC também empreendeu, durante o ano de 2018, projetos de cooperação técnica bilaterais, conforme se segue:

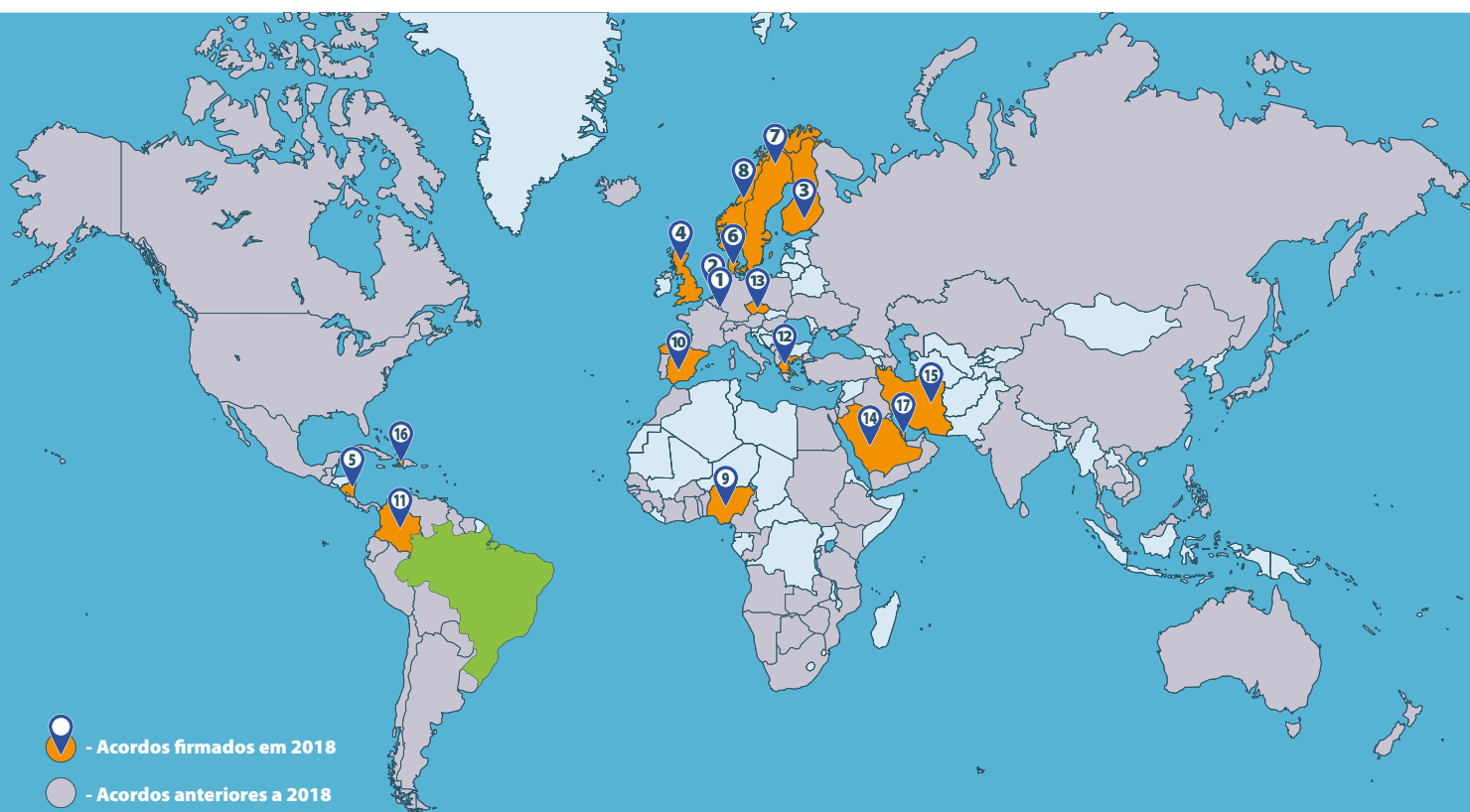
- No âmbito da iniciativa *No Country Left Behind*, assinatura de Memorandos de Entendimento para viabilizar iniciativas de cooperação técnica com São Tomé e Príncipe, Guiana, Colômbia, Moçambique e Cabo Verde.
- Assinatura no ICAO *World Aviation Forum* - IWAF de MoU com a OACI para permitir a cooperação trilateral com autoridades de aviação civil de Estados lusófonos e na região latino-americana, também no âmbito da iniciativa *No Country Left Behind*.
- Apoio a Cabo Verde no processo de fortalecimento institucional da autoridade de aviação civil (disponibilização do GFT).
- Apoio a Moçambique no desenvolvimento do Plano de Ação de Mitigação de Emissões de CO₂ da Aviação.
- Participação de médicos de São Tomé e Príncipe no curso sobre Medicina Aeronáutica oferecido pela ANAC no Rio de Janeiro.

6.2.3. Negociação de acordos sobre serviços aéreos

À ANAC compete negociar o estabelecimento de acordos aéreos, os quais têm por objetivo ampliar rotas e frequências internacionais, fomentando o turismo e as relações comerciais, elementos importantes para integração do país ao contexto internacional.

Em 2018, foram 17 negociações realizadas, envolvendo Luxemburgo, Países Baixos, Finlândia, Reino Unido, Nicarágua, países escandinavos (Dinamarca, Suécia e Noruega), Nigéria, Espanha, Colômbia, Grécia, República Tcheca, Arábia Saudita, Irã, Haiti e Qatar.

Estas negociações resultaram na celebração de novos entendimentos ou alteração dos entendimentos já negociados, o que permitiu ao Brasil encerrar o ano com a marca de 110 países com os quais há entendimentos negociados.



1 - Luxemburgo;
2 - Países Baixos;
3 - Finlândia;
4 - Reino Unido;
5 - Nicarágua;
6 - Dinamarca;

7 - Suécia;
8 - Noruega;
9 - Nigéria;
10 - Espanha;
11 - Colômbia;
12 - Grécia;

13 - República Tcheca;
14 - Arábia Saudita;
15 - Irã;
16 - Haiti;
17 - Qatar.

<i>Saiba mais</i>
Liberdades do ar
Os acordos de serviços aéreos variam de acordo com o grau de liberdade permitido nas operações entre os países. Essas liberdades são classificadas da seguinte forma:
Primeira liberdade: direito de sobrevoar do território de um Estado estrangeiro.
Segunda liberdade: direito de pousar no território do outro país, sem fins comerciais (pouso técnico).
Terceira liberdade: direito de desembarcar, no território do outro país, tráfego originário do país que designa a empresa aérea.
Quarta liberdade: direito de embarcar, no território do outro país, tráfego destinado ao país que designa a empresa aérea.
Quinta liberdade: direito de embarcar e desembarcar, no outro país, tráfego originado em terceiros países ou destinado a eles, em serviços que começam ou terminam no território do país que designa a empresa aérea.
Sexta liberdade: direito de transportar, via território do país que designa a empresa aérea, tráfego entre dois outros países.
Sétima liberdade: direito de transportar tráfego entre o território do outro país contratante e o território de terceiro país, sem incluir pontos no território do país que designa a empresa aérea.
Oitava liberdade: direito de transportar tráfego entre dois pontos no território do outro país, operando um "trecho doméstico" neste outro país, como parte de um serviço aéreo proveniente do país que designou a empresa, ou destinado a ele. É chamado de direito de cabotagem.
Nona liberdade: direito de transportar tráfego inteiramente entre dois pontos no território do outro país, operando um voo doméstico neste outro país, sem que o serviço tenha um ponto no território do país que designa a empresa. É a chamada cabotagem pura.
<i>Observação: Por força de lei, está salvaguardada a exploração do mercado doméstico brasileiro exclusivamente por empresas nacionais. Nesse sentido, não é permitida a empresas estrangeiras a exploração comercial de serviços aéreos entre pontos do território brasileiro (tráfego de cabotagem).</i>

6.2.4. Meio ambiente na Organização de Aviação Civil Internacional

Durante a 39ª Assembleia da Organização de Aviação Civil Internacional, realizada em 2016, foi aprovada a Resolução A39-03, que define as diretrizes regulatórias para um esquema global de compensação de emissões de carbono (CO₂) para o transporte aéreo internacional. A iniciativa, conhecida como Corsia (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*), tem por finalidade apoiar o objetivo da OACI de promover o crescimento neutro de CO₂ da aviação civil internacional a partir de 2020.

Em 2018, a ANAC aprovou dois normativos que internalizaram o Corsia. A Resolução nº 496, de 28 de novembro de 2018, regulamentou o monitoramento, o reporte e a verificação de dados de emissão de CO₂ relativos ao transporte aéreo internacional. Além disso, a fim de estabelecer os procedimentos para o monitoramento e fornecimento dos dados de emissão de CO₂ pelos operadores aéreos nacionais, foi publicada também a Portaria nº 4.005/ASINT, de 26 de dezembro de 2018. Dessa forma, o Brasil se mantém alinhado aos compromissos internacionais na área e inicia uma nova fase de monitoramento de emissões de CO₂.

6.2.5. Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)

O USOAP CMA (*Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Approach*) é o programa da OACI voltado para a promoção da segurança operacional (*safety*) da aviação global, por meio de auditorias regulares em todos os Estados-Membros.

Essas auditorias são conduzidas com base em Questões de Protocolo (*Protocol Questions – PQ*), que por sua vez são baseadas nos padrões e práticas recomendadas (*Standards and Recommended Practices – SARPs*) pela OACI e nos procedimentos e materiais de orientação relacionados.

Cada uma das Questões de Protocolo é associada a uma ferramenta de defesa, denominada de Elemento Crítico do "sistema de vigilância da segurança operacional do Estado". Existem no total oito elementos críticos.

Cabe destacar que o objetivo dessas missões é determinar a capacidade de um Estado de realizar a supervisão da segurança operacional por meio da avaliação da aplicação efetiva dos oito Elementos Críticos e por meio da verificação do nível de implementação de todas as SARPs associadas à segurança operacional, procedimentos, material de orientação e melhores práticas de segurança. O escopo de cada missão é definido pela OACI.

No ano de 2015, o Estado Brasileiro passou por uma missão presencial de validação do programa de auditorias da OACI e alcançou o resultado de 95,07% no indicador de conformidade na implementação dos procedimentos de segurança operacional. Com este excelente resultado, o Brasil passou de 21º para 5º Estado com melhor indicador de implementação - EI (*Effective Implementation*) nas questões referentes à segurança operacional da aviação civil.

Por sua vez, em março de 2018 foi realizada uma nova auditoria no Estado brasileiro, dessa vez com escopo restrito e focada apenas no Sistema de Coleta e Processamento de Dados de Segurança Operacional. Com os resultados dessa auditoria, o indicador de implementação do Brasil passou para 94,72%, mantendo-se como 5º Estado com melhor indicador. O desafio é manter esse alto nível de implementação dos procedimentos citados.

No final do ano de 2017, a OACI promoveu uma série de modificações no Protocolo da Auditoria USOAP-CMA que foram efetivadas em junho de 2018. Após a efetivação dessas mudanças, o estado brasileiro passou a ter um Índice de Implementação Efetiva em relação às questões referentes à segurança operacional de 95,14%.

6.3. Relacionamento com a sociedade

Os valores são os princípios da instituição que são incorporados à sua maneira de agir. Mais do que uma simples declaração de princípios, os valores se revelam pelas atitudes e comportamentos que a instituição adota diante dos desafios que enfrenta.

Os seguintes valores da ANAC refletem a preocupação em estabelecer um relacionamento transparente, ético e eficaz com a sociedade e os regulados do setor:

- "Buscamos retornar o investimento do nosso principal acionista: a sociedade."
- "Rejeitamos a intervenção de qualquer interesse que não o fim público."
- "Atuamos com ética e transparência."

Ademais, dentre os objetivos constantes no atual Plano estratégico da ANAC, tem-se: "Garantir serviços de qualidade a partir de uma cultura orientada ao cliente e à transparência"; e dentre os processos previstos na cadeia de valor, tem-se: "Transparência e Atendimento ao Cidadão". Isso evidencia a preocupação constante desta Agência em fortalecer o relacionamento com os cidadãos e regulados e a busca pelo desenvolvimento de uma cultura interna de atendimento focada no cliente, privilegiando seu quadro de pessoal e seu sistema de controle e transparência.

6.3.1. Principais canais de relacionamento

A ANAC mantém canais permanentes de atendimento eletrônico e telefônico por meio dos quais os regulados e os usuários podem entrar em contato com a Agência para o registro de pedidos de informação, denúncias, reclamações, elogios, dúvidas e sugestões.

Por intermédio da Instrução Normativa nº 121, de 4 de maio de 2018, a ANAC instituiu o Sistema de Atendimento da Agência, a fim de ordenar o processo de atendimento de manifestações e garantir a participação, proteção e defesa do usuário dos serviços. Além de reorganizar os canais de atendimento, a norma estabelece prazos, atribuições e responsabilidades das unidades organizacionais envolvidas no atendimento. Com a edição da norma, foi instituído também o Serviço Especializado para o Atendimento das Manifestações (SEAM), que envolve diversas unidades organizacionais da Agência no intuito de centralizar o tratamento e fornecer resposta ao grande número de manifestações registradas.

Os principais canais disponibilizados são o Fale com a ANAC (internet e telefone 163) e o Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC).

6.3.1.1. Fale com a ANAC

Pelo Fale com a ANAC, o usuário pode registrar sua manifestação na opção 1 - Atendimento ao Usuário, caso sua manifestação seja: pedido de informação, reclamação, sugestão, elogio ou denúncia contra ente regulado. Há, ainda, a opção 2- Ouvidoria, que se destina a recepcionar as denúncias contra agentes públicos e as manifestações de 2ª instância.

O atendimento presencial é disponibilizado tanto na sede, em Brasília, quanto nos Núcleos Regionais de Aviação Civil (NURACs). As manifestações recebidas nessa modalidade são igualmente registradas no sistema eletrônico de atendimento e encaminhadas aos SEAMs das unidades organizacionais para tratamento.

Ressalte-se que a Ouvidoria disponibiliza, também, atendimento presencial, de forma agendada para a recepção das demandas.

Cumpra esclarecer que, para as reclamações de passageiros, que dizem respeito a relações de consumo contra as empresas aéreas, a Agência orienta os usuários a registrá-las na plataforma Consumidor.gov.br, de responsabilidade da Secretaria Nacional do Consumidor do Ministério da Justiça. A referida plataforma permite o diálogo e a negociação direta entre o passageiro e a empresa contratada para a prestação do transporte aéreo.

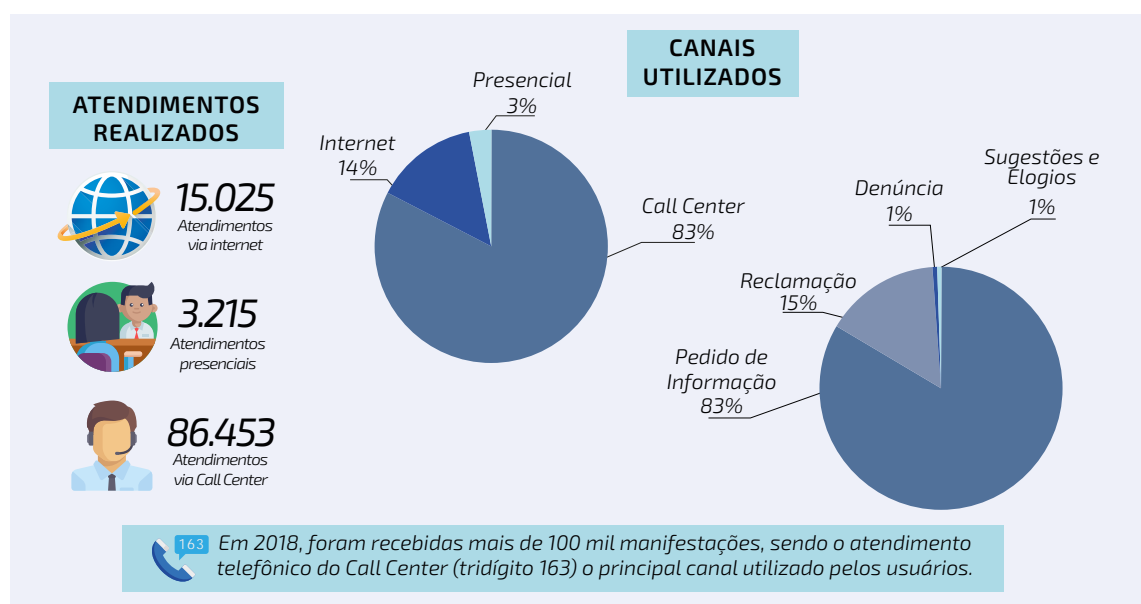


Figura 4 – Manifestações recebidas em 2018 pelo Fale com a ANAC

6.3.1.2. Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão

O e-SIC (Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão), criado a partir da Lei nº 12.527/2011 - Lei de Acesso à Informação (LAI), é um sistema gerido pela Controladoria-Geral da União (CGU) que permite a qualquer pessoa, física ou jurídica, encaminhar solicitações de acesso à informação para órgãos e entidades do Poder Público federal.

6.3.1.3. Demandas de Ouvidoria

Conforme exposto, em setembro de 2018, entrou em vigor a IN nº 121/2018, que alterou o modelo de atendimento da ANAC. Assim, a Ouvidoria passou a receber somente demandas de segunda instância ou contra agentes públicos, o que é evidenciado pelo decréscimo significativo do número de manifestações na Ouvidoria, no último trimestre de 2018. Destaca-se que essa alteração se baseia em um modelo de maior qualidade do processo de atendimento implantado no primeiro nível, o qual passou a ser realizado por pessoal especializado.

Adicionalmente, o tempo médio de resposta das demandas de Ouvidoria também vem sendo reduzido significativamente entre os trimestres, mantendo o foco na qualidade e na conclusividade da resposta.

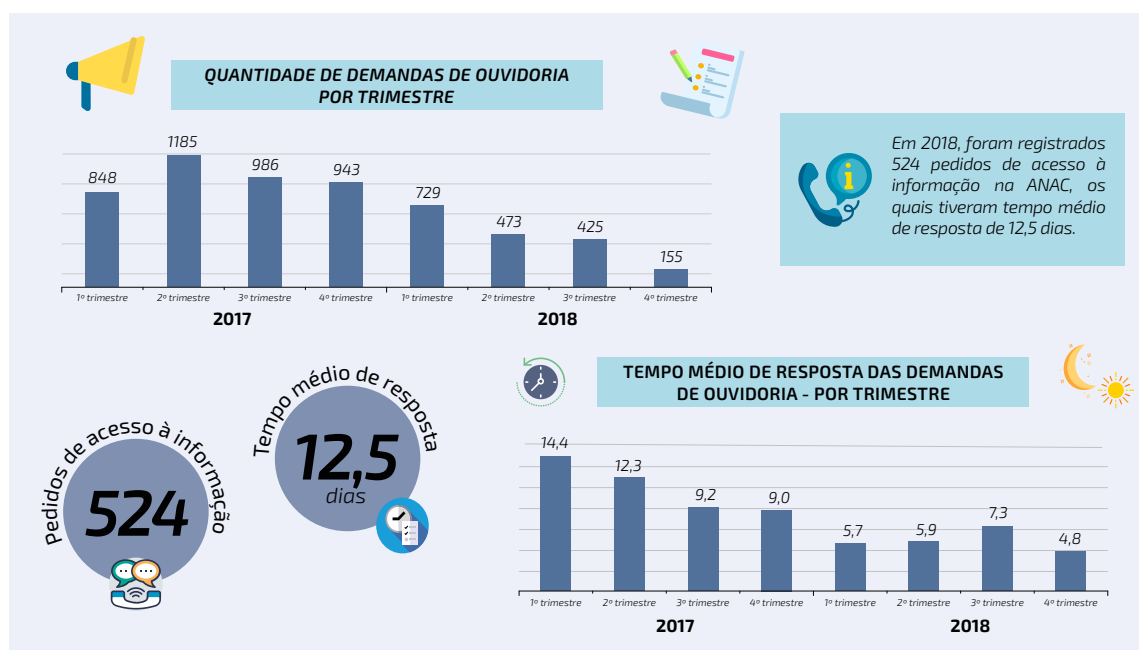


Figura 5 – Demandas da Ouvidoria

6.3.2. Formas de participação cidadã em processos decisórios

A Lei nº 13.460, de 26 de junho de 2017, que dispõe sobre participação, proteção e defesa dos direitos do usuário dos serviços públicos da administração pública, incumbiu as Ouvidorias no inciso I, art. nº 13 de promover a participação do usuário na administração pública, em cooperação com outras entidades de defesa do usuário.

O Decreto nº. 9.094, de 17 de julho de 2017, que dispõe sobre a simplificação do atendimento prestado aos usuários dos serviços públicos, também atribuiu às Ouvidorias o papel de dar tratamento interno às demandas do Simplifique!. Esta ferramenta foi criada para que os usuários participem ativamente da gestão, denunciando ou reclamando sobre os processos e procedimentos estabelecidos, assim como solicitando a simplificação dos processos.

Assim, a Portaria de nº 129/2018 da ANAC instituiu o Comitê Permanente de Desburocratização (CPD), que é composto pela Ouvidoria, pela Superintendência de Administração e Finanças e Superintendência de Planejamento Institucional. A Superintendência competente na matéria alvo da solicitação passa a fazer parte do Comitê. A Ouvidoria exerce as funções de secretaria executiva e coordenação do CPD.

6.3.3. Carta de Serviços ao Cidadão

A Carta de Serviços ao Cidadão da ANAC encontra-se disponibilizada no Portal da ANAC na internet, no menu "Acesso à Informação". Nela, encontram-se detalhados os principais serviços oferecidos pela Agência, com informações sobre público-alvo, prazos, documentos, etapas, requisitos, unidade responsável, taxas, legislação específica e dicas sobre como acessá-lo.

Atualmente, a Carta de Serviços está dividida em 6 macrotemas: 1) Organização de Produção Aeronáutica; 2) Operadores Aéreos, Proprietários e Organizações de Manutenção; 3) Operador de Aeródromos; 4) Pessoal da Aviação Civil e Agentes Credenciados; 5) Pagamentos de Multas; e 6) Pagamento de GRU. Ao escolher algum dos macrotemas, o usuário é direcionado para um grupo de serviços prestados pela Agência.

Saiba mais:

Acesse a Carta de Serviços da ANAC no Portal da ANAC na Internet: <https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/carta-de-servicos-ao-cidadao>

Portal de Serviços do Governo Federal: <https://www.servicos.gov.br>

6.3.4. Aferição do grau de satisfação dos cidadãos-usuários

A ANAC realiza três tipos de pesquisa de satisfação com os cidadãos-usuários. Duas delas são voltadas ao atendimento de manifestações e a outra é referente aos serviços prestados aos usuários de seus serviços.

A central de atendimento telefônico da Agência realiza pesquisa de satisfação junto aos usuários, ao final do contato telefônico para avaliação da qualidade do atendimento. Os resultados dessa pesquisa, em 2018, demonstram que a grande maioria dos usuários entende resolvida sua dúvida ou solicitação e demonstra satisfação com o atendimento realizado pelo profissional da central.

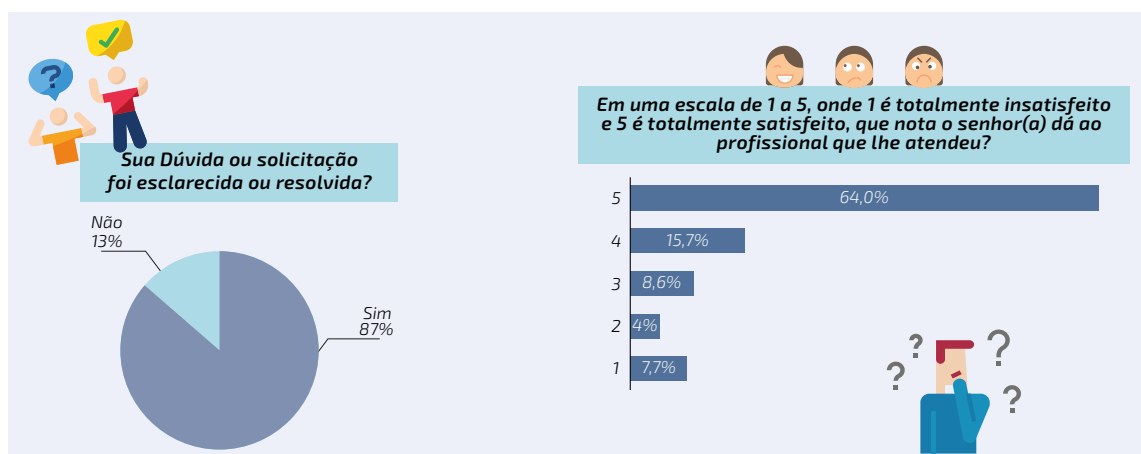


Figura 6 – Grau de satisfação com a Central de atendimento telefônico

A pesquisa sobre o atendimento realizado pela ANAC aos usuários tem os seguintes quesitos avaliados: tempo de espera pela resposta, clareza da resposta, conteúdo da resposta, atuação da Ouvidoria, se o resultado atendeu às expectativas e se o usuário utilizaria novamente os serviços de Ouvidoria.

Para avaliação dos quesitos e apuração da média, é utilizada a escala de Likert, segunda a qual 1 significa totalmente insatisfeito e 5 totalmente satisfeito.

Os convites são realizados mensalmente e a geração dos painéis demonstrativos ocorre trimestralmente, sendo os resultados utilizados para melhoria do processo de atendimento.

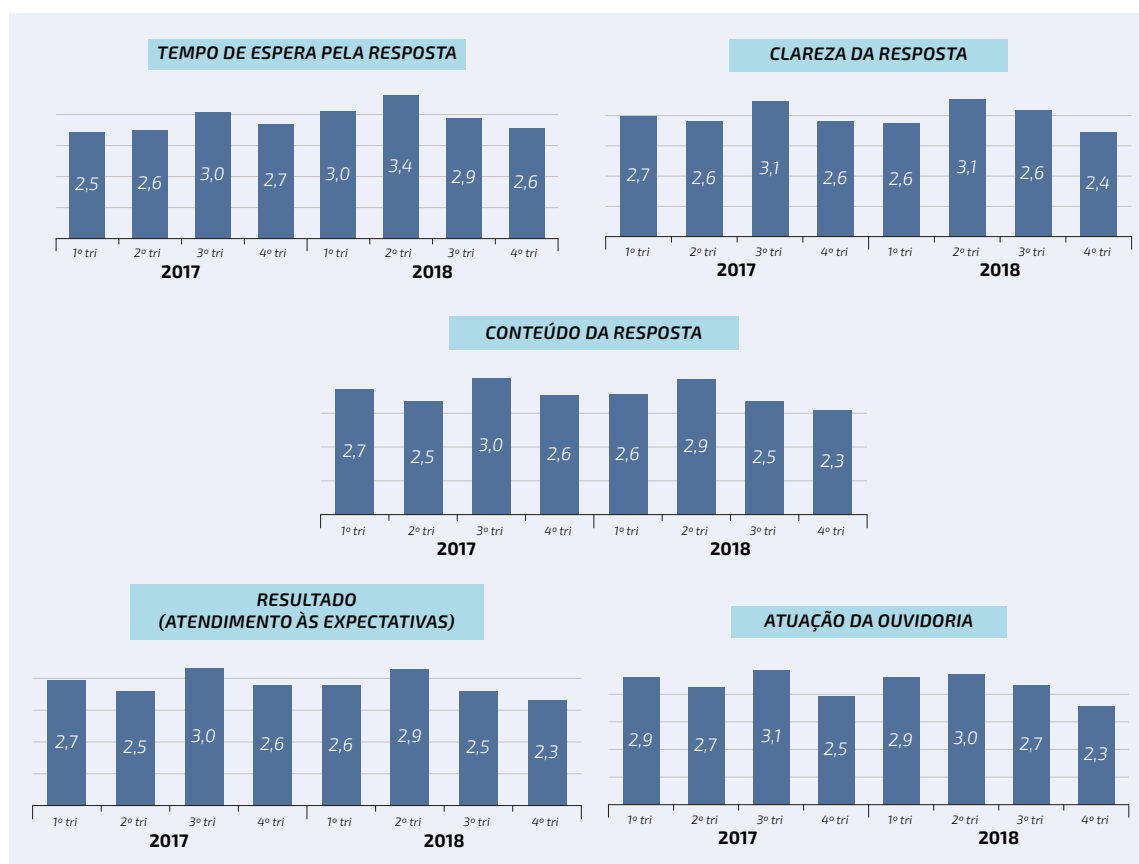


Figura 7 – Resultados da pesquisa sobre o atendimento da ANAC

Já a Pesquisa de Satisfação sobre os Serviços da ANAC tem como objetivo avaliar os serviços prestados pela Agência. O formulário de pesquisa é disponibilizado no sítio eletrônico da ANAC, e os usuários dos serviços são convidados pela Ouvidoria, por correio eletrônico, a participar da pesquisa.

Os quesitos avaliados são facilidade para localização do serviço no site da ANAC, suficiência das informações disponibilizadas para solicitação do serviço, facilidade para solicitação do serviço, adequação do tempo para execução do serviço, qualidade do serviço prestado e nível geral de satisfação do serviço.

Para avaliação dos quesitos e mensuração do índice de satisfação, a metodologia utilizada é a Escala Likert, com notas de 1 a 5, na qual a nota mínima significa "totalmente insatisfeito" e a nota máxima representa "totalmente satisfeito".

Os dados a seguir refletem as contribuições dos anos de 2017 e de 2018.

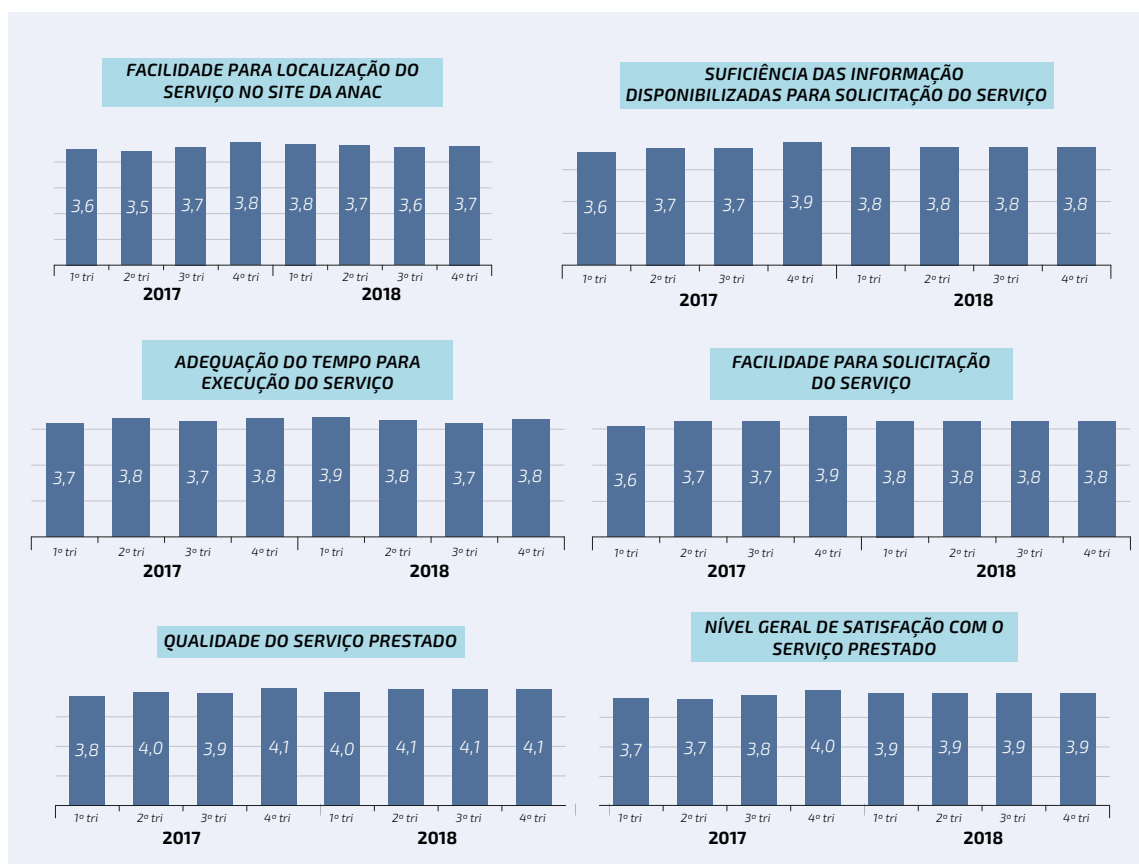


Figura 8 – Pesquisa de satisfação sobre os serviços da ANAC

6.3.5. Mecanismos de transparência das informações relevantes sobre a atuação da unidade

As principais informações institucionais sobre a atuação da ANAC e sua prestação de contas constam no portal institucional da Agência no endereço eletrônico: <http://www.anac.gov.br/>. Na página inicial, são disponibilizadas as principais notícias, comunicados, posicionamentos oficiais e demais informações de utilidade pública, conforme data de atualização, bem como os canais de atendimento e meios de contato com a ANAC.

Nos menus de "Acesso à Informação" e "Participação Social", estão publicizadas informações institucionais e de prestação de contas. Também estão disponibilizadas nesses locais as informações listadas a seguir, dentre outras.

Saiba mais:

Agenda Regulatória: <https://www.anac.gov.br/participacao-social/agenda-regulatoria>

Audiências e Contas Públicas: <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>

Planejamento Estratégico: <https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas>

Dados Abertos: <https://www.anac.gov.br/dadosabertos>

Resultados pormenorizados produzidos pela Ouvidoria e todo o processo de prestação de contas à sociedade: <https://www.anac.gov.br/ouvidoria/ouvidoria>

Dados das pesquisas de atendimento às manifestações e pesquisa de serviços da ANAC: <https://www.anac.gov.br/ouvidoria/pesquisa-de-atendimento-dos-usuarios> e <https://www.anac.gov.br/pesquisa-de-satisfacao/resultados-da-pesquisa>

6.3.6. Medidas para garantir a acessibilidade aos produtos, serviços e instalações

A ANAC adaptou seus serviços e instalações para garantir o acesso de pessoas com deficiência na participação de atividades como o uso de produtos, serviços e informações da Agência. Os imóveis que abrigam a sede da ANAC em Brasília e as representações regionais no Rio de Janeiro, em São José dos Campos e em São Paulo se encontram adequados aos requisitos de acessibilidade ao público.

Com efeito, as edificações mencionadas possuem:

- Pelo menos um banheiro acessível, distribuindo seus equipamentos e acessórios de modo que possam ser utilizados por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, conforme mencionado no art. nº 11, IV, da Lei nº 10.098/2000;
- Acessos ao interior da edificação livres de barreiras arquitetônicas e de obstáculos que impeçam ou dificultem a acessibilidade de pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;
- Acesso ao prédio feito por meio de catraca ou portão com fechadura magnética permitindo o acesso de cadeirante ou pessoas com outro tipo de dificuldade de locomoção, conforme o disposto no art. nº 11, II, da Lei nº 10.098/2000;
- Protocolo localizado no andar térreo do prédio (antes da catraca) ou em local de fácil acesso nos andares superiores, facilitando o acesso de visitante exclusivamente interessado no protocolo de documentos;
- Vagas reservadas para PNE e para idosos em locais próximos à entrada do prédio;
- Pannel dos elevadores com indicação dos andares em braile;
- O acesso às áreas de trabalho é realizado por rampa (nos andares) ou estas se encontram localizadas no mesmo nível do corredor de circulação, não havendo degrau ou outro obstáculo arquitetônico.
- Atendimento prioritário das pessoas portadoras de deficiência e de pessoas idosas no protocolo, bem como autorização para a entrada e permanência de cão-guia;
- Elevadores e/ou plataformas elevatórias instaladas em todos os andares.

Os prédios próprios da ANAC (NURACs Recife, Porto Alegre, Curitiba e Sede II em Brasília) apresentam movimentação relativamente inferior de público externo e menor quantitativo de colaboradores lotados. Nesses prédios, as condições de acessibilidade são razoáveis. A maioria possui elevadores ou reservam os andares superiores a atividades que não realizam atendimento ao público externo e que não possuam servidores com deficiência.

As demais unidades da ANAC localizam-se nos maiores aeroportos e apresentam condições de acessibilidade consideradas satisfatórias.

Além disso, o portal da Agência atende as recomendações do WCAG (*World Content Accessibility Guide*) do W3C e, no caso do Governo Brasileiro ao e-MAG (Modelo de Acessibilidade em Governo Eletrônico), podendo o conteúdo do site ser acessível em Libras.

Por fim, vale destacar que estão previstos para o triênio 2019/2021 a aquisição de equipamentos para servidores e colaboradores portadores de deficiência (teclado em braile, tela *touch screen*, lupas e etc), instalação de placas de identificação em braile e piso tátil para deficientes visuais nas áreas internas da ANAC na sede, nas Representações Regionais e nos NURACs, e adaptação do mobiliário de recepção e atendimento à altura e à condição física de pessoas em cadeira de rodas, conforme estabelecido nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

6.3.7. Conselho Consultivo

O Conselho Consultivo da ANAC, criado pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e regulamentado pela Resolução ANAC nº 319, de 27 de maio de 2014, é composto por 19 conselheiros designados pelo Diretor-Presidente da Agência, sendo um indicado pelo Comando da Aeronáutica e os demais indicados pelos segmentos nele representados. Trata-se de órgão de assessoramento da Diretoria Colegiada da Agência em que há participação institucional dos diversos segmentos que compõem a aviação civil brasileira – a saber: serviços de transporte aéreo; serviços aéreos especializados; usuários de serviços aéreos; exploradores de serviços de infraestrutura aeroportuária; aviação geral, aeroclubes e aerodesporto; indústria aeronáutica e de manutenção aeronáutica; trabalhadores do setor; instituições de formação e adestramento de pessoal destinado à aviação civil; e empresas prestadoras de serviços auxiliares.

As reuniões têm como objetivo discutir propostas de aprimoramento regulatório, debater temas de interesse comum dos diversos segmentos representados e elaborar pareceres que auxiliem a Diretoria em suas deliberações, zelando para que o desenvolvimento da aviação civil brasileira ocorra de forma sustentável – ambiental, social, cultural e economicamente.

Ressalta-se, no entanto, que o Conselho Consultivo é um órgão de natureza consultiva. Dessa maneira, suas decisões devem ser encaminhadas à Diretoria da ANAC, para conhecimento sem vincular o juízo deliberativo dos Diretores. O Conselho Consultivo poderá também endereçar à Diretoria da ANAC proposta de ato normativo destinado a ordenar e qualificar a atividade de aviação civil no país.

Saiba mais:

Maiores informações sobre a atuação do Conselho Consultivo podem ser encontradas no seguinte endereço eletrônico:

<https://www.anac.gov.br/participacao-social/conselho-consultivo>

6.3.8. Comunicação

Em 2018, a ANAC focou em iniciativas para apoiar o aprimoramento de sua gestão, bem como os processos de fiscalização e regulação. Em fevereiro, a Agência realizou um feito inédito na aviação mundial: no mesmo dia, a aeronave E190-300, da Embraer, teve sua certificação validada pelas autoridades de aviação brasileira, americana (*Federal Aviation Administration - FAA*) e europeia (*European Aviation Safety Agency - EASA*). O fato foi amplamente divulgado pela Assessoria de Comunicação Social com grande repercussão interna, externa e internacional.

A ANAC figurou entre as instituições públicas com mais alto índice integrado de governança e gestão (IGG) ao ocupar a décima colocação (entre 488 organizações) em avaliação disponibilizada pelo Tribunal de Contas da União (TCU). O fato mereceu destaque por se tratar de um levantamento de amplo espectro e por refletir as melhorias de governança que vêm sendo implementadas pela Agência ao longo dos últimos anos. Dentre as principais ações para aprimoramento de gestão da ANAC do ano de 2018, destaca-se a nova versão do Plano de Dados Abertos e da cartilha sobre o novo sistema de atendimento e do *hotsite* "Desburocratiza ANAC".

A fim de aumentar a transparência em relação aos atos da ANAC e melhorar a comunicação com o regulado e a sociedade, foi lançada em abril a sua *newsletter* externa: a ANAC INFORMA. O informativo possui o formato de e-mail com um resumo das principais notícias do mês e é enviado para uma lista de inscritos.

Com o objetivo de conhecer melhor o perfil do usuário do Portal da ANAC, bem como entender suas preferências e hábitos de navegação, a fim de promover melhorias constantes na plataforma, foi promovida, nos meses de março e abril, pesquisa sobre site da Agência. A partir do resultado da pesquisa, algumas ações foram implementadas, como a reformulação da página de Promoção da Segurança Operacional. Ainda em abril, o Portal passou também a ter mais uma funcionalidade: a Consulta Interativa, que facilitou o acesso a dados e indicadores e do mercado de transporte aéreo brasileiro, conteúdo extremamente utilizado pela indústria do transporte aéreo, academia e investidores.



Figura 9 – ANAC Informa

Em junho, a Assessoria de Comunicação Social disponibilizou a nova versão em inglês do Portal da ANAC, com conteúdo de interesse da comunidade internacional de transporte aéreo e investidores. Outra mudança no portal permitiu a implementação da ferramenta de Pesquisa Pública no Sistema Eletrônico de Informações (SEI) *online*, permitindo que o público externo realize consulta a documentos e processos públicos produzidos ou custodiados pela ANAC.

Em busca de fortalecer a cultura de segurança operacional e dando continuidade à Implementação do Programa de Segurança Operacional Específico da Agência (PSOE-ANAC), a Agência criou iniciativas para aprimorar o relacionamento com o regulado. A diagramação e divulgação da série de cartilhas "Perguntas e Respostas sobre o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO)" contou com amplo esforço para promover o engajamento da comunidade de aviação civil. Destaca-se ainda a reformulação da página de Segurança Operacional, que buscou concentrar e facilitar o acesso às informações sobre o tema, de acordo com expectativa apontada pela pesquisa de satisfação com o portal realizada entre abril e maio.



Figura 10 – Cartilhas da série Perguntas e Respostas sobre SGSO

Em junho, a Agência implementou um novo modelo regulatório para as práticas aerodesportivas, assunto amplamente divulgado junto aos públicos de interesse e que conta com uma página temática e cartilhas. No mesmo mês, foi aprovada a Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, que estabeleceu providências administrativas que podem ser adotadas pela ANAC em decorrência do exercício das atividades de fiscalização da Agência, que ficou conhecida como norma de *Enforcement*. A nova regulamentação foi divulgada por meio de *folder* com informações sobre as providências preventivas, sancionatórias e acautelatórias e distribuída em eventos promovidos pela Agência, em especial na *Semana Safety*.

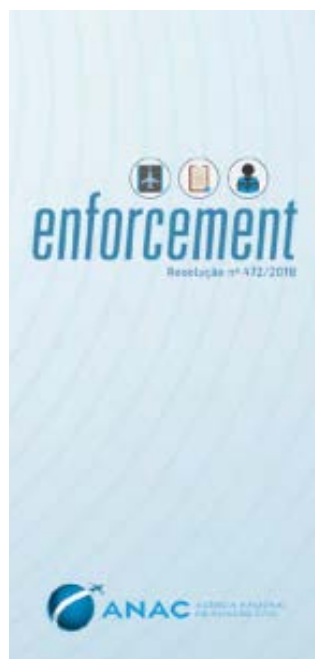


Figura 11 – Cartilha Enforcement

Em novembro, a ANAC recebeu o Prêmio Direitos Humanos 2018 concedido pelo então Ministério dos Direitos Humanos (MDH) a entidades e personalidades que atuem de maneira relevante na promoção dos direitos humanos. O reconhecimento da Agência reflete o resultado dos trabalhos desenvolvidos em prol da disseminação de boas práticas para a garantia da acessibilidade no transporte aéreo.

Outro fato relevante de dezembro foi a primeira edição da Premiação InovaANAC *Safety*, que busca estimular a cultura de inovação para o desenvolvimento da aviação civil. Em 2018, o prêmio contou com três categorias: Aeronavegabilidade, Aeródromos e Operador Aéreo.

6.3.8.4. Eventos institucionais

Em 2018, a ANAC produziu 73 eventos temáticos, de capacitação e de representação institucional em âmbito nacional, contabilizando mais de oito mil participantes.

A ANAC também se fez presente nas principais exposições e eventos do setor, entre elas, a Feira Drone Show e a *Latin American Business Aviation Conference & Exhibition* (LABACE).

No âmbito da segurança operacional, cumpre destacar a *Semana Safety*, cujo objetivo é consolidar, em um único evento, as ações voltadas à segurança operacional, otimizando os esforços da Agência ao atingir a maior quantidade de regulados. Foram realizadas seis edições nas cidades de Curitiba, São Paulo, Manaus, Goiânia, Porto Alegre e Salvador com participação das Superintendências de Padrões Operacionais (SPO), de Aeronavegabilidade (SAR) e de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) e um público atingido estimado em mais de 1.000 participantes.

Outro destaque foi a realização, em setembro, da "Reunião participativa sobre importação de aeronaves" – tema da Agenda Regulatória nº 26 – evento que reuniu 60 profissionais e diversos entes regulados para um dia de discussões sobre os impactos previstos nas alterações regulamentares. A "Semana de Qualidade da Informação do Transporte Aéreo" teve sua quarta edição realizada em novembro para 300 participantes de empresas aéreas e, pela primeira vez, contou com um painel inteiramente dedicado ao monitoramento, reporte e verificação de emissões de CO₂ na aviação civil brasileira.

6.3.8.5. Eventos internacionais

Além de ser marcado pelo fortalecimento da atuação internacional da Agência, 2018 mostrou a força e o respeito conquistados pelo Brasil no setor da aviação civil mundial. AANAC representou o país em importantes reuniões e celebrou acordos bilaterais de aviação com países como Finlândia, Estados Unidos, Reino Unido e Holanda.

Foram realizados ainda 11 eventos internacionais como painéis, reuniões e seminários como o "Fórum de Regulação da Assistência a Vítimas e aos Familiares das Vítimas em Acidentes Aeronáuticos", na cidade de São Paulo.

O notório evento promovido pela Agência em parceria com a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) foi "O 4º Fórum Mundial de Aviação Civil – *The Fourth ICAO World Aviation Forum*". Durante 3 dias, o seminário reuniu em Fortaleza 350 participantes de 65 delegações internacionais.

Ainda no âmbito de eventos internacionais, merece destaque a idealização e realização da terceira edição do *Safety Management Summit* (SMS Brazil 2018) – evento anual sobre segurança operacional que reúne empresas aéreas, operadores de aeródromos, indústrias aeronáuticas, profissionais da aviação civil e de todos os órgãos públicos que compõem o Sistema de Aviação Civil Brasileiro, além de palestrantes estrangeiros. Pelo segundo ano consecutivo, o SMS foi executado pela ANAC em parceria com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

6.3.8.6. Veículos de comunicação e redes sociais

Com conteúdo voltado à imprensa e às redes sociais, a ANAC manteve o compromisso de divulgar informações de interesse da sociedade e de utilidade pública. Temas como a interação do consumidor na resolução de problemas com as companhias aéreas, por meio da plataforma Consumidor.gov.br, o início das operações das empresas de baixo custo (*low cost*) no país, a edição de medida provisória relativa à abertura do capital estrangeiro e os novos acordos internacionais foram fortalecidos ao longo de 2018.

Outras pautas de interesse foram a preparação para a 5ª rodada de concessões de aeroportos em novembro com a publicação do Edital nº 01/2018, e questões relacionadas à desregulamentação da franquia de bagagem.

Ao longo de 2018, foram divulgados 141 *releases* e notas à mídia e efetuados 1.803 atendimentos às solicitações por informações pela imprensa, das quais 673 citaram a ANAC. Das menções, 173 apresentaram a atuação da Agência de maneira positiva, 52 de maneira negativa e 448 de forma neutra, ou seja, com viés apenas informativo. Um total de 52 entrevistas foram repercutidas com participação de porta-vozes da ANAC. Adicionalmente, promoveu-se um treinamento de *media training* para integrantes da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA), área que lida diretamente com concessões de aeroportos e fiscalização dos contratos desses contratos.

No Facebook, em 2018, foram feitas 92 publicações e respondidos 524 comentários e mensagens enviadas diretamente para o perfil da Agência. As principais dúvidas levantadas pelos usuários da rede foram sobre cancelamentos e atrasos de voos, bagagem, embarque de pessoas com deficiência, regras e cadastro de drones e carreira de piloto e comissário. Em 2018, a página recebeu 3.359 novas curtidas, finalizando o ano com um total de 69.619 seguidores.

6.3.8.7. Campanhas

Dentre as campanhas realizadas em 2018, destacam-se dois grandes esforços com foco no passageiro: "Voe Seguro – Não Use Táxi-Aéreo Clandestino" e "Passageiro Digital". A primeira campanha teve apoio do atual Ministério da Infraestrutura e foi repercutida no site e nas redes sociais de ambos os Órgãos por meio de seis publicações divulgadas entre os dias 23 e 30 de junho.

O impulsionamento dos posts sobre o assunto permitiu o alcance de 3.647.489 usuários da rede social.

Já a campanha de divulgação da página temática para dispositivo móvel "Passageiro Digital" foi lançada em novembro e teve a distribuição de release informativo para a imprensa, publicações de *cards* no Facebook da ANAC e de órgãos parceiros, vídeo para o YouTube, além da divulgação por meio da inserção de identidade visual nas assinaturas de e-mail da equipe de comunicação. A campanha teve também apoio do atual Ministério da Infraestrutura para disseminação de conteúdo. Desde o lançamento, a página temática contabilizou mais de 10 mil acessos. A divulgação no Facebook contou com um alcance de 61.726 pessoas, 777 reações, 194 compartilhamentos e 94 comentários.

Na imprensa, o "Passageiro Digital" foi destaque na Rádio CBN e na Voz do Brasil, mas veículos de menor repercussão também deram espaço ao assunto por meio de mídia espontânea (sem custos diretos de divulgação pela Agência). Nos aeroportos, os operadores de Confin, Salvador, Florianópolis, Porto Alegre e Fortaleza aderiram à campanha e exibiram nos terminais o vídeo introdutório do "Passageiro Digital" para dar visibilidade e publicidade da página temática.



Figura 12 – Passageiro Digital

<i>Tipo</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>	<i>2016</i>
Notas e <i>press releases</i>	141	70	164
Atendimento a demandas de Imprensa	1.803	2.148	2.161
Coletivas de imprensa / Entrevistas concedidas	52	49	119
Eventos institucionais realizados	73	74	74
Produtos gráficos e eletrônicos	1.773	1.350	760
Publicações na internet	1.221	1.022	1.442

Tabela 19: Atividades de Comunicação

Vale ressaltar que o número de produtos diagramados teve um aumento de 31% em relação a 2017, uma média de sete produtos gráficos diagramados a cada dia útil do ano. Além dos produtos gráficos e eletrônicos mencionados, a Agência executou a produção gráfica (impressão e corte) de 1.808 peças de comunicação. Esses números demonstram maior grau de conscientização quanto à importância da transparência e disseminação de informações e propagação do impacto da atuação da ANAC na sociedade.

6.4. Acompanhamento e produção de informações sobre o setor

O acompanhamento do mercado de transporte aéreo tem entre seus principais objetivos ampliar o conhecimento da sociedade sobre o desempenho do setor, atender ao programa estatístico da Organização da Aviação Civil internacional (OACI) e da Comissão Latino Americana de Aviação Civil (CLAC), bem como subsidiar a realização de estudos e a tomada de decisões no âmbito da iniciativa privada e da administração pública, tais como: a elaboração de leis; a formulação de políticas públicas; a adoção de medidas regulatórias; o planejamento da oferta de voos; o planejamento de investimentos em infraestrutura aeroportuária e em sistemas de navegação aérea; a promoção da concorrência; a análise de atos de concentração; a investigação de práticas anticompetitivas; a defesa do consumidor; os processos judiciais; as ações civis públicas; os estudos acadêmicos; entre outros. O acompanhamento consiste, ainda, em avaliar o efeito das decisões e alterações promovidas no ambiente regulatório.

O principal insumo de tal acompanhamento exercido pela ANAC são os dados e documentos periodicamente apresentados pelas empresas brasileiras e estrangeiras que exploram o transporte aéreo público de passageiro, carga e mala postal no Brasil. Tratam-se de dados estatísticos de voos, tarifas aéreas comercializadas, demonstrações contábeis, frota, pessoal e consumo de combustível que permitem acompanhar o desempenho do setor por meio de indicadores e a evolução da demanda, da oferta, da eficiência operacional, da estrutura de mercado, do preço dos serviços de transporte aéreo público, dos fluxos de caixa, de receitas, custos e despesas, da situação patrimonial, entre outros. Também são utilizados dados socioeconômicos produzidos por inúmeras outras entidades brasileiras e estrangeiras.

Os dados e documentos requeridos pela ANAC são regulamentados por meio de resoluções e portarias em que se estabelecem a obrigação para os regulados, o modelo de informação, os critérios de apuração e os prazos de apresentação dos dados. Com o objetivo de alcançar o maior grau possível de consistência e tempestividade da informação, os dados são submetidos a procedimentos de fiscalização pela ANAC.

A seguir, são brevemente apresentados os principais produtos divulgados na seção "Dados e Estatísticas" do Portal da ANAC na internet para livre acesso de qualquer interessado, assim como informações sobre o Programa Estatístico da OACI. Antes, cabe mencionar que, além dos produtos divulgados, a ANAC atende demandas específicas sobre informações do mercado de transporte aéreo formuladas pelos mais diversos interessados.

Programa Estatístico da OACI

O Programa Estatístico da OACI é mantido desde 1947 para a padronização, a coleta, a análise, a melhoria e a disseminação de estatísticas relacionadas à aviação civil. O Brasil remete, por meio da ANAC, os dados requeridos pela ICAO e participa do *Aviation Data and Analysis Panel (ADAP)*, que é o painel responsável por debater e tecer recomendações sobre o Programa Estatístico ao *Air Transport Committee (ATC)* daquela organização.

Saiba mais:

Para mais informações sobre o Programa Estatístico da OACI, acesse a página *Aviation Data*, no objetivo estratégico *Economic Development of Air Transport*:

<http://www.icao.int/sustainability/Pages/eap-statistics-programme.aspx>

Anuário do Transporte Aéreo

Divulgado anualmente desde 1972, o Anuário do Transporte Aéreo apresenta um panorama do comportamento do mercado aéreo ao longo dos últimos dez anos, com foco no ano anterior à sua divulgação.

Ele contempla um abrangente conjunto de informações provenientes das operações domésticas e internacionais das empresas aéreas brasileiras e estrangeiras que prestam serviços no Brasil, tais como: passageiros e cargas transportados; oferta e demanda; aproveitamento das aeronaves; participação de mercado; atrasos e cancelamentos; frota de aeronaves; pessoal por categoria; aeroportos utilizados; receitas, custos e despesas; resultado líquido do exercício; indicadores de liquidez, rentabilidade, endividamento e situação líquida patrimonial; tarifas aéreas domésticas comercializadas; percentuais de atrasos e cancelamentos de voos; participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte interestadual de passageiros em distâncias superiores a 75 km; entre outros.

Saiba mais:

Para mais informações sobre o Anuário do Transporte Aéreo, acesse a seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet:

<http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/anuario-do-transporte-aereo>

Relatório Demanda e Oferta do Transporte Aéreo – Empresas Brasileiras

O relatório apresenta a evolução da oferta, da demanda, da participação de mercado e da taxa de aproveitamento dos assentos das aeronaves das empresas brasileiras de transporte aéreo público regular e não regular de passageiro, carga e mala postal, em voos domésticos e internacionais. Os dados divulgados são mensais. Além disso, o relatório apresenta a participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte interestadual de passageiros em distâncias superiores a 75 km nos últimos anos.

Saiba mais:

Para mais informações sobre o relatório Demanda e Oferta do Transporte Aéreo – Empresas Brasileiras, acesse a seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet:

<http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/envio-de-informacoes/relatorio-demanda-e-oferta-do-transporte-aereo-empresas-brasileiras>

Relatório Tarifas Aéreas Domésticas comercializadas

Este relatório traz dados mensais sobre os valores das tarifas aéreas comercializadas (efetivamente vendidas) para o transporte de passageiros em todos os voos regulares domésticos no Brasil. São apresentados os seguintes dados: a evolução do valor médio da tarifa aérea, tanto nominal quanto real (considerando a inflação); a evolução do valor médio do *yield* tarifa aérea, que determina o preço médio cobrado por quilômetro voado, em termos reais e nominais; e a evolução da proporção de assentos comercializados por faixa de preço, entre outros.

Além dos valores nacionais consolidados, as informações sobre as tarifas aéreas domésticas comercializadas são divulgadas no portal da ANAC na internet com detalhamento por unidade da Federação e por pares de regiões do Brasil. A série histórica inicia-se em 2002 com dados mensais.

Na mesma página, é possível acessar informações sobre histórico do regime tarifário do transporte aéreo doméstico de passageiros no Brasil, os fatores que afetam a tarifa aérea e a metodologia de acompanhamento da ANAC.

Saiba mais:

Para mais informações sobre o Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas Comercializadas, acesse a seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet:

<http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/envio-de-informacoes/relatorio-de-tarifas-aereas-domesticas>

Demonstrações Contábeis de Empresas Aéreas Brasileiras

A Resolução ANAC nº 342/2014, definiu a divulgação, a partir de 1º de janeiro de 2015, no portal da ANAC, das demonstrações contábeis trimestrais e anuais das empresas brasileiras que exploram os serviços de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade táxi-aéreo.

As demonstrações contábeis trimestrais contemplam o Balanço Patrimonial, a Demonstração de Resultado, a Demonstração dos Fluxos de Caixa, as Notas Explicativas e o Relatório de Revisão das Informações Trimestrais apresentados à ANAC e elaborados pelos auditores independentes.

Apenas as empresas de transporte aéreo público regular e não regular de passageiros com participação de mercado relevante estão obrigadas a apresentar à ANAC as suas demonstrações contábeis em periodicidade trimestral.

Já as demonstrações contábeis anuais incluem o Balanço Patrimonial, a Demonstração do Resultado, a Demonstração dos Fluxos de Caixa, as Notas Explicativas, o Relatório de Administração e o Relatório do Auditor Independente. Estas devem ser apresentadas à ANAC por todas as empresas brasileiras de transporte aéreo público regular e não regular de passageiro, carga e mala postal, exceto táxi-aéreo.

A partir dessas demonstrações é possível analisar a evolução da posição patrimonial, do resultado operacional e dos fluxos de caixa, a composição de receitas, custos e despesas, os fatores que afetaram o desempenho e as expectativas futuras na visão das empresas aéreas, entre outras informações.

Saiba mais:

Para mais informações sobre as Demonstrações Contábeis das Empresas Aéreas Brasileiras, acesse a seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet:

<http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/envio-de-informacoes/demonstracoes-contabeis-de-empresas-aereas-brasileiras>

Base de Dados Estatísticos do Transporte Aéreo

Trata-se de uma abrangente e detalhada base de dados em sua página na internet, que contempla informações sobre os voos domésticos e internacionais realizados pelas empresas brasileiras e estrangeiras que atuam no país, tais como: quantidade de decolagens; quantidade de passageiros e carga transportada; quilômetros voados; assentos ofertados; entre outras. As informações estão detalhadas por mês, aeroporto de origem/destino e companhia aérea, propiciando a realização de estudos específicos e mais aprofundados sobre a demanda, a oferta, a taxa de aproveitamento dos assentos das aeronaves, a estrutura de mercado etc.

Saiba mais:

Para mais informações sobre a Base de Dados Estatísticos do Transporte Aéreo, acesse a seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet:

<http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/envio-de-informacoes/base-de-dados-estatisticos-do-transporte-aereo>

7

Gestão Interna

7. Gestão Interna

7.1. Gestão Estratégica

7.1.1. Planejamento Estratégico

O Planejamento Estratégico é o instrumento no qual a instituição explicita seus objetivos de longo prazo e as ações a serem empreendidas para a consecução desses objetivos. O Plano constitui, portanto, um compromisso firmado pela instituição com seus colaboradores e a sociedade. O Plano Estratégico ANAC 2015- 2019, foi elaborado através de um modelo participativo, com contribuições de colaboradores de todos os setores e unidades.

Os objetivos estão distribuídos entre as 4 perspectivas do mapa estratégico, a saber: Sociedade, Processos Internos, Aprendizado e Crescimento e Recursos Financeiros, conforme o Mapa Estratégico apresentado a seguir:

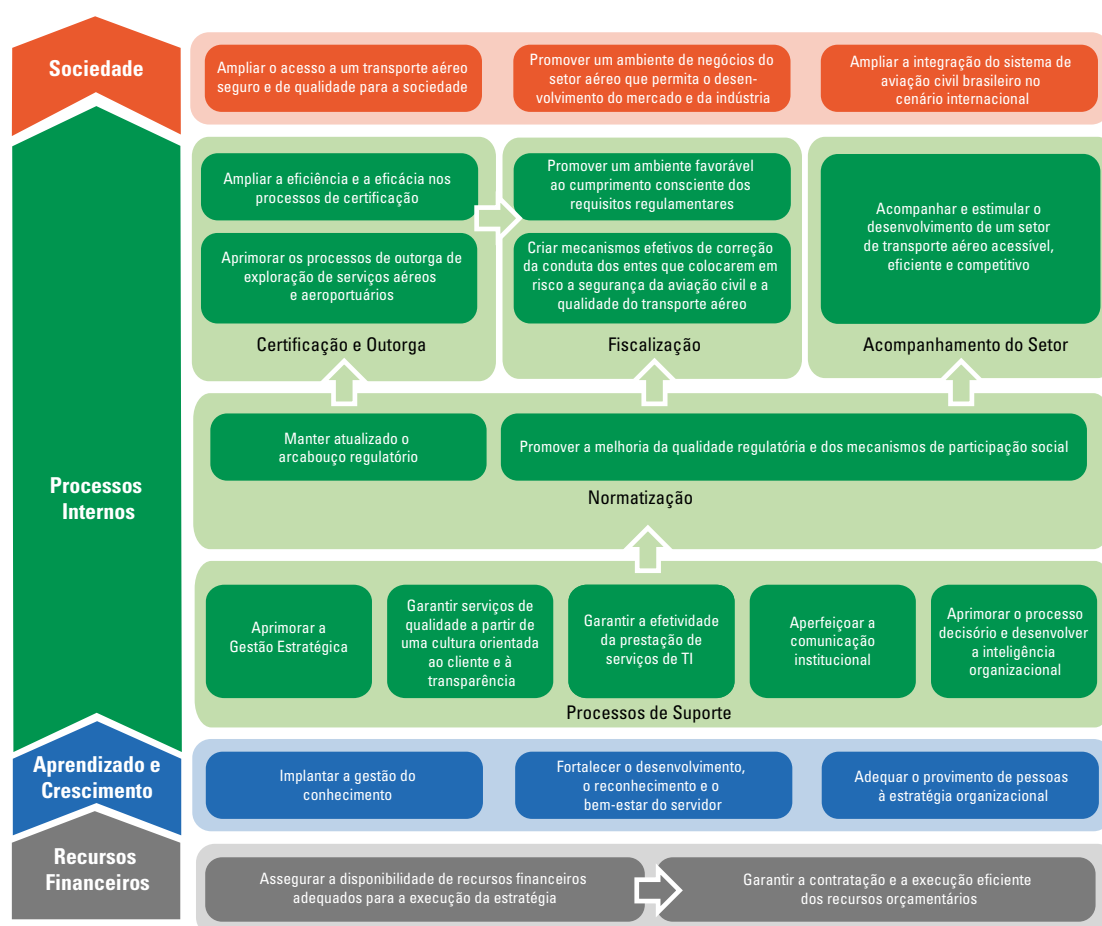


Figura 13 - Mapa Estratégico ANAC 2015-2019

O Plano Estratégico ANAC 2015-2019 entrou no seu quarto ano de execução em 2018 e, a fim de atualizá-lo em relação ao contexto atual da Agência e verificar se os objetivos e iniciativas

estratégicas estão sendo alcançados, bem como as ações adicionais necessárias, concluiu-se o seu processo de revisão, por meio do Relatório de Avaliação Parcial. Esse processo consistiu em realizar um balanço dos projetos e ações em desenvolvimento na Agência, avaliar o alinhamento destes com as atuais iniciativas e verificar ações adicionais e iniciativas que não são mais pertinentes ao contexto atual da Agência. Nesse processo de revisão, verificou-se que todos os objetivos estão devidamente encaminhados.

As ações estratégicas da Agência são acompanhadas pelos Diretores e titulares de unidades organizacionais, bimestralmente, por meio da Reunião de Gestão, conforme a Portaria nº 4100/2017, que instituiu o calendário das reuniões para o ano de 2018. As ações monitoradas incluem as metas de avaliação de desempenho institucional, os projetos prioritários e estratégicos, a Agenda Regulatória, os Indicadores Estratégicos, dentre outras.

Saiba mais:

A versão completa do novo Plano Estratégico 2015-2019, está disponível para consulta em: <http://www2.anac.gov.br/transparencia/Pdf/bps2015/02/Anexo1.pdf>

A Agenda Regulatória pode ser acessada pelo link: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjojM-jQ1ZWUxYmUtYWNlYS00MTIzLWlxY2MtNzZlYzY4NmZjZTI0IiwidCI6ImI1NzQ4ZjZLLWlOYTQ4tN-GlyYi1hYjJhLWVmOTUyMjM2ODM2NiIsImMiOiR9>

7.1.2. Plano Plurianual 2016-2019

Para o período de 2016 a 2019, o Plano Plurianual (PPA) destacou, dentro de sua dimensão estratégica, o investimento em infraestrutura como meio para a redução de custos, o aumento da competitividade no mercado internacional, o desenvolvimento, a produtividade e a inclusão social. No PPA, a ANAC é responsável pela gestão do objetivo 0085: *"Promover a segurança da aviação civil, ampliando a segurança operacional e a proteção contra atos de interferência ilícita"*. A Agência também colabora para o alcance dos seguintes objetivos:

- 0083: *"Adequar a capacidade de processamento de aeronaves, passageiros e cargas à demanda existente e futura, por meio de intervenções nas infraestruturas aeroportuárias e medidas de gestão"*;
- 0084: *"Ampliar a oferta do serviço de transporte aéreo regular de passageiros e cargas por meio de medidas institucionais e incentivos à concorrência"*;
- 0086: *"Promover o desenvolvimento institucional, regulatório e técnico da aviação civil brasileira"*; e
- 0087: *"Aprimorar a eficiência e a segurança operacional do setor por meio do desenvolvimento e modernização das operações de navegação aérea e da infraestrutura aeronáutica civil"*.

7.1.3. Gestão de projetos

A gestão de projetos representa um dos principais pilares do modelo de gestão da ANAC, com destaque para o uso de boas práticas internacionais em gerenciamento de projetos. A ANAC conta com um Escritório de Projetos, que possui a responsabilidade pela difusão dessa cultura, o apoio aos gerentes dos projetos e a geração de subsídios à alta administração para a tomada de decisões sobre os projetos que agregam alto valor à estratégia da organização.

Tendo em vista a complexidade e dinamicidade das questões que prevalecem no contexto da aviação civil, o portfólio de projetos da Agência está em constante atualização. Novos projetos são adicionados conforme projetos são encerrados ou ocorrem mudanças no contexto atual. A carteira de projetos atual foi instituída pela Portaria ANAC nº 99, de 19 de janeiro de 2016, sendo que a última versão se encontra amparada na Portaria ANAC nº 3.841, de 13 de dezembro de 2018.

Um dos projetos estratégicos encerrados em 2018, Maturidade em Gestão de Projetos, visou à elevação da maturidade da Agência como um todo na disciplina de gerenciamento de projetos, internalizando as melhores práticas mundialmente aceitas para o tema, de modo a aperfeiçoar a capacidade da organização em alcançar melhores resultados com seus projetos. Dentre aquelas melhores práticas, vale mencionar o estímulo à certificação profissional em gerenciamento de projetos e a criação da comunidade de Gerenciamento de Projetos da ANAC.

Prioridade ao Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE-ANAC)

Dentre os projetos do portfólio, destaca-se o Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE-ANAC), que estabelece a política e as diretrizes de segurança operacional da Agência, orientando o planejamento e a execução de suas atribuições atinentes à Segurança Operacional.

O programa será desenvolvido ao longo de cinco anos, com conclusão prevista para 2022. A primeira parte envolve oito projetos relacionados ao gerenciamento de riscos, à promoção da segurança operacional, à implementação do Plano de Capacitação em Segurança Operacional, entre outros. A segunda parte trará quatro projetos, relacionados, por exemplo, à análise crítica e melhoria contínua e à plena implementação do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) por parte dos provedores de serviços da aviação civil.

A efetivação de um programa voltado à gestão da segurança operacional demonstra o compromisso da ANAC com a sociedade e a comunidade de aviação civil e a busca da Agência pelo aprimoramento de seus processos de regulamentação, certificação e outorga, e fiscalização.

Com a realização do programa, a ANAC corrobora seu compromisso com a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) ao fortalecer sua aderência às cláusulas do Anexo 19 da Convenção de Chicago, que trata do Gerenciamento de Segurança Operacional (*Safety Management*). O aprimoramento de sua capacidade de diagnósticos sobre o sistema de aviação civil e a redução das incertezas relacionadas à sua ação de supervisão, consequências esperadas com a implementação integral do PSOE-ANAC, tendem a contribuir também para a melhoria da imagem e do desempenho da aviação civil brasileira no ranking da OACI.

7.1.4. Gestão de processos

O Escritório de Processos (ESPROC), responsável pela gestão de processos da ANAC, vem acompanhando a dinâmica de identificação, mapeamento e formalização dos processos da Agência.

Em 2018, iniciou-se o trabalho de revisão da arquitetura de processos da ANAC. Com a evolução da maturidade da Agência no tema, identificou-se a necessidade de realizar esta iniciativa com o objetivo de tornar mais claras as funções e os valores entregues pelos seus processos aos clientes.

O ESPROC, em outra ação relevante, promoveu o primeiro workshop sobre transformação e melhoria de processos que contou, inclusive, com a participação de outros órgãos da Administração Pública Federal, como Banco Central do Brasil, Força Aérea Brasileira e o antigo Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. Ainda nesse assunto, foi realizada a capacitação em melhoria de processos, utilizando a metodologia *Lean*, amplamente empregada tanto na indústria quanto no setor de prestação de serviços. O treinamento teve viés prático e consistiu na aplicação do método em processo de trabalho real da Agência.

Saiba mais:

A cadeia de valor da ANAC está disponível para consulta em: https://www.anac.gov.br/A_Anac/institucional/Cadeia_de_Valor.pdf

7.2. Gestão de pessoas

A gestão de pessoas da Agência está alinhada com o Planejamento Estratégico, atuando principalmente nas dimensões de Aprendizado e Crescimento e de Processos Internos. Para o atingimento das metas propostas, a estrutura e a política de pessoal precisam prover a Agência com força de trabalho adequada. Com essa finalidade, foram estabelecidos objetivos estratégicos relativos ao desenvolvimento, reconhecimento e bem-estar dos servidores.

7.2.1. Quem faz a ANAC - Composição da força de trabalho

A força de trabalho da ANAC é composta por colaboradores do quadro ativo permanente que está dividido em três carreiras:

- i) as carreiras que compõem o quadro de pessoal efetivo;
- ii) as carreiras oriundas do quadro do Ministério da Ciência e Tecnologia;
- iii) as carreiras que compõem o quadro de pessoal específico.

O quadro de pessoal efetivo é composto por quatro cargos: dois de nível superior, Especialista em Regulação de Aviação Civil e Analista Administrativo, e dois de nível médio, Técnico em Regulação de Aviação Civil e Técnico Administrativo.

O quadro de pessoal da carreira de Ciência e Tecnologia (C&T) é composto por três cargos: Tecnologista, Assistente em Ciência e Tecnologia e Técnico.

O quadro de pessoal específico é composto de 17 cargos. São eles: Administrador, Agente Administrativo, Agente de Mecanização de Apoio, Agente de Portaria, Agente de Telecomunicação e Eletricidade, Artífice de Artes Gráficas, Assistente Administrativo, Assistente Social, Contador, Datilógrafo, Economista, Engenheiro, Motorista Oficial, Perfurador Digitador, Técnico em Assuntos Educacionais, Técnico de Contabilidade e Telefonista.

7.2.2. Avaliação da força de trabalho

7.2.2.1. Distribuição dos servidores por faixa salarial

O gráfico seguinte revela a distribuição por faixa salarial dos 1478 servidores em exercício na Agência. A métrica utilizada foi a remuneração média em 2018, levando-se em conta os cargos comissionados. Observa-se que a maior parte dos servidores se concentra em dois estratos, quais sejam, "R\$ 8.000 a R\$ 10.000" e "R\$ 18.000 a 20.000", sendo a principal causa dessa distribuição a diferenciação entre cargos de Nível Intermediário e de Nível Superior das carreiras que compõem os quadros da ANAC, bem como sua distribuição entre as Classes e Padrões de Progressão e Promoção.

Distribuição por faixas salariais

(R\$ 2.000,00 por faixa - iniciando de R\$0 a R\$1.999,99)

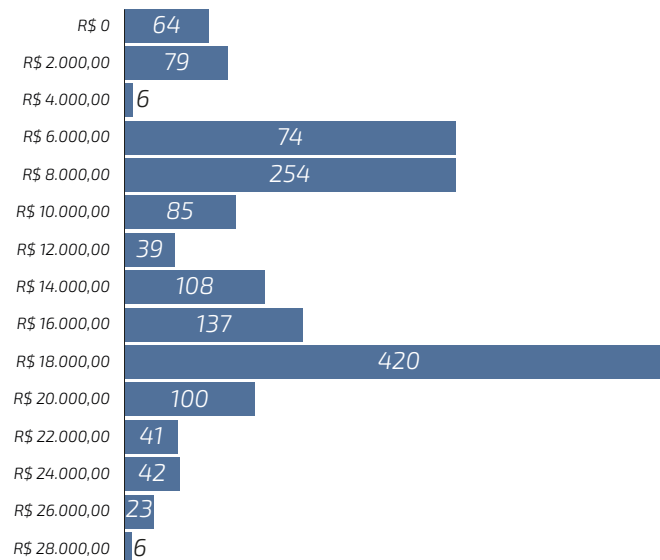


Gráfico 19 – Distribuição dos servidores por faixa salarial

7.2.2.2. Gênero

No tocante à distribuição por gênero, observa-se a preponderância do sexo masculino. Dentre as 1.478 pessoas em exercício na ANAC em 31 de dezembro de 2018, 1102 pessoas (75%) são do sexo masculino e 376 (25%) são do sexo feminino.

Distribuição por gênero

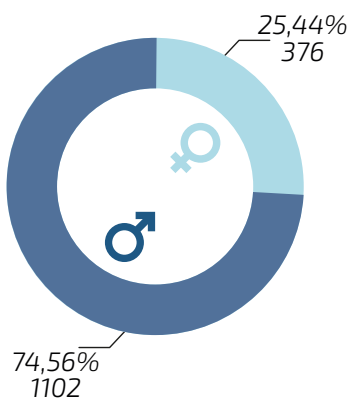


Gráfico 20 – Distribuição dos servidores por gênero

7.2.2.3. Deficiência

Entre as pessoas em exercício na ANAC, 28 têm deficiência, representando 2% do efetivo. Dentre essas 28 pessoas, 15 (54%) têm deficiências que afetam a mobilidade, enquanto 9 (32%) são deficientes visuais e outras 4 (14%), deficientes auditivas.

Cabe ressaltar que a ANAC possui 37 servidores com capacitação formal em Libras, havendo realizado 3 ações de capacitação que alcançaram 24 servidores em 2018, e trabalha para aumentar esse número com a previsão de mais três turmas do Curso de Libras em EAD, que serão oferecidas em 2019.

Nas reformas realizadas em 2018 no Centro de Treinamento - CT da ANAC, a acessibilidade foi elemento prioritário, contemplando a construção de duas rampas de acesso nas principais portas de acesso, em posição paralela aos degraus que antecedem as portas. Do mesmo modo, foi feita a adaptação de um dos banheiros do pavimento térreo, compatibilizando-o com as necessidades de P.C.R. (pessoa em cadeira de rodas)⁵.

Outra iniciativa importante é o Curso sobre Mobilidade Reduzida, que será desenvolvido pelo Centro de Treinamento por meio do Programa Trainair Plus da OACI e disponibilizado em português, inglês e espanhol para toda comunidade internacional de centros ligados à aviação civil, capacitando profissionais do sistema de aviação a atenderem cada vez melhor as pessoas com mobilidade reduzida.

7.2.2.4. Faixa etária

O perfil etário da ANAC se concentra na faixa de 35 a 39 anos, sendo que as faixas etárias superiores e inferiores apresentam proporção acima da média quanto à participação de mulheres nesses estratos.

5 O termo P.C.R. vem da norma ABNT NBR 9050, que trata de acessibilidade a edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos

Distribuição por faixa etária

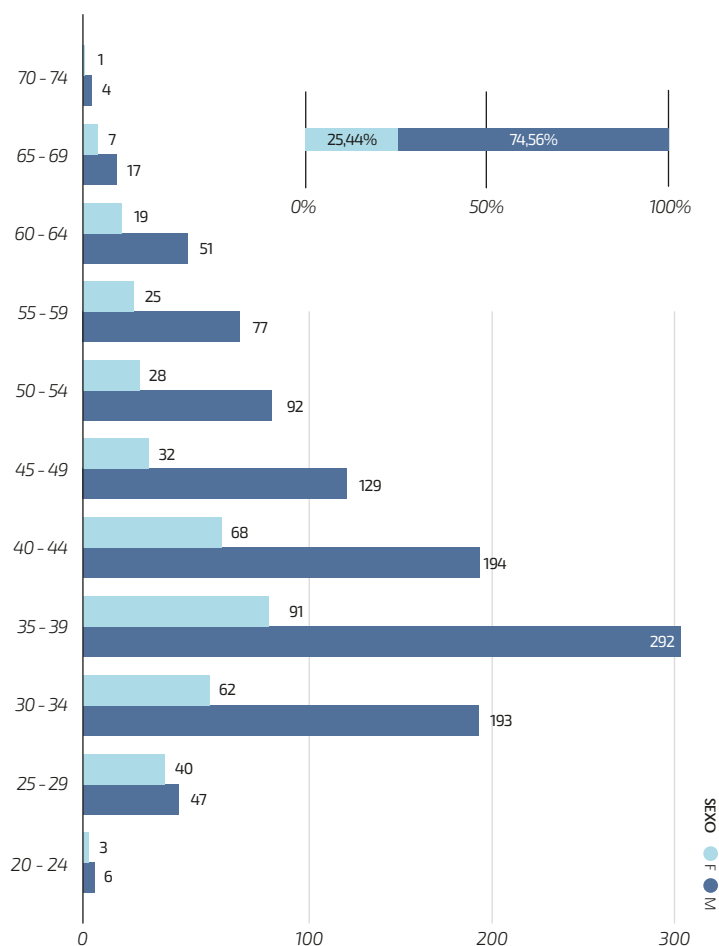


Gráfico 21 – Distribuição dos servidores por faixa etária

7.2.2.5. Etnia

Quanto às origens étnico-raciais, dos servidores em exercício na ANAC 70% declararam-se brancos ou amarelos, 22% declararam-se negros, pardos ou indígenas. Ainda 8% não informaram raça ou origem étnica.

Distribuição servidores por etnia

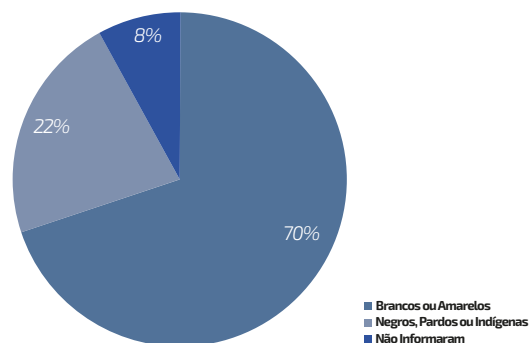


Gráfico 22 – Distribuição dos servidores por etnia

7.2.2.6. Situação funcional

Quanto à situação funcional, os servidores da ANAC se enquadram nas seguintes categorias:

- "Ativo Permanente": formado pelo pessoal dos quadros previstos na Lei de Criação da ANAC (Quadro Efetivo e Quadro Específico, bem como pessoal da carreira de Ciência e Tecnologia absorvido pela Agência quando da sua criação) e que não estejam cedidos ou inativos.
- Requisitados: Pessoas requisitadas de outros entes da Administração Pública e que têm vínculo estatutário;
- Requisitados de Outros Órgãos: apesar da nomenclatura, esta situação descreve geralmente pessoas de empresas públicas com regime celetista.
- Nomeados em Cargo Comissionado: pessoas que não têm outro vínculo com a Administração Pública senão o cargo de livre nomeação e exoneração que ocupam;
- Exercício Descentralizado: pessoas que ocupam carreiras que têm exercício descentralizado, como procuradores e analistas de TI do Ministério da Economia.
- Exercício Provisório: geralmente pessoas que estão em exercício na ANAC por força da alocação de seu cônjuge também servidor público que tenha sido removido para aquela cidade no interesse da Administração, entre outras hipóteses.
- Composição de Força de Trabalho: servidores em exercício na ANAC por força do §7º, do art. 93 da L. 8112/90, o qual preconiza que o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – atualmente Ministério da Economia, com a finalidade de promover a composição da força de trabalho dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal, poderá determinar a lotação ou o exercício de empregado ou servidor;
- Cedidos: servidores da ANAC que foram cedidos a outros órgãos e não compõem nossa força de trabalho efetiva.

Situação	Servidores em exercício na ANAC	%
Ativo Permanente	1321	89,38%
Nomeado em Cargo Comissionado	83	5,62%
Requisitados de Outros Órgãos	35	2,37%
Requisitados	22	1,49%
Exercício Descentralizado de Carreira	15	1,01%
Exercício Provisório	1	0,07%
Composição da Força de Trabalho (art. 93, §7º, da 8.112/90)	1	0,07%
Total da Força de Trabalho Efetiva na ANAC	1478	100%
Cedidos	40	
Total da Força de Trabalho Nominal da ANAC (qualquer vínculo)	1518	

Ao término de 2018, 40 servidores da ANAC (Ativo Permanente) se encontravam cedidos a outros órgãos, não compondo nossa força de trabalho efetiva.

Os ativos próprios da ANAC totalizam, portanto, 1.361 servidores (1.321 com exercício na Agência na condição de "Ativo Permanente" e 40, na condição de "Cedidos").

Considerando todos os servidores ativos vinculados à ANAC (cedidos ou não), o total é de 1.518, sendo este valor tratado como "força de trabalho nominal".

Tabela 20: Situação funcional dos servidores

Fonte: SIAPE em 31/12/2019

7.2.2.7. Carreira

Quanto à carreira, os servidores da ANAC estão assim distribuídos, incluindo os servidores cedidos:

Carreira	Total Servidores	% Total	Nº de Cedidos
Quadro Efetivo da ANAC	1262	83%	32
Cargos em Extinção	78	5%	8
C&T	21	1%	-
Outras carreiras do serviço público	74	5%	-
Comissionados sem vínculo	83	5%	-
Total	1518	100%	40

Tabela 21: Distribuição dos servidores por carreira

Os 1262 servidores do quadro efetivo da ANAC estão assim distribuídos:

Cargos Efetivos	Total Servidores	% Total	Nº de Cedidos
Especialistas em Regulação de AC	677	54%	14
Técnicos em Regulação de AC	267	21%	9
Analistas Administrativos	231	18%	8
Técnicos Administrativos	87	7%	1
Total	1262	100%	32

Tabela 22: Distribuição dos servidores do quadro efetivo da ANAC

7.2.2.8. Área de trabalho

Área	Servidores	%
Área Finalística	1.058	72%
Área Meio	373	25%
Diretoria	47	3%
Total	1478	100%

Tabela 23: Distribuição por área de trabalho

7.2.3. Programa de Qualidade de Vida no Trabalho (PQVT)

Objetivando reduzir a rotatividade, um dos objetivos estratégicos do Plano Estratégico (2015-2019) é o de "Fortalecer o desenvolvimento, o reconhecimento e o bem-estar do servidor", que traz como uma de suas ações "Promover a qualidade de vida no trabalho dos colaboradores".

Dentre as ações direcionadas à saúde e qualidade de vida dos servidores realizadas em 2018, as quais contribuíram para a manutenção do bem-estar dos servidores, além da divulgação interna de sensibilização acerca do Outubro Rosa, Novembro azul e doação voluntária de sangue e medula óssea, destacam-se:

- Campanha do Agasalho em maio;
- Campanha do Brinquedo e Livros Infantis em setembro;
- Evento de comemoração do Dia Internacional da Mulher em março;
- Evento de comemoração do Dia do Servidor Público em outubro;
- Campanha de vacinação contra o vírus da gripe entre os meses de maio e junho.

7.2.4. Política de capacitação e treinamento do pessoal

Em 2018, a ANAC ofereceu 545 eventos de capacitação diferentes, sendo 269 turmas internas (desenvolvidas diretamente pelo corpo técnico e pedagógico da Agência) e 276 oferecidas por meio da contratação de vagas. Foram 8.139 certificados de capacitação emitidos, sendo 3.086 para servidores da Agência e o restante para público externo, seja de outros órgãos do governo, sejam de profissionais relacionados à aviação civil. O investimento foi de R\$ 301.041,02.

Tivemos ainda 30 turmas contratadas e realizadas *in company*, que atenderam a 427 servidores com um investimento de R\$ 1.219.206,85.

A ANAC concedeu aos seus servidores bolsas por meio do Programa de Incentivo Educacional, sendo 8 em cursos de graduação e 34 em cursos de pós-graduação, num investimento de R\$ 130.468,00. A Agência investiu ainda R\$ 362.253,26 no Programa de Capacitação em Idiomas, atendendo 113 servidores no primeiro semestre e 117 servidores no segundo semestre com bolsas parciais fornecidas por meio de ressarcimento.

A ANAC investiu ainda R\$ 1.198.850,00 para oferecer uma Pós-Graduação em Regulamentação Aeronáutica e Gestão da Segurança Operacional promovida pela *Embry-Riddle Aeronautical University*, em parceria com a Pontifícia Universidade Católica (PUC) do Rio Grande do Sul.

Com essas ofertas, 1.233 servidores (efetivos, requisitados, comissionados e exercício descentralizado) foram alcançados, com média de 55 horas de capacitação por servidor da Agência. O gráfico abaixo apresenta o percentual de servidores capacitados por unidade da ANAC, demonstrando o alcance geral das ações de capacitação no âmbito da Agência.

Servidores capacitados por UORG

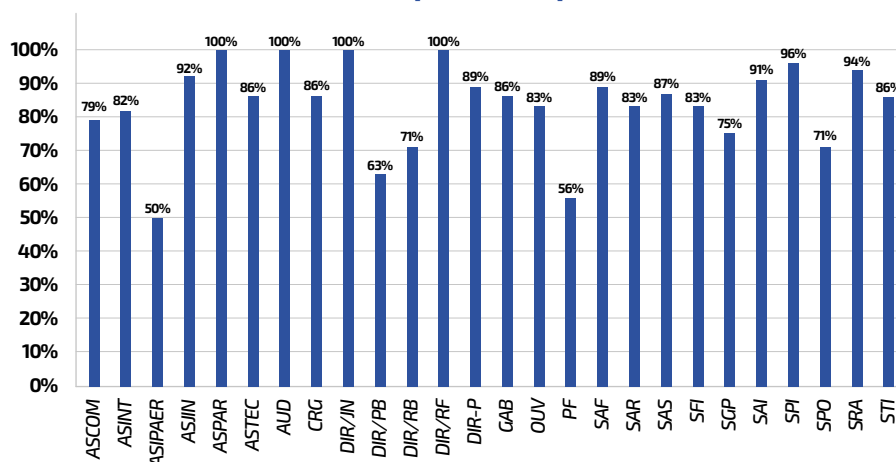


Gráfico 23 – Servidores capacitados por Unidade Organizacional

A ANAC investiu na melhoria de ferramentas voltadas para educação a distância e gestão por competências com a atualização da Plataforma Moodle da versão 2.8 para a versão 3.6 e com a instalação da ferramenta *Big Blue Button* para conferências e salas de aula online.

A equipe de capacitação investiu ainda na atualização de trilhas de aprendizagem importantes como a do Programa de Segurança Operacional e no desenvolvimento das trilhas que faltavam, com destaque para o Programa de Desenvolvimento de Gestores e Líderes.

O Centro de Treinamento da ANAC merece um destaque especial por estar ampliando sua capacidade de oferta de treinamentos, todos submetidos a um permanente controle de qualidade e voltados para o objetivo maior da Agência de contribuir para um transporte aéreo seguro. Com mais de 8.000 certificados emitidos em 2018, o Centro de Treinamento está passando por reformas

significativas e reabrirá em 2019 com uma capacidade operacional ainda maior, que permitirá sua candidatura à Centro Regional de Excelência junto ao Programa Trainair Plus da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) da ONU, o que trará ainda mais reconhecimento e protagonismo para o Brasil no âmbito da aviação civil mundial.

7.3. Gestão orçamentária e financeira

De forma mais abrangente, o orçamento da ANAC pode ser dividido em: reserva de contingência, despesas obrigatórias e despesas discricionárias.

A reserva de contingência é uma rubrica contábil correspondente à arrecadação da Agência cuja execução como despesa não está permitida. Ela não afeta o desempenho orçamentário da ANAC, uma vez que a Agência se atem ao orçamento legalmente estabelecido.

As despesas obrigatórias correspondem às despesas com pessoal, encargos sociais e benefícios aos servidores. Despesas essas estabelecidas por lei, o papel da Agência é de sua execução e monitoramento com o ao Ministério da Economia.

A influência decisória da gestão da ANAC está mais presente no orçamento discricionário. Nele são empenhados os investimentos e as despesas de custeio da Administração Pública, onde se encontram os contratos de locação de imóveis, serviços de TI, terceirização, pagamentos de diárias e passagens e toda a despesa que estrutura a atividade da agência.

O controle dessa despesa discricionária na ANAC é realizado por meio de dois instrumentos principais: dotação orçamentária e limite orçamentário disponibilizado.

A dotação é estabelecida na lei orçamentária anual, e especifica quanto será disponibilizado à ANAC por ação orçamentária, de forma a alcançar os objetivos da agência previstos no Plano Plurianual. A dotação tem, portanto, caráter mais específico ao vincular créditos orçamentários ao alcance de determinados objetivos e às corretas fontes de recursos.

O limite tem caráter mais geral, funciona como um teto. Esse limite costuma ser menor do que a soma das dotações orçamentárias constantes nas ações e fontes dos órgãos, de forma a contingenciar o gasto de acordo com a capacidade de arrecadação. Por isso, sempre que se fala sobre o desempenho da ANAC como um todo, usa-se o limite orçamentário disponibilizado para comparação.

Ao longo dos últimos anos, a economia brasileira vem passando por um cenário recessivo e consequente retração da despesa discricionária. Abaixo, demonstra-se a perda real do poder de compra da Agência, por meio da variação do limite disponibilizado, já descontado o efeito inflacionário e tomando como base o ano de 2014.

Evolução do poder de compra real da ANAC

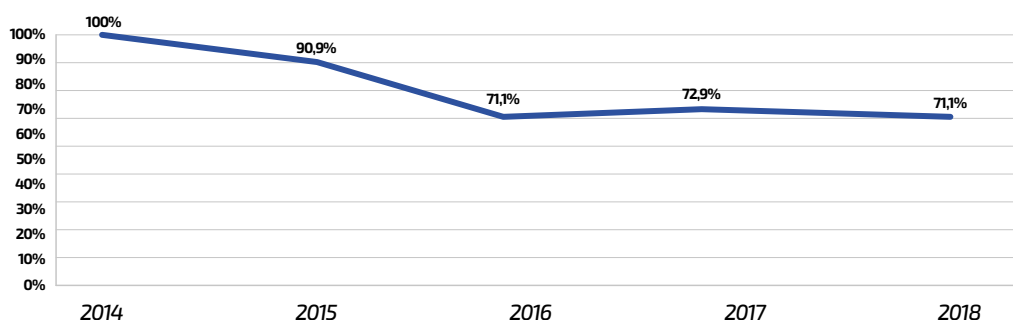


Gráfico 24 – Evolução do poder real de compra da ANAC

Cumpramos ressaltar que, mesmo com perda orçamentária real de cerca de 30% de 2014 a 2018, a ANAC não apenas manteve a sua operação básica como também foi capaz de investir no aperfeiçoamento de seus processos e sistemas. Essa recuperação da capacidade de investimento da Agência vem sendo conquistada ao longo dos anos.

Percentual de investimentos dentre as despesas discricionárias

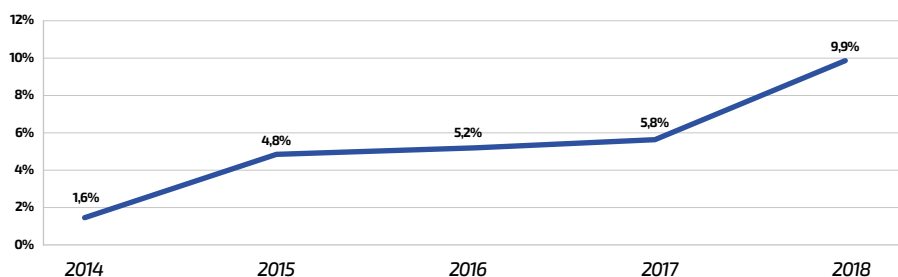


Gráfico 25 – Percentual de investimentos

O aumento dos investimentos da ANAC, resultado da maior eficiência na alocação da despesa de custeio, se desdobra nas seguintes ações:

- Modernização dos *data centers* de Brasília e Rio de Janeiro;
- Reforma do Centro de Treinamento da ANAC;
- Elaboração de banco de questões sobre AVSEC – *Aviation Security*.

7.3.1. Execução geral das despesas orçamentárias

A dotação orçamentária discricionária da ANAC, estabelecida na LOA-2018, foi de R\$ 168,2 milhões. No entanto, no início do ano foi estabelecido limite para movimentação e empenho de R\$ 150 milhões. Assim, foi necessário conter algumas despesas, e fazer toda a programação orçamentária da Agência com base nesse limite.

Em meados de outubro, a Agência recebeu aporte adicional de limite de R\$ 10 milhões, perfazendo um total de R\$ 160 milhões, o que possibilitou a execução de despesas anteriormente represadas devido à insuficiência de recursos.

Cumpramos destacar que, após o aporte adicional, foi feito um rearranjo dos créditos orçamentários, remanejando o saldo do orçamento de custeio para investimentos, de forma a alocar o limite recebido da melhor maneira possível.

Assim, foi possível investir em dois itens essenciais para a estabilidade dos sistemas e produtividade dos servidores da Agência:

- Aquisição de solução de segurança da informação.
- Atualização de parte do parque de *desktops* da Agência.

Quanto à execução do orçamento recebido, o total empenhado pela Agência ficou em R\$ 158,1 milhões, equivalente a 98,8% do limite disponibilizado. Ao longo dos anos, a Agência vem aperfeiçoando seus processos internos, o que lhe permite uma melhor qualidade do gasto com investimentos relevantes à sua missão institucional. Essa qualidade se reflete também na maior eficiência da execução efetiva ante o limite orçamentário disponibilizado, como representado a seguir:

Percentual do limite executado

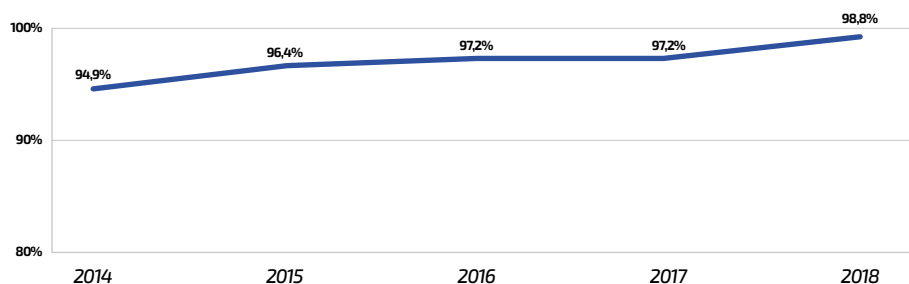


Gráfico 26 – Percentual do limite orçamentário executado

A ANAC adota uma classificação gerencial da alocação de seu orçamento discricionário, separando os principais agregados de despesas em blocos orçamentários. Ao final do ano, a utilização dos recursos, por bloco orçamentário, foi a seguinte:

<i>Blocos de despesa</i>	<i>Limite orçamentário*</i> (em mi)	<i>Executado**</i> (em mi)	<i>% execução</i> (em mi)
Manutenção, Suporte e Gestão	83,5	74,5	89%
Contratações	6	8,4	140%
Gestão de Pessoas	7	7,7	110%
Tecnologia da Informação	33,9	49,6	146%
Comunicação	1,6	3,2	200%
Diárias e Passagens	18	14,7	82%
Total Geral	150	158,1	105%

*limite disponível para movimentação e empenho no início de 2018.

**Valor executado pela ANAC, após o aporte adicional de R\$10 milhões.

Tabela 24: Despesas programadas e executadas em 2018

O acompanhamento formal da execução orçamentária é realizado periodicamente, com o Superintendente de Administração e Finanças, sendo posteriormente apresentado na Reunião de Gestão para Diretores e demais Superintendentes e Gerentes da Agência.

7.3.2. Execução de restos a pagar

Os restos a pagar têm sua origem no princípio da anualidade do Orçamento Público. A despesa deve ser lançada (empenhada) à conta do exercício de sua competência, ainda que seu pagamento ocorra em exercício seguinte.

Assim, as despesas empenhadas, mas não pagas dentro do mesmo exercício financeiro são inscritas em restos a pagar.

O cuidado com os saldos inscritos em restos a pagar se deve ao fato que seu pagamento se realizará mediante a utilização de receitas futuras, ou seja, um saldo excessivo de restos a pagar inscritos impacta as disponibilidades financeiras dos exercícios seguintes.

Ao longo dos anos a Agência tem feito um minucioso trabalho sobre a gestão da inscrição de saldos em restos a pagar. Isso se evidencia pelo alto percentual do orçamento liquidado.

No entanto, em alguns casos existem processos licitatórios de alta complexidade, especialmente para aquisição de equipamentos com requisitos técnicos muito específicos.

Em 2018, foi realizada uma série de investimentos estruturais no parque de Tecnologia de Informação da ANAC, essencial para prover mais estabilidade aos sistemas de regulação da aviação civil. Alguns desses processos se encerraram próximo ao final do exercício, o que implicou em uma inscrição extraordinária de saldos de empenhos em restos a pagar em 2018 para 2019.

ANAC – Execução orçamentária

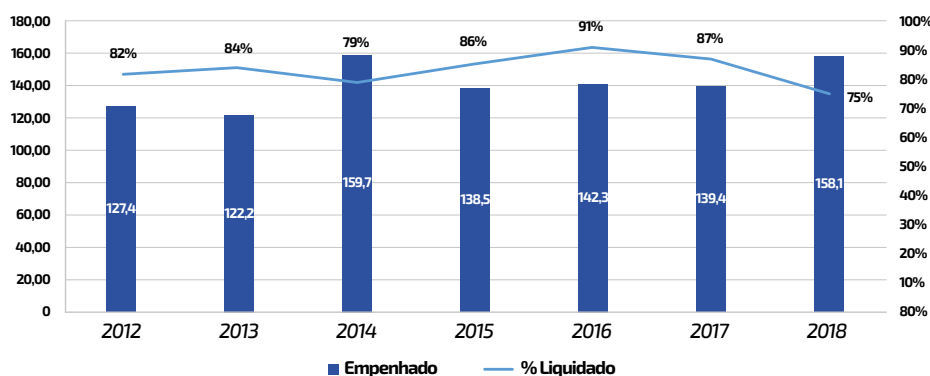


Gráfico 27 – Execução orçamentária

7.3.3. Execução das receitas orçamentárias

As receitas orçamentárias da ANAC compõem o Fundo Aeroviário. Instituído pelo Decreto-Lei nº 270, de 28 de fevereiro de 1967, e posteriormente alterado/complementado pela Lei nº 5.989, de 17 de dezembro de 1973, o Fundo possui o objetivo de prover recursos financeiros para aplicação em projetos, construção, manutenção, operação e na administração de instalações e serviços de infraestrutura aeronáutica.

Contribuem para o Fundo as receitas de multas por infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), além de Taxas de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC), de contribuições para o ensino aeroviário e a remuneração dos saldos financeiros do Fundo.

Além disso, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 que instituiu a ANAC, trouxe, em seus arts. nº 31 e 33, a competência de gestão do Fundo Aeroviário e os recursos dele decorrentes.

No que tange a 2018, a proporção da arrecadação entre as principais categorias de receitas da Agência foi a seguinte:

Arrecadação por categoria de receita – 2018

Valores em R\$ milhões

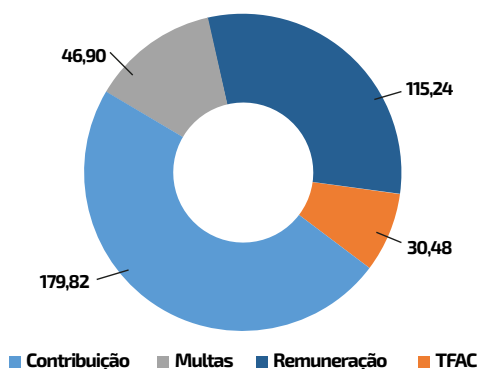


Gráfico 28 – Arrecadação

7.4. Gestão de Tecnologia da Informação

Conforme as melhores práticas relacionadas à gestão de Tecnologia da Informação, qualquer instituição, pública ou privada, para que possa realizar uma gestão eficiente dos recursos, deve possuir um planejamento no qual estejam relacionadas todas as metas da instituição associadas às ações que a área de TI deverá desenvolver. Nesse sentido, desde o biênio 2010/2011 a ANAC adota o Plano Diretor de Tecnologia de Informação (PDTI) como instrumento de planejamento para as ações de TI. Em 2016, avançou com a construção do Plano Estratégico de TI (PETI – 2016/2019).

O alinhamento estratégico foi mantido com o processo de transformar a estratégia de negócio da ANAC em estratégia de TI. Essa integração habilita a TI a organizar os seus processos, determinar os investimentos e recursos humanos em TI, orientados, via de regra, pelas estratégias organizacionais. Nesse sentido, o PETI e o PDTI foram elaborados em total aderência ao Planejamento Estratégico Institucional (2015-2019), com as devidas adequações necessárias ao alinhamento com as especificidades legais e técnicas da área, bem como as diretrizes da Diretoria.

Saiba mais:

O PETI 2016/2019 pode ser acessado pelo link <http://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/arquivos/PETI20162019Verso1.pdf>

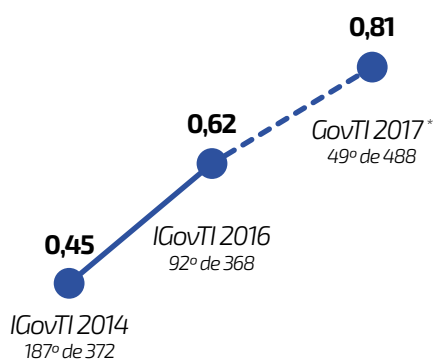
O Plano Diretor de TI – PDTI 2018/2019 pode ser acessado pelo link https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/arquivos/PLANODIRETORDET20182019V_FINALPARAINTERNET.pdf

7.4.1. Modelo de Governança de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC)

O modelo de Governança de TIC da ANAC, fundamentado na Instrução Normativa nº 120 da ANAC, de 22 de fevereiro de 2018, tem como principal instância o Comitê de Tecnologia da Informação da ANAC, constituído pelos superintendentes e demais chefes das unidades organizacionais, competindo à Superintendência de Tecnologia da Informação (STI) a função de Presidência do Comitê, coordenando suas atividades. O Comitê tem como objetivo principal auxiliar a Diretoria nos processos de tomada de decisão relativos ao fortalecimento da governança de TIC, por meio da análise e discussão dos temas técnicos e a proposição de diretrizes e normativos vinculados.

A Governança de TIC é de responsabilidade da Diretoria, sendo apoiada pelo Comitê de Tecnologia da Informação e operacionalizada pela Superintendência de Tecnologia da Informação (STI), que prestará àquela todo o suporte necessário à tomada de decisão dos processos de governança. Além desses atores, cabe às demais unidades organizacionais participarem ativamente na execução das ações e projetos delineados para o uso atual e futuro de TIC. Além disso, a ANAC possui o Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI) como principal instrumento norteador, de curto prazo, responsável pelo diagnóstico, planejamento e gestão dos recursos e processos de tecnologia orientado a promover o alinhamento entre as estratégias governamentais e institucionais e o atendimento das necessidades da organização.

Resultado da TI/ANAC no IGovTI – TCU



*Novo modelo de avaliação

Aprimoramento da Governança e Gestão de TI segundo levantamento do Tribunal de Contas da União

A ANAC integra o grupo das 10 instituições com o mais alto Índice Integrado de Governança e Gestão (iGG) do Tribunal de Contas da União (TCU) dentre 488 organizações avaliadas. O último resultado, divulgado pelo Tribunal em março de 2018, coloca a Agência em posição de muito destaque, pois somente 3% do universo pesquisado demonstrou estágio aprimorado em governança e gestão em 2017. No que tange à TI, houve evolução nos aspectos de governança com nota 0,81, e no desempenho de gestão, nota 0,72, ambos em uma escala de 0 a 1. Merecem destaque ainda: modelo de gestão de TI, monitoramento do desempenho da gestão de TI e capacidade de planejamento.

7.4.2. Ações de melhoria

Fiscalização do Plano de Dados Abertos - PDA

O Ministério da Transparência e Controladoria-Geral da União (CGU) informou à ANAC que usará o Plano de Dados Abertos (PDA) da Agência como recomendação para os órgãos federais, uma vez que o considerou um dos melhores modelos de Plano. O PDA da Agência foi aprovado em 6 de novembro pela Diretoria Colegiada e encaminhado à CGU para atualização da base de dados do PAINEL de Monitoramento de Dados Abertos daquele órgão.

Certificação e outorga de Aeronaves Não-Tripuladas (SISANT)

Tendo como insumo as principais manifestações oriundas dos canais de atendimento da ANAC no primeiro semestre de 2018, dedicou-se esforços em investigar e atacar as principais causas de abertura de manifestações (e-mails diferentes para o mesmo CPF; divergência de cadastro; usuário do SISANT cadastrado apenas no sistema SCA). Naquelas com maior dificuldade de resolução, a equipe interagiu diretamente com os usuários e conseguiu solucionar as problemáticas identificadas. Além das correções, serão desenvolvidas melhorias que permitam ao próprio usuário excluir dados de seu cadastro no sistema; não autorizar cadastro parcial, com mensagens esclarecedoras da proibição, visando uma uniformidade.

Projeto Webservice – RAB para entes públicos e regulados

O projeto teve como objetivo fornecer um *webservice* para obtenção de informações de forma automatizada a partir da base de dados de Aviação Civil (RAB – Registro Aeronáutico Brasileiro/ PESQPO – Pesquisa Virtual do Livro de Registro Aeronáutico Brasileiro). O *webservice* propiciou a obtenção automática das informações de operadores, aeronaves e posse de aeronaves, com as informações e tipos de dados necessários.

Integração de sistemas DCERTA e DCEA da Aeronáutica

Disponibilização do *webservice* responsável por executar as regras de validação de planos de voo do DCERTA e realizar a comunicação entre o DCERTA e DECEA.

Por meio desse *webservice*, o sistema SIGMA do DECEA utiliza informações solicitadas ao DCERTA.

7.4.3. Segurança da Informação

No âmbito da Segurança da Informação, cumpre destacar a publicação da Instrução Normativa ANAC nº 128/2018 (<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/instrucoes-normativas/2018/instrucao-normativa-no-128-06-11-2018-1>), que aprova a Política de Segurança da Informação e Comunicações (PoSIC) no âmbito da ANAC. A PoSIC tem como objetivo principal preservar a disponibilidade, integridade, confidencialidade e autenticidade das informações mantidas e tratadas pela ANAC, dotando a Agência de instrumentos jurídicos, normativos e organizacionais e promovendo a capacitação de recursos humanos para esse fim. A PoSIC/ANAC aplica-se no âmbito da Agência, englobando todos os servidores, colaboradores, fornecedores, prestadores de serviços e estagiários que, oficialmente, executam atividades vinculadas à atuação institucional e, no que couber, ao relacionamento da Agência com agentes credenciados, órgãos e entidades públicos ou privados. Dentre as diretrizes estabelecidas pela PoSIC para a Gestão de Segurança da Informação e Comunicações (GSIC/ANAC), destaca-se a de mitigar os riscos associados aos ativos da informação utilizados pelos servidores, colaboradores, estagiários e público externo da ANAC. Além disso, a PoSIC, bem como as normas complementares dela decorrentes, deverão estar alinhadas à Política de Gestão de Riscos Corporativos da ANAC. Consoante estabelece a IN ANAC nº 128/2018, a estrutura normativa da GSIC/ANAC segue o desenho apresentado na figura abaixo.

Estrutura normativa da GSIC/ANAC



Figura 14 – Estrutura normativa da GSIC/ANAC

7.5. Controle interno

A ANAC conta com unidade de Auditoria Interna independente, que tem por missão o aperfeiçoamento do controle interno implantado na ANAC, agregando valor às práticas administrativas, particularmente às relacionadas à gestão de risco e à governança corporativa. No exercício de 2018, foram realizadas 27 ações de auditoria, as quais produziram 233 recomendações. Tais recomendações são acompanhadas pela Auditoria Interna e reportadas constantemente à Diretoria nas Reuniões de Gestão.

Do ponto de vista do controle externo, a ANAC recebeu 20 demandas do Tribunal de Contas da União (TCU) e 15 da Controladoria-Geral da União (CGU), todas atendidas no prazo. A tabela a seguir discrimina essas demandas:

<i>TCU</i>	<i>Demandas</i>
Auditorias	2
Diligências	3
Comunicações	6
Pedidos de Informações/Requisições	9
<i>CGU</i>	<i>Demandas</i>
Auditorias	1
Diligências	-
Comunicações	4
Pedidos de Informações/Requisições	10

Tabela 25: Demandas do TCU e da CGU em 2018



8

Anexos

8. Anexos

Anexo 1

Norma	Publicação	Ementa	Nº de Contribuições
Resolução nº 501, 12/12/2018	DOU 18/12/2018, Seção 1, págs.248 e 249	Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 38 e Emendas aos RBACs nºs 11, 21 e 34.	09
Resolução nº 500, 12/12/2018	DOU 18/12/2018, Seção 1, págs.236 a 248	Aprova emendas aos RBACs nºs 107 e 108.	55
Resolução nº 499, 12/12/2018	DOU 18/12/2018, Seção 1, pág.248	Aprova o Programa de Segurança contra Atos de Interferência Ilícita da Agência Nacional de Aviação Civil (PAVSEC - ANAC).	22
Resolução nº 498, 12/12/2018	DOU 14/12/2018, Seção 1, pág.100	Revoga a IAC 3255-0386.	*
Resolução nº 497, 29/11/2018	DOU 04/12/2018, Seção 1, pág.75	Altera a Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018.	*
Resolução nº 496, 28/11/2018	DOU 03/12/2018, Seção 1, pág.112	Regulamenta o monitoramento, o reporte e a verificação de dados de emissão de CO ₂ relativos ao transporte aéreo internacional.	8
Resolução nº 495, 14/11/2018	DOU 19/11/2018, Seção 1, págs.212 a 214	Aprova a Emenda nº 03 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 21.	77
Resolução nº 494, 17/10/2018	DOU 22/10/2018, Seção 1, págs.160 a 185	Aprova a Emenda nº 04 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135.	16
Resolução nº 493, 04/10/2018	DOU 09/11/2018, Seção 1, pág.98	Aprova a Emenda nº 03 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 45.	0
Resolução nº 492, 05/09/2018	DOU 10/09/2018, Seção 1, págs.94 e 95	Aprova Emenda nº 02 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 43.	06
Resolução nº 491, 05/09/2018	DOU 10/09/2018, Seção 1, pág.94	Estabelece requisitos e procedimentos para empresas brasileiras de transporte aéreo referentes à designação e utilização de frequências com o propósito de realizar serviços aéreos regulares internacionais.	16
Resolução nº 490, 28/08/2018	DOU 31/08/2018, Seção 1, págs.126 e 127	Altera dispositivos das Resoluções nºs 279, de 10 de julho de 2013, 293, de 19 de novembro de 2013, 377, de 15 de março de 2016, do RBHA 63, das IACs 060-1002A e 3515-133, e aprova emendas aos RBACs nºs 129 e 145.	*
Resolução nº 489, 27/08/2018	DOU 30/08/2018, Seção 1, pág.129	Altera dispositivos do Regimento Interno da ANAC.	*
Resolução nº 488, 23/08/2018	DOU 23/08/2018, Seção 1, pág.162	Revoga a IAC 91-1001.	*

Resolução 487, 22/08/2018	DOU 27/08/2018, Seção 1, pág.159	Altera as Resoluções nºs 338, de 22 de julho de 2014, 472, de 6 de junho de 2018, e 25, de 25 de abril de 2008.	131
Resolução nº 486, 09/08/2018	DOU 13/08/2018, Seção 1, págs.114 e 115	Aprova a Emenda nº 09 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 35.	0
Resolução nº 485, 26/07/2018	DOU 27/07/2018, Seção 1, pág.190	Revoga a IAC 135-1002.	*
Resolução nº 484, 26/07/2018	DOU 27/07/2018, Seção 1, pág.190	Altera a Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010, e revoga dispositivos das Resoluções nºs 25, de 25 de abril de 2008, e 472, de 6 de junho de 2018.	0
Resolução nº 483, 13/07/2018	DOU 18/07/2018, Seção 1, pág.91	Altera dispositivos do Anexo à Resolução nº 319, de 27 de maio de 2014.	*
Resolução nº 482, 13/07/2018	DOU 18/07/2018, Seção 1, pág.91	Altera a Resolução nº 432, de 19 de junho de 2017, e declara a inaplicabilidade das Portarias nº 05/GM-5, de 4 de fevereiro de 1975, e nº 495/GM-5, de 17 de maio de 1977.	08
Resolução nº 481, 26/06/2018	DOU 04/07/2018, Seção 1, pág.707	Revoga a IAC nº 154-1001.	*
Resolução nº 480, 20/06/2018	DOU 20/06/2018, Seção 1, pág.102	Altera dispositivo da Resolução nº 478, de 7 de junho de 2018.	*
Resolução nº 479, 07/06/2018	DOU 08/06/2018, Seção 1, pág. 185	Altera dispositivos da Resolução nº 377, de 15 de março de 2016.	44
Resolução nº 478, 07/06/2018	DOU 08/06/2018, Seção 1, pág. 185	Altera o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 91.	
Resolução nº 477, 07/06/2018	DOU 08/06/2018, Seção 1, pág. 184	Aprova a Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 183.	
Resolução nº 476, 07/06/2018	DOU 08/06/2018, Seção 1, pág. 184	Aprova a Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 105.	
Resolução nº 475, 07/06/2018	DOU 08/06/2018, Seção 1, pág. 181	Aprova a Emenda nº 08 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 61.	
Resolução nº 474, 07/06/2018	DOU 08/06/2018, Seção 1, pág.181	Aprova a Emenda nº 03 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 01.	
Resolução nº 473, 07/06/2018	DOU 08/06/2018, Seção 1, pág. 180	Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 103.	
Resolução nº 472, 06/06/2018	DOU 07/06/2018, Seção 1, pág.74	Estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC.	263
Resolução nº 471, 16/05/2018	DOU 25/05/2018, Seção 1, pág.84	Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 155 e a Emenda nº 04 ao RBAC nº 154.	90

Resolução nº 470, 16/05/2018	DOU 25/05/2018, Seção 1, págs.83 e 84	Aprova a Emenda nº 05 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121.	63
Resolução nº 469, 16/05/2018	DOU 25/05/2018, Seção 1, pag.83	Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 65.	63
Resolução nº 468, 04/05/2018	DOU 09/05/2018, Seção 1, págs 155 e 156	Aprova a Emenda nº 04 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121.	*
Resolução nº 467, 03/05/2018	DOU 09/05/2018, Seção 1, pag. 155	Aprova a Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 142	07
Resolução nº 466, 18/04/2018	DOU 24/04/2018, Seção 1, págs.85 e 86	Aprova a Emenda nº 63 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 23.	01
Resolução nº 465, 13/03/2018	DOU 16/03/2018, Seção 1, págs.120 a 122	Aprova a Emenda nº 03 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 154.	01
Resolução nº 464, 22/02/2018	DOU 27/02/2018, Seção 1, págs.42 a 44	Regulamenta a apresentação de informações relativas à movimentação aeroportuária e aprova a Emenda nº 02 ao RBAC nº 153.	51
Resolução nº 463, 07/02/2018	DOU 14/02/2018, Seção 1, pag.56	Aprova a Emenda nº 04 ao RBAC nº 119 e a Emenda nº 02 ao RBAC nº 145.	25
Resolução nº 462, 25/01/2018	DOU 29/01/2018, Seção 1, pag.109	Aprova a Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 175.	240
Resolução nº 461, 25/01/2018	DOU 29/01/2018, Seção 1, págs.104 a 109	Dispõe sobre os procedimentos de embarque e desembarque de passageiros armados, despacho de armas de fogo e de munição e transporte de passageiros sob custódia a bordo de aeronaves civis.	240

*Normativo não submetido à Audiência Pública.

Anexo 2

AUDIÊNCIAS PÚBLICAS – CÂMARA DOS DEPUTADOS		
Comissão	Tema	Convidados
Especial Agências Reguladoras PL 6621/16	Dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras, altera a lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, a lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, a lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a lei nº 9.782, de 26 de janeiro de 1999, a lei nº 9.961, de 28 de janeiro de 2000, a lei nº 9.984, de 17 de julho de 2000, a lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000, a lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a medida provisória nº 2.228-1, de 6 de setembro de 2001, a lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e a lei nº 10.180, de 6 de fevereiro de 2001, e dá outras providências"	Mansueto Almeida - Secretário de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda Dyogo Oliveira - Presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social Pedro Ivo Sebba Ramalho - Diretor-Adjunto da Diretoria de Gestão Institucional da Agência Nacional de Vigilância Sanitária, representando o Diretor-Presidente, Jarbas Barbosa da Silva JR
Especial Agências Reguladoras PL 6621/16 Requerimentos 6/18, 7/18, 8/18 e 11/18, do dep. Danilo Forte, e ao requerimento 12/18, do dep. Ezequiel Teixeira)	Dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras, altera a lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, a lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, a lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a lei nº 9.782, de 26 de janeiro de 1999, a lei nº 9.961, de 28 de janeiro de 2000, a lei nº 9.984, de 17 de julho de 2000, a lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000, a lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a medida provisória nº 2.228-1, de 6 de setembro de 2001, a lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e a lei nº 10.180, de 6 de fevereiro de 2001, e dá outras providências"	Procurador Regional da República Juiz Augusto Santos Lima - Representando o Subprocurador-Geral da República - Ministério Público Federal João Manoel Pinho de Mello - Secretário de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência do Ministério da Fazenda Marcelo Pacheco dos Guaranys - Subchefe de Análise e Acompanhamento de Políticas Governamentais da Casa Civil José Vicente Santos de Mendonça - Professor da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) e Coordenador do Laboratório de Regulação Econômica da UERJ
Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público - (CTASP) REQ 335/2018, de autoria do Dep. Cabo Sabino (AVANTE/CE)	Debater sobre o PL 6172/2016, que regulamenta as atividades fundamentais do trabalhador aeroportuário	Márcio D'Angiolella - Diretor Executivo do Sindicato Nacional das Empresas Prestadoras de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo (SINEATA) Francisco Lemos - Presidente do Sindicato Nacional dos Aeroportuários (SINA) Jorge Carlos Botelho - Presidente do Sindicato Nacional dos Trabalhadores na Proteção ao Voo (SNTPV)
Turismo (CTUR) Req. nº 209/18, de autoria do Dep. Felipe Carreras	Apresentar explicações sobre o novo Modelo de Concessão de Aeroportos à iniciativa privada, e prestar outros esclarecimentos sobre os próximos lotes/blocos de Concessão	Valter Casimiro Silveira - Ministro de Estado de Transportes, Portos e Aviação Civil

Viação e Transportes (CVT)	Req. 305/2018 do Dep. Hugo Leal	Segurança aeroviária no brasil	Dan Guzzo Comite - Diretor de Segurança Operacional da Gol Linhas Aéreas Inteligentes
			Jerome Cadier - Presidente da Latam Airlines Brasil
			José Efromovich - Presidente da Avianca Brasil
			José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz - Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)
(NÃO REALIZADA)			Ronaldo Bento Trad - Diretor- Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (SNEA)
			Tulio Eduardo Rodrigues - Diretor da Secretaria de Saúde do Aeronauta, representando o Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA)
			Marcelo De Souza Carneiro Lima - Gerente de Operações da Superintendência de Ação Fiscal da ANAC
			Eduardo Sanovicz - Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR)
Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência		Debater o conteúdo de normas aplicáveis aos passageiros com deficiência, no serviço de transporte aéreo	Talita Arantes C. Dall'agnol - Coordenadora-Geral Substituta de Acessibilidade do Ministério de Direitos Humanos
Req. 158/2018 - Dep. Mara Gabrilli			Felipe Fritz Braga - Membro do GT Inclusão de Pessoas com Deficiência da Procuradoria Federal dos Direitos do Cidadão do Ministério Público Federal (MPF)
			Fátima Braga - Presidente da Associação Brasileira de Atrofia Muscular Espinhal (ABRAME)

		José Ricardo Botelho - Diretor- Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)
		Marcelo Mattos Araújo - Presidente do Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM)
		Ana Helena Curti - Presidente da Associação Nacional de Produtores Independentes de Artes Visuais
Cultura Req. 139/2018 – Dep. Raquel Muniz	Debater a decretação pelos aeroportos novas taxas alfandegárias decretando o fim das ações culturais no Brasil	Lucas Pessoa - Diretor do Museu de Arte de São Paulo (MASP)
		Eduardo Saron - Vice-presidente da Bienal de SP e diretor do Itaú Cultural
		Gustavo Figueiredo - Diretor- Presidente da concessionária GRU Airport

AUDIÊNCIAS PÚBLICAS – SENADO FEDERAL		
Comissão	Tema	Convidados
Senado do Futuro RFF 5/2018 – Sen. Hélio José	Debater a importância das ações inerentes ao planejamento, monitoramento, fiscalização, acompanhamento, regulamentação e segurança operacional de obras públicas	Alessandro D'Afonseca Cantarino - Superintendente de Fiscalização dos Serviços de Geração da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL)
		Rodrigo Flecha Ferreira Alves - Superintendente de Regulação da Agência Nacional de Águas (ANA)
		Anderson Lessa Lucas - Representante do Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
		Arthur Yamamoto - Superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)
		Rafael José Botelho Faria -Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária – ANAC
		Waldyr Barroso - Representante do Diretor Geral da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)
		Arthur Milhomem Neto - Representante da OAB DF
		Eng. Reynaldo Barros - Representante do Conselho Federal de Engenharia e Agronomia (CONFEA)
		Henrique Ludovice - Presidente da ABDER
		Antonio Raimundo Santos Ribeiro Coimbra -Secretário de Estado de Infraestrutura e Serviços Públicos do DF

Infraestrutura (CI)		Tarcísio Gomes de Freitas - Secretário de Coordenação de Projetos da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Secretaria Geral da Presidência da República
RQI 1/2018 - Senador Eduardo Braga	Avaliação do processo de privatizações anunciadas nas resoluções do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República: Resolução nº 11, Resolução nº 12, Resolução nº 13, Resolução nº 14, Resolução nº 15, Resolução nº 16 e Resolução nº 17	Paulo Pedrosa - Secretário Executivo do Ministério de Minas e Energia
RQI 6/2018 dos Senadores Lindbergh Farias e Roberto Muniz		Marcio Felix Carvalho Bezerra - Secretário de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia
RQI 8/2018 da Senadora Vanessa Grazziotin		Dino Antunes Dias Batista - Secretário de Fomentos e Parcerias do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (atual Ministério da Infraestrutura)
Conjunta entre as Comissões:		José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz – Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)
Infraestrutura		
Desenvolvimento Regional		
Assuntos Econômicos		Eduardo Sanovicz – Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR)
RQI 56/2017 - Sen. Eduardo Braga e outros	Resolução nº 400, da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, que autoriza a cobrança de bagagens, e seus impactos nas tarifas	Ricardo Chaves de Melo Rocha – Coordenador-Geral de Serviços Aéreos Domésticos da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) – Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (atual Ministério da Infraestrutura)
RQI 2/2018 - Sen. Jorge Viana		
RQE 148/2017 - Sen. Simone Tebet		
RQE 152/2017 - Sen. Acir Gurgacz		
RQE 1/2018 - Sen. Simone Tebet		Luciana Rodrigues Atheniense – Membro da Comissão Especial de Defesa do Consumidor do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB)
RDR 4/2018 - Sen. Lídice da Mata		
RDR 5/2018 - Sen. Jorge Viana		



Setor Comercial Sul – Quadra 09 – Lote C
Ed. Parque Cidade Corporate – Torre A
CEP 70308-200 – Brasília/DF – Brasil
Fale com a ANAC 163

www.anac.gov.br



Senado Federal
Secretaria de Comissões
Comissão de Serviços de Infraestrutura

Ofício nº 002/2020-CI/Pres

Brasília, 6 de fevereiro de 2020

A Sua Excelência o Senhor
Senador Davi Alcolumbre
Presidente do Senado Federal

Assunto: Autuação de documentos encaminhados à CI para conhecimento

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Na qualidade de Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura, e com base na Instrução Normativa da SGM nº 12 de 2019, solicito a Vossa Excelência a autuação dos seguintes expedientes, encaminhados à CI para conhecimento:

- Mensagem nº 573/2019, da Presidência da República, que encaminha o Relatório de Atividades de 2018 da ANAC;
- Mensagem nº 735/2019, da Presidência da República, que encaminha o Relatório Anual de Implementação da Lei nº 12.815/2013, elaborado pela ANTAQ.

Aproveito a oportunidade para renovar protestos de elevada estima e distinta consideração.

Respeitosamente,


Senador Marcos Rogério
Presidente

11



SENADO FEDERAL
GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO

PARECER Nº , DE 2021

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Ofício “S” nº 21, de 2019 (nº 2/2019, na origem), remetido ao Senado Federal pela Companhia Docas do Pará (CDP).



SF/21894.08285-73

Relator: Senador **ZEQUINHA MARINHO**

I – RELATÓRIO

Chega para o exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura o Ofício “S” nº 21, de 2019 (nº 2/2019, na origem), remetido ao Senado Federal pela Companhia Docas do Pará (CDP), com a análise anual, feita por seu Conselho de Administração, de atendimento das metas e resultados na execução do plano de negócios e de sua estratégia de longo prazo.

O documento anexo foi encaminhado ao Presidente do Congresso Nacional, em cumprimento ao § 2º do art. 23 da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016 (Lei das Estatais), regulamentada pelo art. 37 do Decreto nº 8.945, de 27 de dezembro de 2016.

Destarte, o Conselho de Administração (CONSAD) da CDP enviou, por meio do ofício suprarreferido, a *Avaliação do Plano de Negócios 2018*.

II – ANÁLISE

No caso em análise, trata-se da Companhia Docas do Pará (CDP), sociedade de economia mista, controlada pela União e vinculada ao Ministério da Infraestrutura, conforme o item 8, alínea “b”, do inciso IV, do

art. 2º, do Anexo I, do Decreto nº 10.368, de 22 de maio de 2020, que aprova a estrutura regimental deste órgão.

Na *Avaliação do Plano de Negócios 2018* encaminhada, são apresentados os instrumentos básicos do Plano de Negócios 2018 (PN/18) e as providências tomadas. Também, são expostas as ações previstas e as deliberações tomadas:

1. Tarifas (itens 4.1 e 4.5): fizeram-se tratativas desde fevereiro de 2018 e esperava-se a adoção de novas tarifas para janeiro de 2019; houve, também, instrução de processo para “o desenvolvimento e implantação de ferramenta contemplativa de requisitos e infraestrutura para monitoramento do tráfego marítimo, condições de navegabilidade da via e de cunho ambiental” (p. 7), de forma a garantir a cobrança dessas novas tarifas;
2. Operações em Santarém (item 4.2) e operações de fundeio nesse porto (item 4.4): “por falta de infraestrutura de berço, o atendimento da crescente movimentação só será possível a partir das operações de fundeio” (p. 7), cujas licenças junto à Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará (SEMAS/PA) estavam pendentes; e
3. Reabertura de berços no Porto de Vila do Conde (item 4.3): a liberação dos berços 202 e 402 permitiu atender a novas demandas; contudo, “ficou evidente a atual falta de infraestrutura para o atendimento a demanda do porto, uma vez retomada a produção da Alunorte, a qual será ainda maior em 2020” (p. 7), agravada pela retirada do navio Haidar (naufragado em 2015, cuja operação de soltura foi realizada apenas em julho de 2021) e de recuperação de estacas.

Segundo o documento apresentado, seria esperado um resultado negativo de R\$ 6,8 milhões, com base no realizado até setembro de 2018. Porém, o balanço apresentado posteriormente pela empresa – que não foi enviado no ofício em análise – registra resultado negativo de mais de R\$ 33 milhões.

A maior causa foi a redução pela metade da produção de alumínio na refinaria Alunorte, da multinacional Hydro. Conforme dados do



documento, metade das receitas da CDP dependem da movimentação da refinaria Alunorte, cujas atividades foram restritas por 19 meses, a partir de fevereiro de 2018, em função de preocupações ambientais.

Por fim, cabe dizer que faltaram, no documento, a apresentação das metas e dos indicadores do Plano de Negócios de 2018. Quanto à estratégia de longo prazo da empresa, a CDP afirma que “as funções estratégicas passaram a estar centralizadas na SNP [Secretaria Nacional de Portos do Ministério da Infraestrutura] e/ou ANTAQ [Agência Nacional de Transportes Aquaviários], isto é, às administrações portuárias cabem [...] funções de natureza essencialmente executiva/administrativa”.

Entretanto, ressaltamos que não há documento-modelo para a apresentação do que se exige na Lei das Estatais, e consideramos que Avaliação do Plano de Negócios 2018 encaminhada é apropriada.

III – VOTO

Diante do exposto, consideramos que a Companhia Docas do Pará (CDP) atendeu às exigências da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016 (Lei das Estatais), de promover a análise anual de atendimento das metas e resultados na execução do plano de negócios e da estratégia de longo prazo, publicando suas conclusões e informando-as ao Congresso Nacional, o que foi feito pelo Ofício “S” nº 21, de 2019.

Sala da Comissão,

, Presidente

Senador **Zequinha Marinho**, Relator





SENADO FEDERAL

OFÍCIO "S" Nº 21, DE 2019

(nº 2/2019, na origem)

Encaminha, em cumprimento ao § 2º do art. 23 da Lei nº 13.303, de 30 junho de 2016 (Lei das Estatais), o relatório demonstrando o atendimento das metas e resultados na execução do plano de negócios e da estratégia de longo prazo da Companhia Docas do Pará (CDP), no exercício de 2018.

AUTORIA: COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

DOCUMENTOS:

[- Texto do ofício](#)



[Página da matéria](#)



COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária

MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



PÁTRIA AMADA
BRASIL
GOVERNO FEDERAL

CARTA CONSAD nº 02/2019.

Belém, 22 de março de 2019.

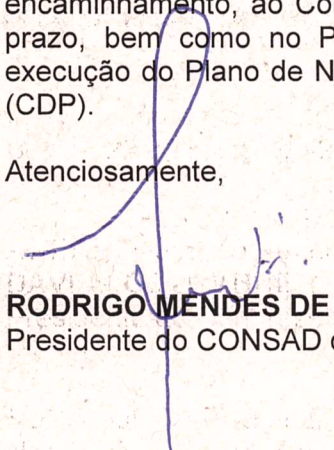
Ao Excelentíssimo Senhor
DAVI ALCOLUMBRE
Presidente do Congresso Nacional

Ref: Análise de atendimento das Metas e Resultados na execução do Plano de Negócios da Companhia Docas do Pará (CDP)

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Considerando o art. 23º, §2º, da Lei nº 13.303/2016, que determina o encaminhamento, ao Congresso, do cumprimento das metas estabelecidas de longo prazo, bem como no Plano de Negócios, encaminhamos a V.Exa. a análise da execução do Plano de Negócios do exercício de 2018 da Companhia Docas do Pará (CDP).

Atenciosamente,


RODRIGO MENDES DE MENDES
Presidente do CONSAD da CDP

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Senhor Presidente,

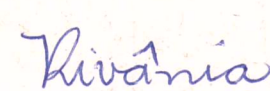
Em atenção ao seu despacho nº 001/2019, de 22 de março de 2019,

informamos que a análise da execução do Plano de Negócios do exercício de 2018 da Companhia Docas do Pará (CDP) foi encaminhada ao Congresso Nacional.

Atenciosamente,
MCS

RODRIGO MENDES DE MENDES

Presidente do CONSAD da CDP


Presidência do Senado Federal
Rivaníia Campos - Mat. 300862
Recebi o original
Em 20/03/19 Hs 10:00
Via Correios

Página 1 de 1.

Av. Presidente Vargas, 41 – Centro - Belém/PA – CEP: 66010-000
Fone: (91) 3182-9000 - www.cdp.com.br



Avaliação Plano de Negócios 2018

1 – Considerações Legais

No sentido de atender a recente Lei nº 13.303, de 30/JUN/2016 (conhecida como “*Lei da Responsabilidade das Estatais*” ou “*Lei das Estatais*”), a Companhia apresentou ao CONSAD Plano de Negócios para o exercício 2018.

Para efeito de escopo, foi considerado que pelo modelo atual quase todas as funções estratégicas passaram a estar centralizadas na SNP e/ou ANTAQ, isto é, às administrações portuárias cabem, agora, duas dezenas de funções de natureza essencialmente executiva/administrativa (art. 17 a 19, e 25 da Lei); sempre dentro de normas explicitamente estabelecidas pelo poder concedente (SNP) ou pelas demais autoridades (Marinha, Receita Federal, Anvisa, etc.), intervenientes, e balizadas em contratos de gestão com a SNP (art. 64).

A se considerar, também, o crescente papel que vêm desempenhando os órgãos de fiscalização, controle e regulação no processo de tomada de decisão.

Assim, resta às administrações portuárias, como a CDP, um espaço limitado para definição autônoma do seu PN, cuja implementação depende da CDP, enquanto Administração Portuária. Mas, também, de decisões de diversos outros órgãos.

2 – Contextualização

A CDP vem desde abril de 2018 tentando junto a ANTAQ a aprovação da nova tabela tarifária para a Companhia. Além disso, há que se julgar as informações e conclusões consideradas relevantes para a elaboração do PN:

- Último reajuste tarifário: Depois de 19 (dezenove) anos a ANTAQ autorizou um reajuste linear de 25,8% (Resolução nº 4.087; 07/MAI/2015); decisão acompanhada da supressão do Item 2 da Tabela I: “*Utilização da Infraestrutura Aquaviária na Navegação Fluvial*”.
- Em termos quantitativos, como as receitas da CDP tiveram uma redução de 10%, decorrentes da extinção do Fundo de Investimento (12/FEV/2015), o reajuste “*líquido*”, à época, foi de 13,22% sobre as tarifas vigentes há quase duas décadas. A título de comparação, no período em que vigoraram as tarifas implementadas em 1996, a inflação foi de 320,65% (IGPM); 203,50% (INPC).
- O Balanço aprovado e publicado da Companhia indica resultados decrescentes no último quadriênio. Ou seja, desde a promulgação da Nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815, de 5/JUN/2013); a saber:
 - 2014: + 1,4 milhões
 - 2015: - 20,2 milhões
 - 2016: - 10,2 milhões



- 2017: - 4,8 milhões
- Como a movimentação (física) tem oscilado pouco, quatro fatores podem explicar esse desempenho:
 - Redução de valores tarifários, em termos reais (em função da defasagem, quantitativa e temporal, entre inflação e índices de reajuste);
 - Supressão do Item 2 da Tabela I (*"Utilização da Infraestrutura Aquaviária na Navegação Fluvial"*), quando do último reajuste tarifário;
 - Naufrágio do navio HAIDAR, no Porto de Vila do Conde, em OUT/2015: representou perda relevante de receitas tarifárias;
 - Elevação de despesas acima de índices inflacionários; e em ritmo crescente. P.ex.; entre 2013 e 2016, para uma inflação de cerca de 32% (IPCA), enquanto as receitas cresceram 25,9%, a elevação das despesas foi de 41% (mesmo já se considerando a ligeira queda no último exercício, de 9,4%: sem ela, teria sido de cerca de 47%).
- O decréscimo de tais resultados talvez tivesse sido ainda mais acelerado, não fosse a autonomia (em relação às tarifas) de reajustes dos contratos (operacionais e de arrendamentos). Em particular o CO/PVC nº 034/94, entre CDP e Hydro que, isoladamente, representa cerca de metade das receitas totais da CDP.
- A se observar, também, que segue mantido o perfil estrutural da CDP: apenas 3 (três) portos (PVC, Miramar e Santarém) são superavitários. Em particular o PVC, cuja receita é cerca de 2/3 das receitas totais da Companhia; e seu superávit (receitas-despesas) 1/3. OBS: Considerando-se as receitas tarifárias e patrimoniais (com destaque para o CO/PVC nº 034/94). Sem estas, também o PVC seria deficitário.
- A trajetória dos resultados para o futuro próximo, por conseguinte as estratégias para o médio e longo prazo dependerá de duas importantes decisões, cujos processos estão em curso:
 - Celebração de Aditivo ao Contrato de Operação Compartilhada nº 034/94 no PVC (que poderá aumentar expressivamente o passivo da Empresa);
 - Deliberação da ANTAQ em relação ao pleito de reconsideração da decisão de supressão do Item 2 da Tabela I: *"Utilização da Infraestrutura Aquaviária na Navegação Fluvial"* (que poderá restaurar receitas tarifárias regulares).
 - Aprovação do reajuste tarifário proposto que sem encontra em análise na ANTAQ.



COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES, PORTOS
E AVIAÇÃO CIVIL



3 – Instrumentos Básicos

Com fundamento no diagnóstico da situação econômica, bem como observado o âmbito de autonomia da Companhia, e também considerando a Deliberação CONSAD nº 12/2018, foram consideradas os seguintes instrumentos básicos para fins do PN/2018:

1) Implementar “Política de Fomento” para atração de cargas e de atividades para os portos da CDP. Também para atendimento de consultas e propostas que a CDP constantemente recebe.

Providência – No sentido de atendimento da premissa, foi realizada reunião na SNP, oportunidade em que foi discutida a possibilidade tendo aquela Secretaria recebido a minuta de Portaria sugerida pela CDP.

Adicionalmente, informamos que foi observado de parte dos representantes da SNP que a matéria demandaria estudos, e a aprovação caberá ao Ministério do Transporte. (Minuta – Anexo 1)

2) Pleitear ao Governo Federal a assunção da coordenação dos processos de celebração de contratos e acordos de arrendamento e parcerias (possibilidade do § 5º, do art. 5º, da “Lei dos Portos”):

“§ 5º Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3º, o poder concedente poderá determinar a transferência das competências de elaboração do edital e a realização dos procedimentos licitatórios de que trata este artigo à Administração do Porto, delegado ou não.”

Providência – Considerando que a SNP vem atuando de forma conjunta com a EPL no concernente ao programa de arrendamento dos portos, não se mostrou eficaz a premissa pela existência de cronograma em execução, pois tal mudança acarretaria risco ao programa.

3) Revisar os PDZs dos diversos portos para fazer face às novas demandas; particularmente com designação de área para “atividades associadas”, na linha dos portos de 3ª e 4ª geração, conforme conceito definido pelo Banco Mundial.

Providência – Não foi possível se efetivar mudanças estruturantes no exercício de 2018, entretanto, ações nesse sentido foram discutidas no Ministério Superior. Para fins de atendimento de demandas, a Companhia executou alterações do PDZ dos Portos de Vila do Conde e Santarém.

4) Elaborar um “Plano Emergencial de Manutenção” da infraestrutura básica da CDP; em particular das instalações mais promissoras em termos de atração de novas cargas e de novos arranjos operacionais e logísticos.

Providência – Abaixo, é apresentado o quadro comparativo entre a previsão e a execução das ações programadas de manutenção.



DESCRIÇÃO DA AÇÃO	UNIDADE PORTUÁRIA	VALOR DO ORÇAMENTO	PRAZO DE EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS	ÚLTIMA AÇÃO EXECUTADA	SETOR RESPONSÁVEL
Recuperação do piso dos píeres 300 e 400	PORTO VILA DO CONDE	R\$2.279.994,66	180 DIAS	FASE DE RECURSO P/ AS LICITANTES	CPL
Recuperação da Plataforma de Transição dos píeres	PORTO VILA DO CONDE	CONCLUÍDO			
Recuperação da Pavimentação das Principais Ruas (Operação Tapa Buraco) com inclusão de reparos no sistema de drenagem de águas pluviais	PORTO VILA DO CONDE	R\$6.500.000,00 (ORÇAMENTO DE REFERÊNCIA)	180 DIAS	PUBLICAÇÃO DA LICITAÇÃO ABERTURA DA LICITAÇÃO EM 08/01/19	CPL
Recuperação Estrutural das Áreas de Contêntes	PORTO DE SANTARÉM	PROCESSO LICITATORIO SUSPENSO			

5) Elaborar “Plano de Ação”, sistematizando as ações das diversas frentes de trabalho e cronograma, a ser monitorado mensalmente.

Providência – De acordo com a Resolução DIRPRE nº 324/2018, de 25/10/2018, e para atendimento as recomendações do TCU e do Plano de Negócios, foi criada a Comissão para elaboração do Plano de Ação para saneamento financeiro, em especial com relação à folha de pagamento e às dívidas cíveis e trabalhistas, porém não nos foi apresentado nenhum resultado até a presente data.

4- Ações Previstas no Plano de Negócios

4.1) Tarifas – As tratativas vem sendo empreendidas junto a ANTAQ desde fevereiro/2018, tendo sido recebido no último dia 29/11/2018 o Ofício nº 51/2018/GRP/SRG-ANTAQ, o qual definiu as alterações e adequações necessárias ao atendimento da demanda. Assim, estamos otimistas que o reflexo positivo de receita gerado pela adoção de novas tarifas ocorra a partir de Jan/19.

4.2) Operações em Santarém – Foi expressivo o retorno das operações com graneis vegetais prospectadas em 2018 para Santarém, quando se



alcançou volume movimentado da ordem de 600.000,00 (seiscentos mil) toneladas.

Por falta de infraestrutura de berço, o atendimento da crescente movimentação só será possível a partir das operações em fundeio, cujas respectivas licenças de operação já foram requeridas junto a SEMAS, por parte dos interessados. Com a conseqüente aprovação da nova tarifa, haverá incremento de receita.

4.3) Reabertura de berços no PVC – Mesmo com condições extremamente desfavoráveis, advindas do naufrágio do Haidar, bem como da redução de 50% da produção da Hydro, a partir da liberação dos berços 202, para navios de 160 metros e do 402, para navios de 180 metros, foi possível atender a crescente demanda de fertilizantes e minério (manganês), cujo desempenho permitiu a Companhia fechar o exercício em posição satisfatória, comparativamente as citadas ocorrências restrições de cunhos operacional e de produção.

Por outro lado, ficou evidente a atual falta de infraestrutura para o atendimento a demanda do porto, uma vez retomada a produção da Alunorte, a qual será ainda maior em 2020. Ademais, há que se considerar que a situação será agravada a partir do início das obras de retirada do navio, bem como de recuperação de estacas.

Cabe destacar também o aumento na movimentação de contêineres por parte do CONVICON.

4.4) Operações em Fundeio no Porto de Santarém.

No Porto de Santarém, como descrito anteriormente, ainda não foram implementadas as operações de grãos vegetais em fundeio, pois as mesmas estão na dependência de licenças. Entretanto, tais operações vêm ocorrendo de forma crescente no dolfin, fato que consolida o porto como um pólo exportador, considerando que a carga já vem sendo movimentada em área arrendada a Cargil.

4.5) No sentido de garantir a cobrança regulamentada da tabela 1, sentido longo curso, foi instruído processo ao Ministério dos Transportes, cujo objeto é o desenvolvimento e implantação de ferramenta contemplativa de requisitos e infraestrutura para monitoramento do tráfego marítimo, condições de navegabilidade da via e de cunho ambiental.

A execução do projeto será efetuada por meio de convênio entre o Ministério dos Transportes e Universidade Federal do Pará – UFPA, o qual uma vez implantado, garantirá completa gestão no acesso aos portos da CDP, inclusive para desconstituir demandas judiciais contra o pagamento da tarifa.

5 – Análise de Resultado

Ressalvada a projeção, com base no realizado até o mês de setembro, das receitas (bruta e líquida), custos e despesas para 2018, observa-se no quadro abaixo um resultado negativo de R\$ 6.843.094,45 (seis milhões



oitocentos e quarenta e três mil noventa e quatro reais e quarenta e cinco centavos).

Entretanto, é oportuno ressaltar que a partir de fevereiro de 2018 a movimentação do Porto de Vila do Conde, principal porto da CDP, foi significativamente afetada pela restrição de produção da Alunorte motivada pelo acidente ocorrido em sua fábrica.

Com relação a custos foi registrado elevação de 8,27%, contrariamente as despesas que caíram em 7,70%. Contudo, para se diagnosticar as ocorrências, terá que se aguardar o relatório em elaboração na DIRAFI, para tratamento durante o ano de 2019.

	Movimentação	Receita Total	Receita Operacional Líquida	Custos dos Serviços Portuários	Lucro Operacional Bruto	Despesas	Resultado Operacional Líquido	Resultados Financeiros Líquidos	Resultado Operacional
2017 ¹	27.369.774,54	179.771.664,41	152.719.443,20	82.222.595,63	70.496.847,57	63.829.566,64	6.667.280,93	481.747,57	7.149.028,50
2018 ²	24.661.785,92	165.785.886,89	140.389.284,64	89.025.485,95	51.363.798,69	58.913.012,87	-7.549.214,17	706.119,72	-6.843.094,45
Varição Percentual 2017 ¹ /2018 ²	-9,89%	-7,78%	-8,07%	8,27%	-27,14%	-7,70%	-213,23%	46,57%	-195,72%

¹Informações retiradas do Relatório de Gestão de 2017

²Foi considerada a média entre os meses já realizados de Janeiro a Setembro, a fim de obter a previsão do ano de 2018

Para efeito de dimensão do reflexo da referida redução de movimentação em relação ao resultado, o gráfico a seguir evidencia, uma vez mantida em 2018 a movimentação da Hydro/Alunorte realizada em 2017, o resultado do exercício seria positivo e da ordem de R\$ 16.392.628,85 (dezesesseis milhões trezentos e noventa e dois mil seiscentos e vinte e oito reais e oitenta e cinco centavos).

Assim, mesmo se admitindo possível elevação de custos, basicamente de energia, pois a Alunorte tem operação mecanizada por esteiras, o resultado seria expressivo, comprovando, por conseguinte, a potencialidade do Porto de Vila do Conde.



COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES, PORTOS
E AVIAÇÃO CIVIL



	Movimentação	Receita Total	Receita Operacional Líquida	Custos dos Serviços Portuários	Lucro Operacional Bruto	Despesas	Resultado Operacional Líquido	Resultados Financeiros Líquidos	Resultado Operacional
2017 ¹	27.369.774,54	179.771.664,41	152.719.443,20	82.222.595,63	70.496.847,57	63.829.566,64	6.667.280,93	481.747,57	7.149.028,50
2018/HYDRO ²	30.036.924,86	189.021.610,20	163.625.007,94	89.025.485,95	74.599.522,00	58.913.012,87	15.686.509,13	706.119,72	16.392.628,85
Variação Percentual 2017 ¹ /2018/HYDRO ²	9,74%	5,15%	7,14%	8,27%	5,82%	-7,70%	135,28%	46,57%	129,30%

¹Informações retiradas do Relatório de Gestão de 2017

²Previsão considerando o funcionamento operacional da HYDRO de 2017, ou seja, sem restrições de operação. Ressalta-se que os custos não são alterados visto que estes são de responsabilidade da arrendatária acordados em contrato.

Por outro lado, ficou também demonstrada a necessidade de provimento de infraestrutura, pois a redução de movimentação da Alunorte foi parcialmente compensada pelo crescimento da movimentação de minério e fertilizantes, cuja performance foi favorecida pela redução da frequência de navios da Alunorte.

Adicionalmente, há que se considerar a restrição do berço 302 em razão do naufrágio do navio Haidar, o qual também prejudicou o desempenho operacional em 2018.

Com base no acima exposto é preocupante a futura condição de atendimento a demanda, ante a possibilidade inoperância de berços internos para retirada do navio, bem como recuperação de estrutura. Ademais, como agravante, o EVTEA proposto para o arrendamento da Hydro, em razão do encerramento do atual contrato de Operação Compartilhada, adotar como premissa maior disponibilidade de berços.

Cabe registrar que será necessário aprofundar a análise de desempenho dos portos em 2018, porém, por mudança de sistema (ERP), atualmente há restrições na geração segregada de dados para os portos de Belém, Miramar e Outeiro. Adicionalmente e para todos os portos, os dados operacionais tem sido objeto de repetidas correções, isto é, apresentam inconsistência.

[Assinatura]



TARIFAS PROPOSTAS:

Tabela I - Utilização da Infraestrutura Aquaviária (Tarifas devidas pelo Armador ou requisitante)*Sem Movimentação de Mercadoria na Área do Porto Organizado*

Quando se tratar de navio de passageiros, aplicar o item 4 desta tabela por tonelada de gross tonnage do embarcação

Tabela II - Utilização das Instalações de Acostagem (Taxas devidas pelo Armador ou Requisitante)*Operações em Fundeio nos Portos de Vila do Conde, Outeiro, Belém e Santarém*

Por tonelada movimentada quando em operações com granéis sólidos em fundeadouro especializado

Operações em Berço Especializado no Porto de Itaituba

Por metro linear do comprimento total da embarcação atracada por dia ou fração no Porto de Itaituba em berço especializado para granéis sólidos vegetais

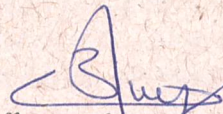
Por metro linear do comprimento total da embarcação atracada por dia ou fração no Porto de Itaituba em berço especializado para granéis minerais

Tabela III - Utilização da Infraestrutura Terrestre (Taxas devidas pelo Operador Portuário ou Dono da Mercadoria)

Por unidade de carga viva embarcada no Porto de Vila do Conde

Tabela VII - Diversos (Preços devidos pelo Requisitante)

Para instalação de equipamentos de armazenagem de granéis sólidos e outras operações com movimentação de cargas diversas e de apoio portuário, por metro quadrado de área utilizada por mês ou fração.


 Guilherme Oliveira Braga
 Companhia Docas do Pará
 Gerente de Planejamento de Mercado
 GEPLAM



Senado Federal
Secretaria de Comissões
Comissão de Serviços de Infraestrutura

Ofício nº 37/2019-CI/Pres

Brasília, 28 de maio de 2019.

A Sua Excelência o Senhor
Senador Davi Alcolumbre
Presidente do Senado Federal

Assunto: *Autuação de documentos encaminhados à CI para conhecimento*

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Na qualidade de Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura, e com base na Instrução Normativa da SGM nº 12 de 2019, solicito a Vossa Excelência a autuação dos seguintes expedientes, encaminhados à CI para conhecimento:


- Ofício 84/2019/SPPI, da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos;
- Ofício 2/2019-CONSAD, da Empresa de Planejamento e Logística (EPL);
- Ofício CE-CA 2/2019, da Indústrias Nucleares do Brasil (INB);
- Ofício PRD 4/2019, da Liquigás Distribuidora S.A.;
- Ofício CTA MS2 5/2019, da Eólica Mangue Seco 2;
- Ofício 30/2019, da Gaspetro;
- Ofício CE PRES 48/2019, da Trensurb S.A.;
- Ofício CA/DIRPREI/NA 60/2019, da Companhia Docas do Espírito Santo;
- Ofício 70/2019, da Petrobras S.A.;
- Carta CONSAD 2/2019, da Companhia Docas do Pará.

Aproveito a oportunidade para renovar protestos de elevada estima e distinta consideração.

Respeitosamente,


Senador Marcos Rogério
Presidente

Recebido em 28/05/19
hora: 10.14


Rejane Bressan Saldanha - Mat. 315749
SEM/GLOF