



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 27^a REUNIÃO

(2^a Sessão Legislativa Ordinária da 57^a Legislatura)

**08/10/2024
TERÇA-FEIRA
às 09 horas**

**Presidente: Senador Confúcio Moura
Vice-Presidente: Senadora Augusta Brito**



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**27ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 08/10/2024.**

27ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA

terça-feira, às 09 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PL 1649/2024 - Não Terminativo -	SENADOR MECIAS DE JESUS	12
2	PL 4042/2020 - Não Terminativo -	SENADOR CHICO RODRIGUES	33
3	OFS 19/2019 - Não Terminativo -	SENADOR BETO FARO	45
4	PL 6211/2019 - Terminativo -	SENADOR ASTRONAUTA MARCOS PONTES	127
5	PL 6495/2019 - Terminativo -	SENADOR MARCOS ROGÉRIO	159
6	PL 2310/2021 - Terminativo -	SENADOR LUCAS BARRETO	167

7	PL 6201/2023 - Terminativo -	SENADOR ALESSANDRO VIEIRA	175
8	PL 6205/2023 - Terminativo -	SENADOR FABIANO CONTARATO	184
9	PL 2829/2024 - Terminativo -	SENADOR VENEZIANO VITAL DO RÊGO	192
10	REQ 85/2024 - CI - Não Terminativo -		199
11	REQ 86/2024 - CI - Não Terminativo -		201
12	REQ 89/2024 - CI - Não Terminativo -		203
13	REQ 90/2024 - CI - Não Terminativo -		205
14	REQ 91/2024 - CI - Não Terminativo -		207

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Confúcio Moura

VICE-PRESIDENTE: Senadora Augusta Brito

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES	SUPLENTES		
Bloco Parlamentar Democracia(MDB, UNIÃO)			
Jayme Campos(UNIÃO)(2)	MT 3303-2390 / 2384 / 2394	1 André Amaral(UNIÃO)(2)(26)	PB 3303-5934 / 5931
Soraya Thronicke(PODEMOS)(2)	MS 3303-1775	2 Alan Rick(UNIÃO)(2)(5)(10)	AC 3303-6333
Rodrigo Cunha(PODEMOS)(2)	AL 3303-6083	3 Jader Barbalho(MDB)(2)(6)(5)(10)	PA 3303-9831 / 9827 / 9832
Eduardo Braga(MDB)(2)	AM 3303-6230	4 Fernando Farias(MDB)(2)(5)(10)	AL 3303-6266 / 6273
Veneziano Vital do Rêgo(MDB)(2)	PB 3303-2252 / 2481	5 Marcelo Castro(MDB)(2)(10)	PI 3303-6130 / 4078
Confúcio Moura(MDB)(2)	RO 3303-2470 / 2163	6 Zequinha Marinho(PODEMOS)(2)(10)(14)	PA 3303-6623
Carlos Viana(PODEMOS)(2)	MG	7 Cid Gomes(PSB)(2)(10)	CE 3303-6460 / 6399
Weverton(PDT)(2)	MA 3303-4161 / 1655	8 Alessandro Vieira(MDB)(2)(10)	SE 3303-9011 / 9014 / 9019
Marcos Rogério(PL)(24)(2)	RO 3303-6148	9 Randolfe Rodrigues(PT)(2)(10)	AP 3303-6777 / 6568
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PSB, PT, PSD)			
Daniella Ribeiro(PSD)(4)	PB 3303-6788 / 6790	1 Irajá(PSD)(4)	TO 3303-6469 / 6474
Vanderlan Cardoso(PSD)(4)	GO 3303-2092 / 2099	2 Sérgio Petecão(PSD)(4)(11)(13)	AC 3303-4086 / 6708 / 6709
Lucas Barreto(PSD)(4)	AP 3303-4851	3 Margareth Buzetti(PSD)(4)(17)(19)(20)(16)	MT 3303-6408
Otto Alencar(PSD)(4)(8)(21)(20)	BA 3303-3172 / 1464 / 1467	4 Omar Aziz(PSD)(4)	AM 3303-6579 / 6581
Augusta Brito(PT)(4)	CE 3303-5940	5 Humberto Costa(PT)(4)	PE 3303-6285 / 6286
Teresa Leitão(PT)(4)	PE 3303-2423	6 Rogério Carvalho(PT)(4)	SE 3303-2201 / 2203
Beto Faro(PT)(4)	PA 3303-5220	7 Fabiano Contarato(PT)(4)	ES 3303-9054 / 6743
Chico Rodrigues(PSB)(4)	RR 3303-2281	8 Jorge Kajuru(PSB)(4)	GO 3303-2844 / 2031
Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO)			
Rosana Martinelli(PL)(25)(1)(12)(15)	MT 3303-6219 / 3778 / 3772 / 6209 / 6213 / 3775	1 Jaime Bagattoli(PL)(1)	RO 3303-2714
Wilder Morais(PL)(1)	GO 3303-6440	2 Beto Martins(PL)(29)(23)(1)(18)	SC 3303-2200
Eduardo Gomes(PL)(1)	TO 3303-6349 / 6352	3 Astronauta Marcos Pontes(PL)(1)	SP 3303-1177 / 1797
Bloco Parlamentar Aliança(PP, REPUBLICANOS)			
Castellar Neto(PP)(28)(1)	MG 3303-3100 / 3116	1 Laércio Oliveira(PP)(1)	SE 3303-1763 / 1764
Luis Carlos Heinze(PP)(22)(1)(27)	RS 3303-4124 / 4127 / 4129 / 4132	2 Esperidião Amin(PP)(1)	SC 3303-6446 / 6447 / 6454
Cleitinho(REPUBLICANOS)(1)	MG 3303-3811	3 Mecias de Jesus(REPUBLICANOS)(1)	RR 3303-5291 / 5292
(1)	Em 07.03.2023, os Senadores Wellington Fagundes, Wilder Morais, Eduardo Gomes, Tereza Cristina, Luis Carlos Heinze e Cleitinho foram designados membros titulares, e os Senadores Jaime Bagattoli, Jorge Seif, Astronauta Marcos Pontes, Laércio Oliveira, Esperidião Amin e Mecias de Jesus membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a Comissão (Of. 53/2023-BLVANG).		
(2)	Em 07.03.2023, os Senadores Jayme Campos, Soraya Thronicke, Rodrigo Cunha, Eduardo Braga, Veneziano Vital do Rêgo, Confúcio Moura, Carlos Viana, Weverton e Izalci Lucas foram designados membros titulares; e os Senadores Efraim Filho, Alan Rick, Randolfe Rodrigues, Jader Barbalho, Fernando Farias, Marcelo Castro, Oriovisto Guimarães, Cid Gomes e Alessandro Vieira, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a Comissão (Of. 07/2023-BLDEM).		
(3)	Em 08.03.2023, a Comissão reunida elegeu o Senador Confúcio Moura Presidente deste colegiado.		
(4)	Em 07.03.2023, os Senadores Daniella Ribeiro, Vanderlan Cardoso, Lucas Barreto, Sérgio Petecão, Augusta Brito, Teresa Leitão, Beto Faro e Chico Rodrigues foram designados membros titulares, e os Senadores Irajá, Dr. Samuel Araújo, Margareth Buzetti, Omar Aziz, Humberto Costa, Rogério Carvalho, Fabiano Contarato e Jorge Kajuru, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a Comissão (Of. 03/2023-BLRESDEM).		
(5)	Em 10.03.2023, os Senadores Jader Barbalho, Alan Rick e Randolfe Rodrigues foram designados membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a Comissão (Of. 08/2023-BLDEM).		
(6)	Em 15.03.2023, o Senador Alan Rick deixou de compor a comissão, como membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. 09/2023-BLDEM).		
(7)	Em 20.03.2023, os Partidos PROGRESSISTAS e REPUBLICANOS passam a formar o Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS (Of. 05/2023-BLDPP).		
(8)	Em 23.03.2023, o Senador Otto Alencar foi designado membro titular, em substituição ao Senador Sérgio Petecão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. 22/2023-BLRESDEM).		
(9)	Em 21.03.2023, a Comissão reunida elegeu a Senadora Augusta Brito Vice-Presidente deste colegiado (Of. nº 29/2023-CI).		
(10)	Em 16.05.2023, os Senadores Alan Rick, Jader Barbalho, Fernando Farias, Marcelo Castro, Oriovisto Guimarães, Cid Gomes, Alessandro Vieira e Randolfe Rodrigues tiveram suas posições como suplentes modificadas na Comissão, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 44/2023-BLDEM).		
(11)	Vago em 11.06.2023, em razão do retorno do titular.		
(12)	Em 05.07.2023, o Senador Marcos Rogério foi designado membro titular, em substituição ao Senador Wellington Fagundes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a Comissão (Of. nº 123/2023-BLVANG).		
(13)	Em 15.08.2023, o Senador Sérgio Petecão foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a Comissão (Of. nº 87/2023-BLRESDEM).		
(14)	Em 21.09.2023, o Senador Zequinha Marinho foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Oriovisto Guimarães, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 145/2023-BLDEM).		
(15)	Em 10.11.2023, o Senador Wellington Fagundes foi designado membro titular, em substituição ao Senador Marcos Rogério, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 176/2023-BLVANG).		
(16)	Em 22.11.2023, o Senador Carlos Fávaro foi designado membro suplente, em substituição à Senadora Margareth Buzetti, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 121/2023-BLRESDEM).		
(17)	Em 28.11.2023, a Senadora Margareth Buzetti foi designada membro suplente, em substituição ao Senador Carlos Fávaro, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 123/2023-BLRESDEM).		
(18)	Em 29.11.2023, o Senador Carlos Portinho foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Jorge Seif, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 182/2023-BLVANG).		
(19)	Em 13.12.2023, o Senador Carlos Fávaro foi designado membro suplente, em substituição à Senadora Margareth Buzeth, 1ª suplente da chapa, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 132/2023-RESDEM).		

-
- (20) Em 21.12.2023, a Senadora Eliziane Gama foi designada membro titular, em substituição ao Senador Otto Alencar, e a Senadora Margareth Buzetti, membro suplente, em substituição ao Senador Carlos Fávaro, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 138/2023-BLRESDEM).
- (21) Em 02.02.2024, o Senador Otto Alencar foi designado membro titular, em substituição à Senadora Eliziane Gama, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 02/2024-BLRESDEM).
- (22) Em 10.04.2024, o Senador Ireneu Orth foi designado membro titular, em substituição ao Senador Luis Carlos Heinze, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Aliança (Of. nº 14/2024-BLALIAN).
- (23) Em 09.05.2024, o Senador Jorge Seif foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Carlos Portinho, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 22/2024-BLVANG).
- (24) Em 22.05.2024, o Senador Marcos Rogério foi designado membro titular, em substituição ao Senador Izalci Lucas, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 42/2024-BLDEM).
- (25) Em 13.06.2024, a Senadora Rosana Martinelli foi designada membro titular, em substituição ao Senador Wellington Fagundes, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 31/2024-BLVANG).
- (26) Em 21.06.2024, o Senador André Amaral foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Efraim Filho, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 66/2024-BLDEM).
- (27) Em 07.08.2024, o Senador Luis Carlos Heinze foi designado membro titular, em substituição ao Senador Ireneu Orth, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Aliança (Of. nº 44/2024-BLALIAN).
- (28) Em 12.08.2024, o Senador Castellar Neto foi designado membro titular, em substituição à Senadora Tereza Cristina, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Aliança (Of. nº 51/2024-GABLID/BLALIAN).
- (29) Em 05.09.2024, o Senador Beto Martins foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Jorge Seif, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 48/2024-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: 3303-4607
E-MAIL: c1@senado.gov.br



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA

**2^a SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
57^a LEGISLATURA**

Em 8 de outubro de 2024
(terça-feira)
às 09h

PAUTA

27^a Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

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

Retificações:

1. Inclusão do PL 2829/2024. (03/10/2024 18:07)
2. Retificação de ementas de Requerimentos. (07/10/2024 15:07)

PAUTA

ITEM 1

PROJETO DE LEI N° 1649, DE 2024

- Não Terminativo -

Institui o regime especial de tributação para as obras de reconstrução de infraestrutura básica em casos de catástrofes e para obras de relevante interesse nacional.

Autoria: Senador Wilder Moraes

Relatoria: Senador Mecias de Jesus

Relatório: Pela aprovação do projeto nos termos do substitutivo

Observações:

1. Em 21/05/2024, o Senador Mecias de Jesus apresentou as emendas 1-T e 2-T
2. Em 18/06/2024, o Senador Mecias de Jesus foi designado relator
3. Em 13/08/2024, foi lido o relatório e concedida vista coletiva
4. Após deliberação, a matéria vai à CAE, em decisão terminativa
5. Votação simbólica

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)
[Emenda 1-T \(CI\)](#)
[Emenda 2-T \(CI\)](#)

ITEM 2

PROJETO DE LEI N° 4042, DE 2020

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979 que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências.

Autoria: Senador Rodrigo Cunha

Relatoria: Senador Chico Rodrigues

Relatório: Pela rejeição

Observações:

1. Após deliberação, a matéria vai à CDR, em decisão terminativa
2. Votação simbólica

Textos da pauta:

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

ITEM 3

OFÍCIO "S" N° 19, 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), combinado com o artigo 37, § 3º, do Decreto nº 8.945/2016, a análise anual de atendimento das metas e resultados na execução do plano de negócios e da estratégia de longo prazo da CODESA, realizadas pelo Conselho de Administração.

Autoria: CODESA - Companhia Docas do Espírito Santo

Relatoria: Senador Beto Faro

Relatório: Pelo conhecimento e arquivamento**Textos da pauta:**

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

ITEM 4**PROJETO DE LEI N° 6211, DE 2019****- Terminativo -**

Altera a Lei nº 12.304, de 2 de agosto de 2010, que autoriza o Poder Executivo a criar a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural S.A. - Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) e dá outras providências, para aperfeiçoar os mecanismos de gestão econômica e financeira dessa empresa.

Autoria: Senador Arolde de Oliveira

Relatoria: Senador Astronauta Marcos Pontes

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo, com a rejeição da emenda nº 1/CAE

Observações:

1. O projeto tem parecer da CCJ, pela aprovação da matéria
2. O projeto tem parecer da CAE, pela aprovação da matéria, nos termos da emenda nº 1-CAE (substitutivo)
3. Em 20/08/2024, foi lido o relatório e concedida vista coletiva
2. Votação nominal

Textos da pauta:

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

ITEM 5**PROJETO DE LEI N° 6495, DE 2019****- Terminativo -**

Denomina Rodovia Doutor Luciano Heitor Beiguelman o trecho da rodovia BR-153 entre os Municípios de Icém e Nova Granada, no Estado de São Paulo.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Marcos Rogério

Relatório: Pela aprovação do projeto, com a emenda de redação que apresenta

Observações:

1. Votação nominal

Textos da pauta:

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

ITEM 6**PROJETO DE LEI N° 2310, DE 2021****- Terminativo -**

Denomina Rotatória Márcio Heleno Henrique a rotatória localizada na rodovia BR-488, no Município de Aparecida, no Estado de São Paulo.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Lucas Barreto

Relatório: Pela aprovação do projeto

Observações:

1. Votação nominal

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

ITEM 7

PROJETO DE LEI N° 6201, DE 2023

- Terminativo -

Denomina Rodovia Governador Benedito Valadares o trecho da rodovia BR-262 entre o Km 352,5 e o Km 426, no Estado de Minas Gerais.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Alessandro Vieira

Relatório: Pela aprovação da matéria, com a emenda que apresenta.

Observações:

1. Votação nominal

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

ITEM 8

PROJETO DE LEI N° 6205, DE 2023

- Terminativo -

Denomina Rodovia Janaína Borges de Oliveira o trecho da rodovia BR-116 entre os bairros Ruy Coelho Gonçalves e Jardim Santa Rita, na cidade de Guaíba, Estado do Rio Grande do Sul.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Fabiano Contarato

Relatório: Pela aprovação do projeto com emendas

Observações:

1. Votação nominal

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

ITEM 9

PROJETO DE LEI N° 2829, DE 2024

- Terminativo -

Denomina “Viaduto Severo Eulálio Filho” o viaduto localizado na BR-343, na Ladeira do Uruguai, Zona Leste do Município de Teresina, Estado do Piauí”

Autoria: Senador Marcelo Castro

Relatoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo

Relatório: Pela aprovação

Observações:**1. Votação nominal****Textos da pauta:**[Relatório Legislativo \(CI\)](#)[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)**ITEM 10****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 85, DE 2024**

Requer que, na audiência pública objeto do REQ 56/2024 - CI, com o objetivo de instruir o PL 327/2021, que institui o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten), seja incluído como convidado Thiago Vasconcelos Barral, Secretário Nacional de Transição Energética e Planejamento do Ministério de Minas e Energia.

Autoria: Senador Fernando Farias

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 11****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 86, DE 2024**

Requer que, na audiência pública objeto do REQ 56/2024 - CI, com o objetivo de instruir o PL 327/2021, que institui o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten), seja incluído entre os convidados um representante do Conselho Federal de Química (CFQ).

Autoria: Senador Sérgio Petecão

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 12****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 89, DE 2024**

Requer que, na audiência pública objeto do REQ 56/2024 - CI, com o objetivo de instruir o PL 327/2021, que “institui o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten); e altera as Leis nºs 13.988, de 14 de abril de 2020, 11.484, de 31 de maio de 2007, e 9.991, de 24 de julho de 2000”, seja incluído, como convidado, o Diretor de Novos Negócios da ABEEólica (Associação Brasileira de Energia Eólica), Marcello Cabral.

Autoria: Senador Laércio Oliveira

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 13****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 90, DE 2024**

Requer a inclusão de novos convidados na audiência pública objeto do REQ 87/2024 - CI, que debaterá a descarbonização do transporte marítimo no mundo, as regras globais que serão obrigatórias e as mudanças significativas, já iniciadas, no cenário marítimo internacional.

Autoria: Senador Sérgio Petecão

Textos da pauta:
[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 14

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 91, DE 2024

Requer a realização de audiência pública para debater o Marco Regulatório da Mineração no Brasil.

Autoria: Senador Confúcio Moura

Textos da pauta:
[Requerimento \(CI\)](#)

1



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

PARECER N° , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 1.649, de 2024, do Senador Wilder Morais, que *institui o regime especial de tributação para as obras de reconstrução de infraestrutura básica em casos de catástrofes e para obras de relevante interesse nacional.*

Relator: Senador **MECIAS DE JESUS**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 1.649, de 2024, do Senador Wilder Morais, que *institui o regime especial de tributação para as obras de reconstrução de infraestrutura básica em casos de catástrofes e para obras de relevante interesse nacional.*

O PL é estruturado em 5 artigos.

O art. 1º estabelece o objeto da proposição, qual seja, instituir o mencionado regime especial de tributação.

O art. 2º esclarece os conceitos de termos utilizados no texto legal, como infraestrutura básica, catástrofes, naturais e tecnológicas ou industriais, e obras de relevante interesse nacional. Prevê, ainda, que a situação de catástrofe e o relevante interesse nacional das obras serão reconhecidos por decreto do Poder Executivo ou por resolução do Congresso Nacional, que deverá especificar a extensão geográfica e o tempo em que vigerá o regime especial de tributação, limitado a dois anos, prorrogável uma única vez por igual período mediante edição de novo ato.

O art. 3º estabelece o funcionamento do regime especial de tributação, o qual consistirá na suspensão da cobrança de determinados tributos



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

da pessoa jurídica habilitada, com a sua posterior conversão em isenção quando da conclusão da obra. Caso a obra não seja concluída no prazo definido pelo ato de reconhecimento da catástrofe ou do relevante interesse nacional da obra, os tributos suspensos serão automaticamente exigíveis, cumulativamente com multa moratória e juros. Ademais, a isenção não gera crédito para compensação com tributos apurados pelo beneficiário do regime.

A opção pelo regime especial, segundo o art. 4º, exige a habilitação junto à Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB) mediante a apresentação dos documentos necessários para comprovar o direito à opção e o atendimento dos critérios para qualificação da obra como de infraestrutura básica ou como de relevante interesse nacional, os quais serão definidos em regulamento. Além disso, a empresa habilitada fica obrigada a manter escrituração contábil segregada das receitas e despesas relativas às obras submetidas ao regime especial de tributação.

Por fim, o art. 5º prevê que a lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Em sua justificação, o autor sustenta que diversas regiões do Brasil têm sido assoladas por catástrofes e defende que o Congresso Nacional não pode ficar inerte diante desse cenário. Portanto, sugere a criação do mencionado regime com vistas a reduzir os custos para a realização das mencionadas obras.

No prazo regimental, e antes de ser designado como relator da proposição, apresentei duas emendas, ambas visando ampliar o alcance do regime.

A primeira (Emenda 1-T) sugere o acréscimo, onde couber, de novo artigo com vistas a estender o regime especial às receitas das pessoas jurídicas titulares de contratos de concessão de serviços públicos, reconhecidas durante a execução das obras dos incisos I e III do art. 2º, nas hipóteses de terem como contrapartida ativo intangível representativo de direito de exploração ou ativo financeiro representativo de direito contratual incondicional de receber caixa ou outro ativo financeiro, estendendo-se, inclusive, aos projetos em andamento.

A segunda (Emenda 2-T) acresce novo artigo 4º, renumerando os demais. Neste caso, o objetivo é estender o regime às vendas ou às importações de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos, novos, e de materiais de construção para utilização ou incorporação nas obras de que trata o projeto. Após a utilização ou incorporação do bem ou material de construção na obra, a



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

suspensão se converterá em alíquota zero. Caso o bem ou o material de construção não seja utilizado ou incorporado na referida obra, a pessoa jurídica fica obrigada a recolher os tributos não pagos, acrescidos de juros e de multa de mora.

II – ANÁLISE

Compete à CI, nos termos do art. 104, incisos I e II, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), opinar sobre o mérito de proposições que versem sobre obras públicas em geral e outros assuntos correlatos.

As enchentes ocorridas no Rio Grande do Sul reacenderam o debate sobre a criação de mecanismos mais efetivos de enfrentamento às catástrofes que atingem nosso país. Além das medidas de cunho social e ambiental que devem ser tomadas pelos órgãos competentes, um dos principais desafios refere-se à reconstrução das infraestruturas básicas atingidas, tais como estradas e rodovias, hospitalares, escolas e os sistemas de saneamento básico.

É nesse contexto que o mérito do projeto apresentado pelo Senador Wilder Morais deve ser reconhecido. Tivemos a oportunidade de ver a solidariedade da população brasileira sendo estendida aos gaúchos por meio de doações vindas de todas as regiões do país. Em meio ao sofrimento da perda de familiares e de bens, esses cidadãos brasileiros se viram amparados por essa rede nacional de socorro voluntário.

Não é razoável, portanto, que o Estado, principal responsável por assegurar o bem-estar da população e pela reconstrução de toda a infraestrutura atingida, não faça a sua parte, tanto por meio de ações diretas de socorro, como de forma indireta, deixando de tributar as obras de reconstrução de infraestrutura básica destruídas pelas catástrofes.

Além disso, o autor do PL acertou ao incluir no regime as obras de relevante interesse nacional, assim entendidas as que promovam o desenvolvimento econômico regional ou nacional, garantam a segurança ou a saúde pública, promovam a integração nacional, promovam a segurança nacional e sejam de interesse público notório, conforme definido em regulamento. A execução dessas obras será um instrumento eficaz nas mãos do Estado para atingir os objetivos fundamentais da República, previstos no art. 3º da Constituição Federal, em especial o de garantir o desenvolvimento nacional e o de reduzir as desigualdades sociais e regionais.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

Quanto às emendas apresentadas, entendemos que elas aperfeiçoam o projeto apresentado, estendendo o regime tanto às receitas das pessoas jurídicas titulares de contratos de concessão de serviços públicos, quanto às vendas ou às importações de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos, novos, e de materiais de construção para utilização ou incorporação nas obras de que trata o projeto.

Entendemos que a desoneração proposta no PL e aperfeiçoada pelas emendas funcionará como um importante mecanismo para baratear as obras de reconstrução de infraestrutura básica em casos de catástrofes e as obras de relevante interesse nacional, cooperando, desse modo, tanto com o restabelecimento dos serviços básicos para a região atingida, como um catalisador de desenvolvimento para as regiões de nosso país por meio da realização de obras consideradas de relevante interesse social.

Quanto à técnica legislativa, no entanto, o PL merece reparos. Há um § 3º no art. 2º cujo texto não está completo. Portanto, no substitutivo apresentado, retiraremos tal dispositivo e acrescentaremos as duas emendas com pequenas alterações no texto para aperfeiçoar sua técnica legislativa.

Com intuito de assegurar maior abrangência às necessidades das áreas afetadas e dos setores envolvidos incluímos a reconstrução de moradias na definição de infraestrutura e acrescentamos expressamente a infraestrutura rural, especialmente na reconstrução de armazéns e silos destruídos, que são essenciais para a retomada da agropecuária em áreas afetadas por desastres. Ato contínuo, estabelecemos que são obras de relevante interesse nacional aquelas que garantam segurança alimentar evitando divergências interpretativas quanto à sua inclusão nos conceitos de saúde ou segurança nacional.

Ainda, acrescentamos na definição de infraestrutura os sistemas de telecomunicações. Vimos, no recente caso do Rio Grande do Sul, que houve um grande prejuízo nas infraestruturas de comunicação. Desta forma, acreditamos que essas sugestões aprimoraram o PL, garantindo maior clareza e abrangência.

Por fim, quanto à constitucionalidade, o PL também merece reparos. É que o art. 3º, VI, prevê que a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) também estará incluída no regime especial. Contudo, tal tributo, incluído no sistema tributário nacional pela Proposta de Emenda Constitucional (PEC) nº 132, de 2023, ainda não foi criado. Ademais, qualquer benefício tributário referente a esse tributo só pode ser regulamentado por Lei Complementar. Além disso, o § 16 do



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

art. 195 c/c com o inciso X do § 1º do art. 156-A e o art. 149-B, todos das CF, proíbem a criação de incentivos e benefícios tributários de IBS ou CBS, salvo os previstos na Constituição. Por isso, no substitutivo retiramos o mencionado inciso.

III – VOTO

Em face do exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 1.649, de 2024, na forma do seguinte Substitutivo.

EMENDA Nº – CI (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI Nº 1.649, DE 2022

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 1.649, de 2024, do Senador Wilder Moraes, que *institui o regime especial de tributação para as obras de reconstrução de infraestrutura básica em casos de catástrofes e para obras de relevante interesse nacional.*

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica instituído o regime especial de tributação aplicável às obras de reconstrução de infraestrutura básica em casos de catástrofes e para obras de relevante interesse nacional, por meio de execução direta ou pela outorga ou contratação de terceiros.

Parágrafo único. O regime de que trata o *caput* aplica-se, também,

I - em conformidade com as normas contábeis aplicáveis, às receitas das pessoas jurídicas titulares de contratos de concessão de serviços públicos reconhecidas durante a execução das obras de que tratam os incisos I e III do art.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

2º na hipótese de terem como contrapartida ativo intangível representativo de direito de exploração ou ativo financeiro representativo de direito contratual incondicional de receber caixa ou outro ativo financeiro, estendendo-se, inclusive, aos projetos em andamento;

II - às vendas ou às importações de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos, novos, e de materiais de construção para utilização ou incorporação nas obras dos incisos I e III do art. 2º.

Art. 2º Para fins desta lei, entende-se por:

I – Infraestrutura básica:

- a) estradas e rodovias;
- b) pontes e viadutos;
- c) sistemas de abastecimento de água e saneamento;
- d) redes de energia elétrica e gás;
- e) sistemas de telecomunicações;
- f) hospitais e escolas;
- g) reconstrução de moradias;
- h) infraestrutura rural, reconstrução de armazéns e silos;
- i) outros tipos de infraestrutura, conforme definido em regulamento;

II – Catástrofes: eventos imprevisíveis, adversos e repentinos que causam danos significativos ao meio ambiente e à infraestrutura e que demandam respostas emergenciais e ações de recuperação, podendo ser classificadas em:

- a) naturais: terremotos, furacões, ciclones, enchentes, deslizamentos de terra, incêndios florestais e outras definidas em regulamento; e



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

b) tecnológicas ou industriais: vazamento de produtos químicos, acidentes nucleares, desastres de transporte, incêndios industriais e outras definidas em regulamento;

III – obras de relevante interesse nacional aquelas que:

- a) promovam o desenvolvimento econômico regional ou nacional;
- b) garantam a segurança ou a saúde pública;
- c) promovam a integração nacional;
- d) promovam a segurança nacional;
- e) garantam segurança alimentar; e
- f) sejam de interesse público notório, conforme definido em regulamento.

§ 1º A situação de catástrofe e o relevante interesse nacional das obras serão reconhecidas por decreto do Poder Executivo ou por resolução do Congresso Nacional.

§ 2º O ato que reconhece a catástrofe ou o relevante interesse nacional deve especificar a extensão geográfica e o tempo em que irá viger o regime especial de tributação de que trata o caput deste artigo, não podendo esta exceder a dois anos, prorrogável uma única vez por igual período mediante edição de novo ato.

Art. 3º Para cada obra submetida ao regime especial de tributação de que trata esta Lei, haverá a suspensão dos seguintes tributos em relação à pessoa jurídica executante:

I – Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ);

II – Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI);

III – Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL);



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

IV – Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS); e

V – Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP).

§ 1º A suspensão de que trata o caput deste artigo se converterá em isenção quando da conclusão da obra de reparação da infraestrutura básica ou da obra de relevante interesse nacional.

§ 2º A não conclusão da obra de reparação da infraestrutura básica ou da obra de relevante interesse nacional, no tempo definido pelo ato de reconhecimento da catástrofe ou do relevante interesse nacional da obra, implicará perda da eficácia do regime especial de tributação, tornando-se automaticamente exigíveis os tributos suspensos, de que trata o caput deste artigo, cumulados de multa de mora e juros, calculados desde a ocorrência dos respectivos fatos geradores.

§ 3º A isenção de que trata o § 1º deste artigo não gera direito a crédito para ser compensado com o que for apurado pelo beneficiário do regime especial de tributação.

Art. 4º Nas operações de que trata o inciso II do parágrafo único do art. 1º, fica suspensa a exigência dos tributos de que tratam os incisos do art. 3º.

§ 1º As suspensões de que trata este artigo convertem-se em alíquota 0 (zero) após a utilização ou incorporação do bem ou material de construção na obra referida no caput.

§ 2º A pessoa jurídica que não utilizar ou incorporar o bem ou material de construção na obra referida no caput fica obrigada a recolher os tributos não pagos em decorrência da suspensão de que trata este artigo, acrescidas de juros e multa de mora, na forma da lei, contados a partir da data da aquisição ou do registro da Declaração de Importação - DI, na condição de contribuinte, em relação aos tributos incidentes sobre a importação, e de responsável, em relação à incidência no mercado interno.

Art. 5º A opção pelo regime especial de tributação de que trata esta Lei exige a habilitação junto à Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

(RFB) mediante a apresentação dos documentos e o atendimento dos critérios para qualificação definidos em regulamento.

Parágrafo único. O beneficiário fica obrigado a manter escrituração contábil segregada das receitas e despesas relativas às obras de infraestrutura básica ou de relevante interesse nacional submetidas ao regime especial de tributação.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI

Nº 1649, DE 2024

Institui o regime especial de tributação para as obras de reconstrução de infraestrutura básica em casos de catástrofes e para obras de relevante interesse nacional.

AUTORIA: Senador Wilder Morais (PL/GO)



[Página da matéria](#)



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Morais

PROJETO DE LEI N° , DE 2024

Institui o regime especial de tributação para as obras de reconstrução de infraestrutura básica em casos de catástrofes e para obras de relevante interesse nacional.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica instituído o regime especial de tributação aplicável às obras de reconstrução de infraestrutura básica em casos de catástrofes e para obras de relevante interesse nacional, por meio de execução direta ou pela outorga ou contratação de terceiros.

Art. 2º Para fins desta lei, entende-se por:

I – Infraestrutura básica:

a) estradas e rodovias;

b) pontes e viadutos;

c) sistemas de abastecimento de água e saneamento;

d) redes de energia elétrica e gás;

e) hospitais e escolas;

f) outros tipos de infraestrutura, conforme definido em regulamento.



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Morais

II – Catástrofes: eventos imprevisíveis, adversos e repentinos que causam danos significativos ao meio ambiente e à infraestrutura e que demandam respostas emergenciais e ações de recuperação, podendo ser classificadas em:

a) naturais: terremotos, furacões, ciclones, enchentes, deslizamentos de terra, incêndios florestais e outras definidas em regulamento; e

b) tecnológicas ou industriais: vazamento de produtos químicos, acidentes nucleares, desastres de transporte, incêndios industriais e outras definidas em regulamento.

III – obras de relevante interesse nacional aquelas que:

a) promovam o desenvolvimento econômico regional ou nacional;

b) garantam a segurança ou a saúde pública;

c) promovam a integração nacional;

d) promovam a segurança nacional; e

e) sejam de interesse público notório, conforme definido em regulamento.

§ 1º A situação de catástrofe e o relevante interesse nacional das obras serão reconhecidas por decreto do Poder Executivo ou por resolução do Congresso Nacional.

§ 2º O ato que reconhece a catástrofe ou o relevante interesse nacional deve especificar a extensão geográfica e o tempo em que irá viger o regime especial de tributação de que trata o *caput* deste artigo, não podendo esta exceder a dois anos, prorrogável uma única vez por igual período mediante edição de novo ato.



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Morais

§ 3º O disposto

Art. 3º Para cada obra submetida ao regime especial de tributação de que trata esta Lei, haverá a suspensão dos seguintes tributos em relação à pessoa jurídica executante:

I – Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ);

II – Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI);

III – Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL);

IV - Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS); e

V – Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP);

VI – Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS).

§ 1º A suspensão de que trata o *caput* deste artigo se converterá em isenção quando da conclusão da obra de reparação da infraestrutura básica ou da obra de relevante interesse nacional.

§ 2º A não conclusão da obra de reparação da infraestrutura básica ou da obra de relevante interesse nacional, no tempo definido pelo ato de reconhecimento da catástrofe ou do relevante interesse nacional da obra, implicará perda da eficácia do regime especial de tributação, tornando-se automaticamente exigíveis os tributos suspensos, de que trata o *caput* deste artigo, cumulados de multa de mora e juros, calculados desde a ocorrência dos respectivos fatos geradores.

§ 3º A isenção de que trata o § 1º deste artigo não gera direito a crédito para ser compensado com o que for apurado pelo beneficiário do regime especial de tributação.



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Morais

Art. 4º A opção pelo regime especial de tributação de que trata esta Lei exige a habilitação junto à Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB) mediante a apresentação dos documentos necessários para comprovar o direito à opção e o atendimento dos critérios para qualificação da obra como de infraestrutura básica ou como de relevante interesse nacional.

§ 1º O beneficiário fica obrigado a manter escrituração contábil segregada das receitas e despesas relativas às obras de infraestrutura básica ou de relevante interesse nacional submetidas ao regime especial de tributação.

§ 2º As condições para opção e utilização dos benefícios do regime especial de tributação de que trata esta Lei serão definidas em regulamento.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil tem sido assolado por diversas catástrofes que têm afetado diversas regiões do País. Cito as recentes enchentes que atingem o Rio Grande do Sul, que deixaram uma grande parte daquele Estado submerso, gerando grandes prejuízos a população local, desabrigando milhares de famílias e comprometendo a infraestrutura básica local como escolas, creches, hospitais, a rede de abastecimento de água e esgoto, distribuição de energia elétrica e tantas outras.

Mas o que acontece no Rio Grande do Sul não é um caso isolado. Distúrbios climáticos que geraram forte chuva recentemente também se verificaram nos estados da Bahia, Minas Gerais e São Paulo. Relembro que houve deslizamentos de terra e enchentes no litoral norte de São Paulo em fevereiro de 2023, em Ubatuba, São Sebastião, Guarujá,



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Morais

Ilhabela, Caraguatatuba e Bertioga, onde fora declarado estado de calamidade pública.

Não somente eventos climáticos têm causado catástrofes no Brasil, mas também acidentes industriais, como o caso do rompimento das barragens de Brumadinho e Mariana, em Minas Gerais, que ficaram submersas em uma lama tóxica da atividade de mineração e tiveram seus rios poluídos por aqueles dejetos.

O Congresso Nacional não pode ficar inerte com a situação enfrentada pelas regiões afetadas por essas catástrofes. Por isso, como forma de contribuir com a reconstrução dessas regiões, proponho a criação de um regime especial de tributação que suspenda a exigibilidade dos tributos federais para as obras de restauração da infraestrutura básica afetada pelas catástrofes reconhecidas pelo poder público.

Para garantir que os objetivos do regime especial de tributação sejam atingidos, a suspensão que esse veicula se converterá em isenção sob a condicionante da conclusão das obras de reconstrução ou das obras de relevante interesse nacional, nos termos do regulamento a ser editado pelo Poder Executivo.

Destaco que, igualmente aos empreendimentos de reconstrução das áreas afetadas por catástrofes, as obras de relevante interesse nacional devem receber o mesmo tratamento tributário, a fim de reduzir o custo dos empreendimentos que possam beneficiar a população brasileira. É completamente contraditório cobrar tributos sobre empreendimentos que são de relevante interesse do Estado para o benefício do cidadão.

Caberá ao Poder Executivo ou ao Congresso Nacional o reconhecimento do estado de catástrofe ou o relevante interesse nacional da obra para que os beneficiários possam optar pelo regime especial de tributação ora proposto.

Dessa forma, esta proposição contribuirá como auxílio para a recuperação das áreas afetadas pelas catástrofes e para a realização de obras de relevante interesse nacional, atendendo os postulados constitucionais da



Senado Federal
Gabinete do Senador Wilder Morais

solidariedade e do desenvolvimento nacional. Por essa razão, peço o apoio dos ilustres Pares para que esta relevante matéria seja aprovada.

Sala das Sessões,

Senador WILDER MORAIS



CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Mecias de Jesus

EMENDA Nº - CI
(ao PL 1649/2024)

Acrescente-se, onde couber, no Projeto o seguinte artigo:

“Art. Os benefícios previstos nesta Lei aplicam-se também na hipótese de, em conformidade com as normas contábeis aplicáveis, as receitas das pessoas jurídicas titulares de contratos de concessão de serviços públicos reconhecidas durante a execução das obras dos incisos I e III do art. 2º terem como contrapartida ativo intangível representativo de direito de exploração ou ativo financeiro representativo de direito contratual incondicional de receber caixa ou outro ativo financeiro, estendendo-se, inclusive, aos projetos em andamento.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como objetivo ampliar o alcance do regime especial de tributação instituído pelo Projeto de Lei nº 1.649, de 2024. O texto original já propõe a suspensão da exigibilidade dos tributos federais para as receitas das pessoas jurídicas executantes das obras de reconstrução de infraestrutura básica afetada por catástrofes e para obras de relevante interesse nacional. No entanto, para que as medidas propostas realmente atinjam seus objetivos, é essencial considerar todos os elementos envolvidos na realização dessas obras.

É importante, na execução dessas obras, lembrar a situação das pessoas jurídicas titulares de contratos de concessão de serviços públicos, em especial quanto à existência de ativo intangível representativo de direito de exploração ou ativo financeiro representativo de direito contratual incondicional de receber caixa ou outro ativo financeiro.



Assim, proponho emenda para que os benefícios previstos apliquem-se também na hipótese de, em conformidade com as normas contábeis aplicáveis, as receitas das pessoas jurídicas titulares de contratos de concessão de serviços públicos reconhecidas durante a execução das obras de reconstrução de infraestrutura básica afetada por catástrofes e de relevante interesse nacional terem como contrapartida ativo intangível representativo de direito de exploração ou ativo financeiro representativo de direito contratual incondicional de receber caixa ou outro ativo financeiro, estendendo-se, inclusive, aos projetos em andamento.

Ante o exposto, demonstrando o compromisso do Poder Legislativo com as obras de reconstrução de infraestrutura básica em casos de catástrofes e para obras de relevante interesse nacional, espero contar com o apoio de nossos Pares para aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 21 de maio de 2024.

**Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)**



Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8325893982>



CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Mecias de Jesus

EMENDA N^º - CI
(ao PL 1649/2024)

O Projeto de Lei nº 1.649, de 2024, passa a vigorar acrescido do seguinte art. 4º, renumerando-se os atuais arts. 4º e 5º para arts. 5º e 6º, respectivamente:

“Art. 4º No caso de venda ou de importação de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos, novos, e de materiais de construção para utilização ou incorporação nas obras dos incisos I e III do art. 2º, fica suspensa a exigência dos tributos de que tratam os incisos do art. 3º e dos mesmos tributos quando incidentes sobre a importação.

§ 1º As suspensões de que trata este artigo convertem-se em alíquota 0 (zero) após a utilização ou incorporação do bem ou material de construção na obra referida no *caput*.

§ 2º A pessoa jurídica que não utilizar ou incorporar o bem ou material de construção na obra referida no *caput* fica obrigada a recolher os tributos não pagos em decorrência da suspensão de que trata este artigo, acrescidas de juros e multa de mora, na forma da lei, contados a partir da data da aquisição ou do registro da Declaração de Importação - DI, na condição de contribuinte, em relação aos tributos incidentes sobre a importação, e de responsável, em relação à incidência no mercado interno.” (N.R.)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como objetivo ampliar o alcance do regime especial de tributação instituído pelo Projeto de Lei nº 1.649, de 2024. O texto original já propõe a suspensão da exigibilidade dos tributos federais para as receitas das pessoas jurídicas executantes das obras de reconstrução de

infraestrutura básica afetada por catástrofes e para obras de relevante interesse nacional. No entanto, para que as medidas propostas realmente atinjam seus objetivos, é essencial considerar todos os elementos envolvidos na realização dessas obras.

Máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos, novos, assim como materiais de construção, são componentes fundamentais para a execução de qualquer obra de infraestrutura. A aquisição desses insumos, muitas vezes importados, representa um custo significativo para as empresas, onerando o processo de reconstrução e a execução de obras de interesse nacional.

A suspensão da exigência de tributos sobre a venda e importação desses itens não apenas reduzirá os custos totais das obras, mas também incentivará a celeridade na sua realização, beneficiando diretamente a recuperação das áreas afetadas e a execução de projetos de grande interesse para o país.

Além disso, a conversão da suspensão tributária em alíquota zero após a utilização ou incorporação dos bens e materiais nas obras garantirá que os benefícios fiscais sejam efetivamente aplicados apenas aos fins propostos, evitando desvirtuamentos e assegurando a correta aplicação dos recursos públicos.

Dessa forma, ao aprovar esta emenda, o Poder Legislativo reforçará seu compromisso com a reconstrução de infraestrutura básica em casos de catástrofes e com a realização de obras de relevante interesse nacional, proporcionando um ambiente tributário mais favorável e eficiente para essas iniciativas essenciais à recuperação e ao desenvolvimento do país.

Ante o exposto, espero contar com o apoio de nossos Pares para aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 21 de maio de 2024.

**Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)**

2

PARECER N° , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 4.042, de 2020, do Senador Rodrigo Cunha, que *altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979 que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências.*

Relator: Senador **CHICO RODRIGUES**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Lei (PL) nº 4.042, de 2020, de autoria do Senador Rodrigo Cunha.

O projeto é composto por quatro artigos. O art. 1º indica seu objeto, que é a alteração da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências, para diminuir para cinco metros a faixa não edificável existente ao longo das ferrovias.

O art. 2º promove a alteração do art. 4º da lei supra para determinar que *ao longo das faixas de domínio público das rodovias e ferrovias, a reserva de faixa não edificável de, no mínimo, 15 (quinze) metros de cada lado poderá ser reduzida até 5 (cinco) metros de cada lado por lei municipal ou distrital que aprovar o instrumento do planejamento territorial.*

O art. 3º também altera o referido art. 4º para estabelecer que *em caso de longeva e manifesta inativação de malha ferroviária e considerável desenvolvimento territorial que afete sua restruturação, ambas faixa de domínio e área não edificável das ferrovias poderão ser prescindidas, desde que por autorização legal de lei municipal ou distrital que aprove o instrumento do planejamento territorial e ordenamento urbano, atendido o interesse local.*

O quarto e último artigo do PL dispõe sobre a cláusula de vigência da lei, que ocorrerá cento e oitenta dias após a sua publicação oficial.

Justifica a autor do PL que há um abandono do sistema ferroviário brasileiro e uma drástica redução de investimentos no setor. Ao mesmo tempo, as cidades às margens das ferrovias avolumaram-se invadindo o espaço que antes eram ocupados pelas estradas de ferro. Ante o exposto, o autor do PL entende que é preciso atualizar o arcabouço normativo no âmbito do parcelamento do solo urbano, de maneira a garantir o direito à moradia, à propriedade e à sua função social.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental. A matéria foi inicialmente distribuída a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura e, após, segue para a Comissão de Desenvolvimento Regional (CRD), em decisão terminativa.

II – ANÁLISE

A Constituição atribuiu aos municípios a competência para ordenar o território urbano, mediante planejamento e controle do parcelamento, do uso e da ocupação do solo urbano (art. 30, VIII) e à União a competência para explorar o transporte ferroviário (art. 21, XII, d) e para legislar sobre direito urbanístico (art. 24, I). Outrossim, não identificamos quaisquer óbices quanto à juridicidade e à regimentalidade do projeto aqui analisado.

À Comissão de Serviços de Infraestrutura compete opinar sobre matérias pertinentes a transportes de terra e outros assuntos correlatos, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal.

Na redação original da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979 (lei de parcelamento do solo urbano), a faixa não edificável de quinze metros de cada lado exigida ao longo das faixas de domínio das rodovias, ferrovias e dos cursos d’água era um requisito urbanístico a ser atendido pelos loteamentos (art. 4º, inciso III).

Recentemente, a lei de parcelamento do solo urbano foi alterada para determinar que:

- a reserva de quinze metros de cada lado de faixa não edificável nas rodovias poderá ser reduzida por lei municipal ou distrital até o limite de cinco metros de cada lado (inciso III); e
- a faixa não edificável ao longo das faixas de domínio das ferrovias será de quinze metros de cada lado.

Parte da redação do art. 2º do PL em análise já está contemplada na lei, que é exatamente a possibilidade da redução da faixa não edificável das rodovias. Essa alteração se deu por meio da Lei nº 13.913, de 25 de novembro de 2019. Com relação às ferrovias, durante a tramitação do Projeto de Lei nº 693, de 2019, que deu origem a lei supra, o Congresso Nacional entendeu que a faixa não edificável desse modal deve merecer tratamento diferenciado e, por isso, a faixa mínima de quinze metros para cada lado foi mantida.

Transcrevemos as razões apresentadas no voto do relator do PL nº 693, de 2019, com cujo teor concordamos integralmente.

“Ao contrário do que normalmente ocorre com as rodovias, a faixa de domínio das ferrovias tem grande variação de largura a depender do trecho. Assim, a premissa de que a faixa de domínio possui área e condições suficientes de, por si só, garantir a plena segurança da operação e terceiros não se confirma no setor ferroviário nas mesmas condições do que poderia se aplicar ao setor rodoviário.

Por uma série de fatores, entre eles a idade de boa parte dos trechos, muitos deles construídos há mais de 100 anos, as faixas de domínio ferroviárias não seguem um padrão único, podendo, em diversos trechos, ser de apenas 5 metros, por exemplo, em contraste com a premissa de 40 metros mencionada na justificação da proposta original, que pode ser adequada no caso de rodovias, mas não é a realidade do setor ferroviário. Nesses casos, que não são raros, a existência de uma área não edificável, a despeito de seu caráter eminentemente privado, é uma garantia à população do entorno para a mitigação de riscos relacionados à atividade e seus impactos potenciais. Assim, tanto a redução da área objeto da limitação administrativa, quanto a anistia às construções irregulares constituem fator de risco ao município e ao modo de vida urbano no que tange à relação entre cidade e ferrovia, seja no dia a dia da operação, seja na ocorrência de um evento extraordinário, como um acidente ferroviário, lembrando que há composições que possuem mais de três quilômetros de extensão da locomotiva até o último vagão, o que torna o impacto potencial de segurança relevante, a despeito das melhores práticas empregadas e da substancial

diminuição de índices de sinistros do gênero nos últimos anos decorrentes de investimentos constantemente realizados. Dessa maneira, se mostra imprescindível a manutenção de pelo menos 15 metros de área não edificável ao longo das ferrovias para garantia do interesse público, especialmente a segurança dos municípios em geral.

A manutenção da atual disciplina é essencial também para que não se estimulem ou se criem conflitos urbanos decorrentes da relação entre cidade e ferrovia, já que quanto mais edificações muito próximas às linhas férreas, maior o potencial de pessoas adentrarem a própria faixa de domínio ou permanecerem mais próximas à operação desnecessariamente. Além disso, deve-se atentar para um dos objetivos da área não-edificável definido no Art. 4º, Inciso III, da Lei 6.766/1979 de proteger as proximidades das águas correntes e dormente ou reservar espaços de segurança nas rodovias públicas, ferrovias e dutos. Desta forma é importante a manutenção da reserva de 15 metros para cada lado da faixa não edificável para as ferrovias, de forma a possibilitar melhor intervenções futuras, para minimizar possíveis impactos negativos e promover o uso eficiente do solo urbano, observando o plano diretor do município e, nas regiões metropolitanas, o plano de desenvolvimento urbano integrado.”

Destarte, o art. 2º do PL, ao permitir que a área não edificável da ferrovia seja diminuída para cinco metros, vai de encontro a todos os argumentos acima e, por isso, julgamos que o texto não pode prosperar.

No mesmo sentido, se posicionam a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF).

A ANTT apresenta diversos argumentos para sugerir a rejeição do PL, entre eles: as recorrentes invasões nas faixas de domínio; as construções irregulares nas áreas não edificáveis contíguas às ferrovias; as reduzidas larguras das faixa de domínio das ferrovias brasileiras, muitas vezes centenárias; a necessária higiene e conforto ambiental (térmico, acústico, luminoso e energético); e, sobretudo, a ampliação da segurança, proporcionados pela faixa *non aedificandi*, de no mínimo 15 (quinze) metros, aos imóveis lindeiros à via férrea.

A ANTF, por sua vez, entende que a premissa de que a faixa de domínio possui área e condições suficientes para garantir, por si só, a plena segurança da operação e de terceiros, não se confirma no setor ferroviário nas mesmas condições do que poderia se aplicar ao setor rodoviário. A manutenção da existência de uma área não edificável com 15 (quinze) metros

a partir da faixa de domínio, além de ser necessária à operação segura das ferrovias que conta com composições de até 3km de extensão, é uma garantia à população do entorno para a mitigação de riscos relacionados à atividade ferroviária e seus impactos potenciais.

Assim, a redução da faixa não edificável coloca em risco a vida das pessoas. e prejudica a operação ferroviária.

Quanto à proposta de alteração do art. 3º do PL, entendemos que o texto é inconstitucional. A competência para dispor sobre o sistema ferroviário federal é da União, sendo assim não cabe aos municípios definir a extensão das faixas de domínio e das áreas não edificáveis das ferrovias.

Adicionalmente, o texto proposto usa termos abstratos e não determina objetivamente o que são “casos de longeva e manifesta inativação de malha ferroviária”, tampouco quem seria a autoridade competente para declarar a inativação dos trechos ferroviários.

Seria necessário estabelecer no PL ou em regulamento da autoridade federal competente a definição do termo “longeva e manifesta inativação de malha ferroviária” e, ato contínuo, atribuir à União a competência para autorizar a ocupação de faixas de domínio de ferrovias definitivamente desativadas.

Ocorre que não há necessidade de se promover qualquer alteração no ordenamento jurídico quanto à possibilidade de extinção de ferrovias federais para a reurbanização local, uma vez que tal competência já é do Poder Executivo Federal, nos termos da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV).

O art. 41 da Lei do SNV legal estabelece que as relações descritivas das ferrovias que integrem o Subsistema Ferroviário Federal serão elaboradas segundo os critérios da própria lei e atualizadas, anualmente, por ato do Poder Executivo Federal. Já o art. 24 estabelece que a União é o ente competente para desativar trechos ferroviários de tráfego inexpressivo para os quais não haja operadores interessados na outorga. E, por fim, o parágrafo único do mesmo artigo preocupa-se ainda em determinar que, decorridos cinco anos da decretação da desativação, a faixa de domínio do trecho desativado poderá ser erradicada e utilizada apenas para finalidades que não impeçam sua posterior reutilização como ferrovia.

Aliás, todos os comandos citados são oriundos da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021 (Lei das Ferrovias), que dispõe sobre a organização do transporte ferroviário, o uso da infraestrutura ferroviária, os tipos de outorga para a exploração indireta de ferrovias em território nacional, as operações urbanísticas a elas associadas e dá outras providências.

Promover alterações no ordenamento pátrio para suprimir trechos ferroviários sem que haja os devidos estudos de viabilidade técnica e econômica de longo prazo é caminhar na contramão de todo o esforço que o Congresso Nacional envidou para a aprovação de tão importante marco para o setor ferroviário brasileiro.

Embora o nobre autor do PL tenha razão quanto às diversas ferrovias brasileiras sucateadas e abandonadas, o momento atual é de restabelecer o uso das ferrovias seja para o transporte de carga, seja para o transporte de passageiros sobretudo nas áreas urbanas. O momento não é de convalidar ou anistiar trechos invadidos pela ocupação desordenada das cidades mas sim olhar para o futuro com vistas ao reaproveitamento do sistema ferroviário alinhado com um maior planejamento urbanístico ao longo desses sistemas, previsto na recente Lei das Ferrovias.

Nesse sentido, julgamos importante manter as faixas de domínio e as áreas não edificáveis nos termos da legislação vigente. E, nas hipóteses em que o Governo Federal entender pertinente, basta que as ferrovias sejam extintas por ato do Poder Executivo.

III – VOTO

Ante o exposto votamos pela **rejeição** do Projeto de Lei nº 4.042, de 2020.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Rodrigo Cunha

PROJETO DE LEI N° , DE 2020

SF/20505.39971-24

Altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979 que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, a fim de diminuir para 5 metros a faixa não-edificável existentes ao longo das faixas de domínio público das ferrovias.

Art. 2º O inciso III do artigo 4º da lei 6.766, de 19 de dezembro de 1979 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º

III - ao longo das faixas de domínio público das rodovias e ferrovias, a reserva de faixa não edificável de, no mínimo, 15 (quinze) metros de cada lado poderá ser reduzida até 5 (cinco) metros de cada lado por lei municipal ou distrital que aprovar o instrumento do planejamento territorial.”

Art. 3º O artigo 4º da lei 6.766, de 19 de dezembro de 1979, passará a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

“Art. 4º

§ 1º-A. – em caso de longeva e manifesta inativação de malha ferroviária e considerável desenvolvimento territorial que afete sua restruturação, ambas faixa de domínio e área não edificável das ferrovias poderão ser prescindidas, desde que por autorização legal de lei municipal ou distrital que aprove o instrumento do planejamento territorial e ordenamento urbano, atendido o interesse local.” (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Indubitável que a política férrea tem grande parcela de contribuição sobre desenvolvimento nacional. No Brasil, o modal férreo representa e representou uma das soluções para a logística dos mais diversos bens postos à circulação no mercado doméstico, sobretudo pelos módicos custos que o transporte oferece.

A história das ferrovias no Brasil data do século passado, mais precisamente a partir do 1850. A partir de um Brasil imperial, as ferrovias foram idealizadas com objetivo de interligar diversos polos econômicos de modo ordenado e, em especial, alternativo à navegação fluvial/marítima ou rodoviária.

Ocorre que, sob uma perspectiva histórica, a ideologia político-administrativa que fundamenta(va) a malha férrea brasileira, notadamente a partir de 1950, encontrou seu declínio, culminando numa manifesta decadência a partir de modelos logísticos que conferiram o devido peso ao sistema rodoviário aliado à drástica redução de investimentos no setor ferroviário.

Esse discurso se acentua sob o argumento de que as dimensões continentais do Brasil justificam o perecimento (ou desenvolvimento aquém) da rede ferroviária em operação. Ademais, nos anos 1990, a política nacional desestatização alcançou o setor, privatizando ou descentralizando a prestação do serviço público férreo brasileiro, o que – em determinadas regiões do país – somente favoreceu ao abandono do modal.

Essa análise introdutória se mostra conveniente e proveitosa, a fim de que se evidencie um aspecto importante: apesar de tal abandono em determinadas regiões brasileiras, das quais evidenciamos a região Nordeste, as cidades às margens ou mesmo “cortadas” pela malha ferroviária se avolumaram, ampliando suas dimensões sem embargo dos espaços que dantes eram ocupados pelas estradas de ferro.

Inequivocamente, a realidade de abandono das linhas férreas trouxe consigo um fenômeno social desconcertante: o

SF/20505.39971-24

desenvolvimento urbano, ordenado ou não, resultou num processo de multiplicação de edificações alheio à remota noção social contemporânea de que outrora existia uma linha férrea operacional em algum Município, bairro ou rua Brasil a fora.

Núcleos familiares, empresas (de pequeno, médio ou grande parte) ou mesmo edificações públicas erigiram-se às margens ou sobre ao que, há muito, fazia parte da malha ferroviária.

Malgrado tais fenômenos sociais, a legislação vigente não acompanha e, portanto, não se coaduna com a escorreita regulamentação que a política férrea exige, razão pela qual é preciso atualizar o arcabouço normativo acerca do parcelamento do solo urbano, objetivando alcançar situações que melhor guarneçem o direito à moradia, à propriedade e à sua função social, à livre iniciativa e, sobretudo, à dignidade da pessoa humana.

Sala das Sessões,

RODRIGO CUNHA
Senador da República


SF/20505.39971-24



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI

Nº 4042, DE 2020

Altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979 que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências.

AUTORIA: Senador Rodrigo Cunha (PSDB/AL)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 6.766, de 19 de Dezembro de 1979 - Lei do Parcelamento do Solo Urbano; Lei Lehmann; Lei do Parcelamento do Solo; Lei do Parcelamento Urbano; Lei do Loteamento e Parcelamento do Solo - 6766/79

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1979;6766>

- artigo 4º

- inciso III do artigo 4º

3

PARECER N° , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Ofício “S” nº 19, de 2019, da CODESA - Companhia Docas do Espírito Santo, que *encaminha, em cumprimento ao § 2º do art. 23 da Lei nº 13.303, de 30 junho de 2016 (Lei das Estatais), combinado com o artigo 37, § 3º, do Decreto nº 8.945/2016, a análise anual de atendimento das metas e resultados na execução do plano de negócios e da estratégia de longo prazo da CODESA, realizadas pelo Conselho de Administração.*

Relator: Senador **BETO FARO**

I – RELATÓRIO

Encontra-se para análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), o Ofício “S” nº 19, de 2019, da CODESA – Companhia Docas do Espírito Santo, que “encaminha, em cumprimento ao § 2º do art. 23 da Lei nº 13.303, de 30 junho de 2016 (Lei das Estatais), combinado com o artigo 37, § 3º, do Decreto nº 8.945/2016, a análise anual de atendimento das metas e resultados na execução do plano de negócios e da estratégia de longo prazo da CODESA, realizadas pelo Conselho de Administração”.

O cerne das informações encaminhadas são dois documentos, um que mostra o planejamento estratégico daquela empresa, e o outro, que também trata do mesmo assunto, mas que é denominado de “booklet Codesa 2016-2035”.

Sinteticamente, os documentos traçam o processo de planejamento estratégico da CODESA, e oferecem uma visão geral de conceitos como o ciclo de vida da gestão estratégica, identidade, diagnóstico, direção e planejamento. Os documentos também incluem uma análise SWOT e um mapa estratégico com objetivos e iniciativas.

A visão de futuro da empresa é “ser uma Autoridade Portuária líder no desenvolvimento do complexo logístico multipropósito do Espírito Santo, reconhecida pela eficiência e flexibilidade no atendimento a grandes e pequenos usuários, tornando-se indutora da economia regional”.

A missão da empresa é “atrair e disponibilizar as condições de infraestrutura ao complexo logístico, promovendo a eficiência, qualidade e sustentabilidade das operações”.

Os valores corporativos são alinhamento estratégico, zelo pela regularidade, foco em eficiência, operação com segurança, respeito ao meio ambiente e transparência.

Também merece destaque que o primeiro documento contém uma seção (6.2), denominada “quadro de iniciativas”, que apresenta uma série de objetivos, detalhados nas mencionadas iniciativas; e que o “booklet” contém uma seção (4), denominada “atualização dos planos de ação”, que apresenta sete ações/projetos a serem cumpridos por aquela empresa, tais como “melhorar [o] controle de armazenagem de cargas”.

II – ANÁLISE

Em nosso Relatório buscamos apontar pontos de destaque do OFS nº 19, de 2019, os quais julgamos serem de interesse desta douta Comissão de Serviços de Infraestrutura.

O encaminhamento da referida documentação ao Senado pela Codesa visou a cumprir com o que determina o § 2º do art. 23 da Lei das Estatais (nº 13.303, de 30 de junho de 2016) (grifamos):

“Art. 23. É condição para investidura em cargo de diretoria da empresa pública e da sociedade de economia mista a assunção de compromisso com metas e resultados específicos a serem alcançados, que deverá ser aprovado pelo Conselho de Administração, a quem incumbe fiscalizar seu cumprimento.

§ 1º Sem prejuízo do disposto no caput, a diretoria deverá apresentar, até a última reunião ordinária do Conselho de Administração do ano anterior, a quem compete sua aprovação:

I - plano de negócios para o exercício anual seguinte;

II - estratégia de longo prazo atualizada com análise de riscos e oportunidades para, no mínimo, os próximos 5 (cinco) anos.

§ 2º Compete ao Conselho de Administração, sob pena de seus integrantes responderem por omissão, promover anualmente análise de atendimento das metas e resultados na execução do plano de negócios e da estratégia de longo prazo, devendo publicar suas conclusões e informá-las ao Congresso Nacional, às Assembleias Legislativas, à Câmara Legislativa do Distrito Federal ou às Câmaras Municipais e aos respectivos tribunais de contas, quando houver.

§ 3º Excluem-se da obrigação de publicação a que se refere o § 2º as informações de natureza estratégica cuja divulgação possa ser comprovadamente prejudicial ao interesse da empresa pública ou da sociedade de economia mista.”

III – VOTO

Ante o exposto, votamos para que esta Comissão tome conhecimento do teor do OFS nº 19, de 2019, e proceda a seu posterior arquivamento.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

PILAR ESTRATÉGICO	Obj	OBJETIVOS
IV - Benefícios Gerados		<ol style="list-style-type: none"> 1 Alcançar os interesses das partes interessadas 2 Sustentabilidade Financeira Organizacional
III - Administração Portuária Eficiente e Integrada		<ol style="list-style-type: none"> 3 Promover ações comerciais para desenvolvimento do Porto de Barra do Riacho 4 Atuar comercialmente na promoção dos portos administrados pela CODESA para atração de Players e cargas 5 Criar condições para consolidação do offshore 6 Desenvolver ações comerciais para promoção do Porto de Águas Profundas
II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura		<ol style="list-style-type: none"> 7 Aprimorar as relações institucionais 8 Implantar gestão e acompanhamento financeiro independentes para os portos administrados pela CODESA 9 Colaboradores qualificados e motivados para a administração pública 10 Formalizar processos e implantação de um sistema de gestão para todas as áreas da administração portuária 11 Adequar as operações do porto às normas legais 12 Intensificar o acompanhamento e da gestão de risco e processos
I - Infraestrutura e Operações Competitivas		<ol style="list-style-type: none"> 13 Implantar programas de manutenção preventiva e corretiva 14 Melhorar a infraestrutura do acesso marítimo aos portos administrados pela CODESA 15 Melhorar a infraestrutura do acesso terrestre aos portos administrados pela CODESA 16 Criar condições adequadas aos atendimentos de navios porta-contêineres nos portos administrados pela CODESA 17 Estimular as melhorias e ações ambientais e de saúde e de segurança do trabalho 18 Implantar o conceito de porto inteligente 19 Ottimizar uso da infraestrutura existente

00100.053571/2019-37



PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

5.3 MAPA ESTRATÉGICO

MAPA ESTRATÉGICO						
VISÃO DE FUTURO		Ser uma Autoridade Portuária líder no desenvolvimento do complexo logístico multipropósito do Espírito Santo, reconhecida pela eficiência e flexibilidade no atendimento a grandes e pequenos usuários, tornando-se indutora da economia regional.				
IV - Benefícios Gerados		Sustentabilidade Financeira Organizacional	Alcançar os interesses das partes interessadas			
II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura		Promover ações comerciais para desenvolvimento do Porto de Barra do Riacho	Atuar comercialmente na promoção dos portos administrados pela CODESA para atração de Players e cargas	Criar condições para consolidação do offshore	Desenvolver ações comerciais para promoção do Porto de Águas Profundas	
III - Administração Portuária Eficiente e Integrada		Aprimorar as relações institucionais	Implantar gestão e acompanhamento financeiro independentes para os portos administrados pela CODESA	Colaboradores qualificados e motivados para a administração pública	Formalizar processos e implantação de um sistema de gestão para todas as áreas da administração portuária	Adequar as operações do porto às normas legais
I - Infraestrutura e Operações Competitivas		Implantar programas de manutenção preventiva e corretiva	Melhorar a infraestrutura do acesso marítimo aos portos administrados pela CODESA	Melhorar a infraestrutura do acesso terrestre aos portos administrados pela CODESA	Criar condições adequadas aos atendimentos de navios porta-contêineres nos portos administrados pela CODESA	Estimular as melhorias e ações ambientais e de saúde e de segurança do trabalho
VALORES CORPORATIVOS		Alinhamento estratégico	Foco em eficiência	Respeito ao meio ambiente		Implantar o conceito de porto inteligente
		Zelo pela regularidade	Operação com segurança	Transparéncia		Otimizar uso da infraestrutura existente

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

PILAR ESTRATÉGICO	Obj	OBJETIVOS	Ind	INDICADORES
IV - Benefícios Gerados	1	Alicançar os interesses das partes interessadas	1.1	Percentual de Cumprimento das Metas de Gestão
	2	Sustentabilidade Financeira Organizacional	1.2	Percentual de Cumprimento das Metas Empresariais
	3	Promover ações comerciais para desenvolvimento do Porto de Barra do Riacho	1.3	Valor total de investimentos em novos negócios
III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	4	Atuar comercialmente na promoção dos portos administrados pela CODESA para atração de Players e cargas	1.4	Imobilização do Patrimônio Líquido
	5	Criar condições para consolidação do offshore	2.1	Fluxo de Caixa Operacional (FCO) sobre EBITDA
	6	Desenvolver ações comerciais para promoção do Porto de Águas Profundas	2.2	Retorno sobre o Capital Ajustado
	7	Aprimorar as relações institucionais	2.3	Orcamento realizado (POG) - Recurso (sempre acumulado até mês)
	8	Implantar gestão e acompanhamento financeiro independentes para os portos administrados pela CODESA	2.4	Orcamento realizado (POG) - Dispêndio (sempre acumulado até mês)
	9	Colaboradores qualificados e motivados para a administração pública	2.5	Taxa de participação
II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	10	Formalizar processos e implantação de um sistema de gestão para todas as áreas da administração portuária	2.6	Índice de autosuficiência tarifária
	11	Adequar as operações do porto às normas legais	2.7	Proporção em representação entre as receitas (tarifárias e total)
	12	Intensificar o acompanhamento e da gestão de risco e processos	2.8	Índice de arrecadação da receita patrimonial faturada
	13	Implantar programas de manutenção preventiva e corretiva	2.9	Proporção em representação entre as receitas (patrimonial e total)
	14	Melhorar a infraestrutura do acesso marítimo aos portos administrados pela CODESA	2.10	Lucratividade
	15	Melhorar a infraestrutura do acesso terrestre aos portos administrados pela CODESA	3.1	Período da consignação média
	16	Criar condições adequadas aos atendimentos de navios porto-contêineres nos portos administrados pela CODESA	4.1	Índice de movimentação de contêineres (vazios)
I - Infraestrutura e Operações Competitivas	17	Estimular as melhorias e ações ambientais e de saúde e de segurança do trabalho	4.2	Utilização da capacidade instalada no porto organizado
	18	Implantar o conceito de porto inteligente	4.3	Market Share no Porto Organizado (por perfil de carga - volume)
	19	Otimizar uso da infraestrutura existente	4.4	Market Share no Comércio Exterior (por perfil de carga - Valor)
			5.1	Execução do Orçamento de Investimentos
			7.3	Índice de resposta aos pedidos de informação dentro do prazo
			7.5	Execução do Orçamento de Investimentos
			9.1	Horas de capacitação por funcionário próprio
			9.2	Produtividade por Operador Portuário*
			10.1	Eficácia de fiscalização*
			10.2	Tempo médio de resposta aos pedidos de informação
			10.3	Índice de atendimentos em até 30 dias
			10.4	Tempo médio de análise de pleitos de pré qualificação*
			10.5	Tempo médio de atendimento, pelos candidatos à pré qualificação/renovação, às solicitações realizadas*
			10.6	Tempo médio de estadia de navios
			10.7	Tempo de espera para atração*
			10.8	Tempo de permanência no fundo*
			11.1	Utilização do Porto para retirada de resíduos de embarcações**
			12.1	Utilização do Porto para retirada de resíduos de embarcações**
			13.1	Execução dos planos de manutenção dos portos
			14.1	Distribuição modal no acesso ao porto
			15.1	Utilização da capacidade ferroviária dos acessos ao porto
			16.1	Percentual da frota sem restrição de calado (Canal, Baía e Berço)
			17.1	Gestão de licenças ambientais da Autoridade Portuária*
			17.2	Gestão de licenças ambientais dos terceirizados*
			17.3	Gestão do Meio Ambiente sobre fornecedores de serviços*
			17.4	Cumprimento dos monitoramentos previstos*
			17.5	Conformidade do serviço de coleta de resíduos de embarcações*
			17.6	Conformidade da documentação do serviço de coleta de resíduos de embarcações*
			18.1	Inconsistência nas informações de cargas movimentadas*
			19.1	Exploração das áreas operacionais disponíveis
			19.2	Exploração das áreas não afetas à operação disponíveis
			19.3	Cumprimento da programação de atração*
			19.4	Paralisação da operação*

00100.053571/2019-37



PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

PILAR ESTRATÉGICO	Obj	OBJETIVOS	Inic	INICIATIVAS	Resp
IV - Benefícios Gerados	1	Alcançar os interesses das partes interessadas	1.1		
	2	Sustentabilidade Financeira Organizacional	2.1	Equacionamento do Passivo do Portos	DIRPRE
	3	Promover ações comerciais para desenvolvimento do Porto de Barra do Riacho	3.1	Projeto de Concessão do Porto de Barra do Riacho	DIRPRE
III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	4	Atuar comercialmente na promoção dos portos administrados pela CODESA para atração de Players e cargas	4.1	Projeto de arrendamento do terminal de granéis líquidos – TGL em Capuaba	DIRPRE
	5	Criar condições para consolidação do offshore	4.2	PMI de concessão molhe de Praia Mole	DIRPRE
	6	Desenvolver ações comerciais para promoção do Porto de Águas Profundas	4.3	PMI de concessão dos armazéns em Vitória	DIRPRE
	7	Aprimorar as relações institucionais	4.4	Contratar temporário Buaiz para operação dos silos de Capuaba	DIRPRE
	8	Implantar gestão e acompanhamento financeiro independentes para os portos administrados pela CODESA	4.5	Promover estudos de viabilidade em Vitória para operação de granéis líquidos nos berços 207 e 905	COENGE
	9	Colaboradores qualificados e motivados para a administração pública	5.1	Agilizar processo de cobrança das operações portuárias	CODFOR
II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	9	Colaboradores qualificados e motivados para a administração pública	7.1	Plano de Ouvidoria	COOUI
	10	Formalizar processos e implantação de um sistema de gestão para todas as áreas da administração portuária	7.2	Negociação de Acordos Sindicais	DIRPRE
			8.1	Revisão Tarifária (com reflexos produzidos pelo plano econômico que vem sendo realizado pela UFRGS)	DIRPRE
			8.2	Revisar e diferenciar tarifas entre Barra do Riacho e Vitória	COPLAD
			8.3	Promover a separação dos demonstrativos financeiros de Barra do Riacho e Vitória	CODFOR
			9.1	Desenvolver e implementar um plano de capacitação dos colaboradores	CODRHU
			a)	Transferir a gestão do plano de saúde para empresa especializada e acompanhar;	
			b)	Contratar consultoria para a elaboração do plano;	
			c)	Realizar mapeamento de competências;	
			d)	Incrementar plano de carros e salários;	
			e)	Desenvolver e implementar plano de demissão voluntária;	
			f)	Criar e implementar programa de preparação de sucessores;	
			g)	Desenvolver e atualizar metas e indicadores de desempenho com base no planejamento da CODESA, definindo metas globais, setoriais e individuais (atualização do PLR);	
			h)	Adequar quantidade e alocação dos recursos humanos de acordo com necessidade/competências	
			10.1	Reestruturação Administrativa da CODESA – PMGP	DIRPRE
			10.2	Estruturação do Escritório Diretivo	DIRPRE
			10.3	Atualização do Planejamento Estratégico	DIRPRE
			10.4	Reestruturação da Secretaria Geral da Presidência	DIRPRE
			10.5	Desenvolver estudo e análise dos condutores de custos	COPLAD
			10.6	Implantar plano de contas padrão SEP para todos os portos da CODESA	CODCON
			10.7	Realizar inventário patrimonial	COSERV
			10.8	Implantar sistema de apropriação de custos na Cia DOCAS	CODCON

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

PILAR ESTRATÉGICO	Obj	OBJETIVOS	Inic	INICIATIVAS	Resp
II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	10		10.9	Desenvolver e executar PDTI, assegurando estrutura necessária para manutenção de suas ações e processos a) Desenvolver e executar PDTI b) Prover estrutura necessária para manutenção das ações e processos definidos no PDTI	COINFO
			10.10	Complementar módulos e realizar manutenção do ERP; a) Conduir implantação do BI; b) Realizar a manutenção do ERP	COINFO
			10.11	Identificar tecnologias inteligentes para redução dos custos	CODSUP
			10.12	Melhorar a qualidade e o acesso aos dados estatísticos da CODESA; a) Padronização dos dados estatísticos da CODESA e dos processos relacionados; b) Melhorar o acesso aos dados estatísticos dos terminais públicos e privados, com aumento da abrangência de dados coletados	COINFO
			10.13	Implementar a gestão do conhecimento na CODESA. (Desenvolvimento de estudo sobre o uso da aplicação racial na tecnologia da informação)	COINFO
	11	Adequar as operações do porto às normas legais	11.1	Atualização do Plano de Segurança da Guarda Portuária	COINP
			11.2	Regularizar o aforamento do Porto de Vitória - a) Regularização áreas do Porto junto à SPU.	COARCO
	12		11.3	Atualizar o POZ - a) Atualizar o POZ de acordo com o Plano Mestre, a cada 4 anos	COPAD
		Intensificar o acompanhamento e da gestão de risco e processos	12.1	Reforço da Área de Auditoria	DIRPRE
			12.2	Controlar os processos trabalhistas sobre adicional de risco em andamento e evitar que novos processos sejam gerados; a) Determinar as áreas e os cargos que deverão receber o adicional, padronizando a situação e remunerando todos; b) Desenvolver nova tese jurídica pelo escritório de advocacia trabalhista terceirizadaqueles que têm direito ao benefício (após realização de ação de mapeamento das áreas de risco); c) Realizar ação institucional junto ao poder judiciário para aplicação da tese jurídica definida pela CODESA.	CODRHU
I - Infraestrutura e Operações Competitivas	13	Implantar programas de manutenção preventiva e corretiva	13.1	Estruturar e implantar um Programa de Manutenção Preventiva contínua; a) Identificar periodicamente as estruturas e equipamentos que necessitam de manutenção (utilizar também informações advindas do inventário patrimonial proposto) - levantar edificações, estruturas de cais, automóveis, etc.; b) Analisar manutenção versus tempo, para periodizar a manutenção preventiva, de forma a minimizar as intervenções corretivas e estipular rotinas para as manutenções; c) Realizar manutenção preventiva contínua	CODMAN
			13.2	Estruturar e implantar um Programa de Manutenção Corretiva; a) Avaliar e aperfeiçoar processo de abertura e atendimento de chamados referentes à necessidade de manutenção; b) Realizar as manutenções corretivas necessárias; c) Monitorar e avaliar o atendimento e resolução dos chamados e o grau de interferência nas operações e processos	CODMAN
	14		14.1	Homologação das obras de dragagem	DIRPRE
			14.2	Aprimoramentos das manobras de estadia de embarcações no porto com o uso do VTMIS Acompanhar e realizar melhorias de dragagem e profundidade; a) Realizar pesquisas e análises da natureza das estruturas e fundos do porto traçado pós dragagem e derrocagem; b) Capacitar funcionários da CODESA com a finalidade de acompanhar o término da dragagem efetuada atualmente pela SEP e agilizar a respectiva homologação;	DIRPRE
	14	Melhorar a infraestrutura do acesso marítimo aos portos administrados pela CODESA	14.3	c) Implantar novo programa de monitoramento de dragagem; d) Dragagem de Manutenção - Verificar anualmente se as cotas de projeto estabelecidas no projeto da dragagem estão mantidas, caso contrário efetuar a dragagem de manutenção nos devidos trechos	CODMAN
			14.4	Adequar infraestrutura de cais: a) Adquirir e instalar defensas (pneus) no berço 905; b) Reformar e numerar cabeços, inclusive no paramento do cais; c) Ampliar plataforma dos berços 103 e 104; d) Conduir construção do berço do Atalaia	COENGE

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

PILAR ESTRATÉGICO	Obj	OBJETIVOS	Inic	INICIATIVAS	Resp
			15.1	Conclusão das obras do cais do atalaia	DIRPRE
	15	Melhorar a infraestrutura do acesso terrestre aos portos administrados pela CODESA	15.2	Elaborar estudo e acompanhamento estratégico da malha rodoviária e de infraestrutura para os caminhões; a) Acompanhamento junto ao DNIT do projeto de duplicação e modernização da estrada de acesso a Capuaba; b) Acompanhar obra do BRT da rodovia Rio-Santos; c) Acompanhar conclusão da rodovia BR-101 via Manaus Portuária; d) Acompanhar conclusão da rodovia Leste-Oeste; e) Acompanhar as obras do sistema BRT de mobilidade urbana ; f) Realizar estudos para avaliar a capacidade dos acessos à Barra do Rioach, visto o potencial de movimentação de novas cargas; g) Construir estrutura tipo plataforma para alonamento dos caminhões; h) Acompanhar investimentos em acessos - DNIT / PAC / Governo	COENGE
	16	Criar condições adequadas aos atendimentos de navios porta-contêineres nos portos administrados pela CODESA	15.3	Elaborar estudo e acompanhamento estratégico da malha terrestre (Porto de Barra do Rioach); a) ES-257 b) BR-101 c) ramal ferroviário	COENGE
I - Infraestrutura e Operações Competitivas	17	Estimular as melhorias e ações ambientais e de saúde e de segurança do trabalho	16.1	Ações para promoção de linhas diretas de contêineres no Porto de Vitória	DIRPRE
			17.1	Aprimorar a gestão de saúde e segurança do trabalho - a) Conduzir a atualização do mapeamento das áreas de risco do porto.	COMAST
			17.2	Aprimorar a gestão de saúde e segurança do trabalho - b) Elaborar projeto de área para segregação de cargas perigosas avariadas e construção da área	COMAST
			17.3	Aprimorar a gestão de saúde e segurança do trabalho - c) Contratar projeto para construção de vestiário para TPA's e terceirizada	COMAST
			17.4	Aprimorar a gestão de saúde e segurança do trabalho - d) Estruturar e implantar Plano de Contingência e Emergência (PCE) e Plano de Auxílio Mútuo (PAM) e contratar consultoria para criação e treinamento de equipes do agrupamento de reações à emergências (ICE e PAM)	COMAST
			17.5	Aprimorar a gestão de saúde e segurança do trabalho - e) Contratar/designar uma empresa de segurança do trabalho, para identificar os temas principais e mais urgentes a serem abordados, e desenvolver ações aplicadas, de acordo com a legislação específica sobre o assunto	COMAST
			17.6	Aprimorar a gestão de saúde e segurança do trabalho - f) Promover a disseminação de conhecimentos específicos quanto a SST para os usuários porto: i. Contratar consultoria especializada em comunicação social/jornalismos para construir briefings	COMAST
			17.7	Aprimorar a gestão de saúde e segurança do trabalho - g) Contratar consultoria para elaboração de manual de fiscalização das operações portuárias, com enfoque SST	COMAST
			17.8	Elaborar e implantar programas e projetos para conformidade ambiental - a) Contratar consultoria para criação e treinamento de equipes do agrupamento de reações à emergências - PEI, PA	COMAST
			17.9	Elaborar e implantar programas e projetos para conformidade ambiental - b) Contratação de serviços especializados em meio ambiente para complementação do inventário de passivos ambientais.	COMAST
			17.10	Elaborar e implantar programas e projetos para conformidade ambiental - c) Elaboração de projetos executivos e execução de obras para implantação de dispositivos necessários para o gerenciamento de resíduos e efluentes líquidos na área portuária	COMAST
			17.11	Elaborar e implantar programas e projetos para conformidade ambiental - d) Implantar Programa de Educação Ambiental	COMAST
			17.12	Elaborar e implantar programas e projetos para conformidade ambiental - e) Aquisição de equipamentos e serviços especializados para controle de fauna sinantrópica	COMAST
			17.13	Elaborar e implantar programas e projetos para conformidade ambiental - f) Aquisição de equipamentos e contratação de serviço especializado para atendimento a ocorrências causadas por acidentes ocupacionais e ambientais.	COMAST
			17.14	Melhorar a gestão ambiental - a) Contratação de consultoria especializada em gestão ambiental para elaboração de projeto de melhoria do desempenho ambiental do porto.	COMAST
			17.15	Melhorar a gestão ambiental - b) Contratação de estudo de internalização de custos ambientais	COMAST
			17.16	Melhorar a gestão ambiental - c) Aquisição de material de manutenção do ar	COMAST
			17.17	Melhorar a gestão ambiental - d) Contratar consultoria de engenharia especializada em meio ambiente para criação de banco de dados ambientais e execução dos programas ambientais requeridos pelo Órgão Ambiental	COMAST
			17.18	Melhorar a gestão ambiental - e) Contratar consultoria para elaboração de manual de fiscalização das operações portuárias, com enfoque Meio Ambiente	COMAST

00100.053571/2019-37



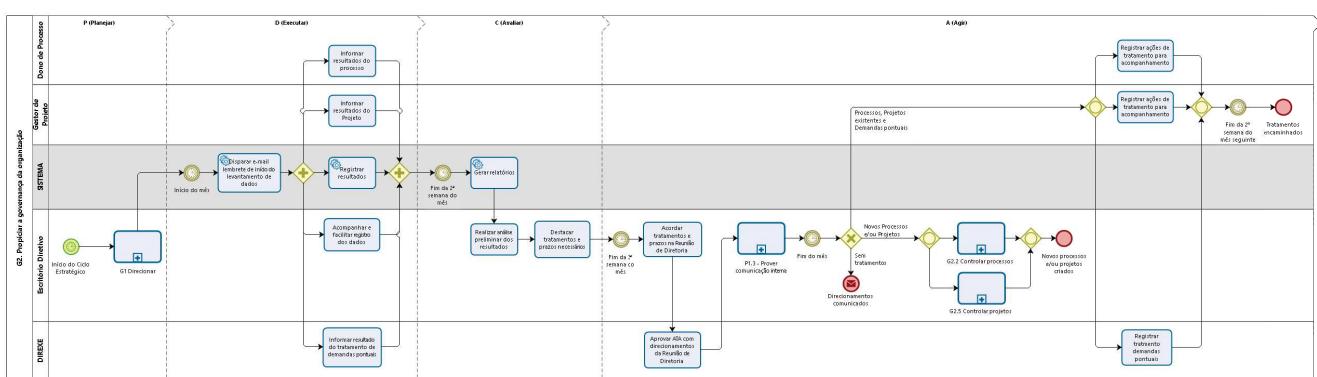
PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

PILAR ESTRATÉGICO	Obj	OBJETIVOS	Inic	INICIATIVAS	Resp
			18.1	Implantação do projeto cadeia logística inteligente	DIRPRE
			18.2	Acompanhar implantação de uma AALP junto à SEP/PR a) Implantar a área de apoio logístico; b) Avaliar a necessidade de melhorias e ampliação na AALP existente	COPLAD
	18	Implantar o conceito de porto inteligente	18.3	Acompanhar implantação do Cadeia Logística Portuária Inteligente junto à SEP/PR; a) Acompanhar o estudo do CLI da SEP/PR para implantação do sistema de gerenciamento de fluxo de caminhões ao porto; b) Acompanhar obras e investimentos do projeto, em automatização de portarias, tecnologias e sistemas; c) Alocação dos novos gates de pesagem integrados ao programa Cadeia Logística Portuária Inteligente; d) Avaliar a necessidade de melhorias e readequação da portaria e tecnologias implantadas no projeto CLI; e) Implantar melhorias necessárias	COENGE
			19.1	Melhorar infraestrutura geral do porto: a) Construir e reformar barreiras físicas em todo o porto organizado; b) Ampliar área de manobra e acesso marítimo ao porto de Vitória - Baía de Evolução e Canal de Acesso.	COENGE
	19	Otimizar uso da infraestrutura existente	19.2	Implantar um programa de eficiência e qualidade nas operações portuárias: a) Elaboração de um Plano com foco em eficiência através do aumento da produtividade e da melhor utilização da área portuária I. Realizar estudo de revisão/implantação de pranchas mínimas nos berços públicos, passando por eventual adequação dos equipamentos portuários à movimentação; b) Revisão do Regulamento de Exploração do Porto; c) Revisão das Normas de Atração; d) Revisar programa de eficiência e qualidade nas operações portuárias a cada 5 anos.	COPRO

22100-25057419940-07



PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO



Powered by
bizagi
Modeler

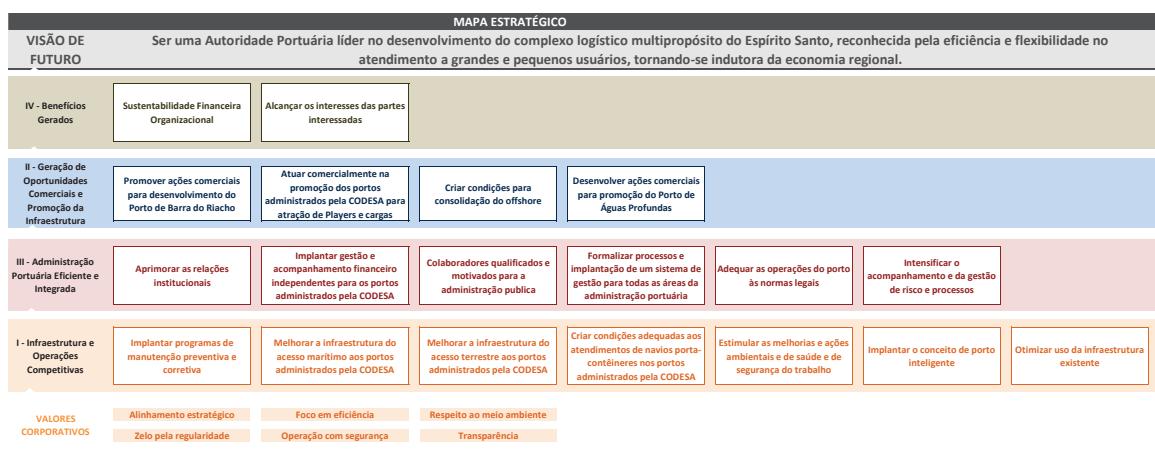
PILAR ESTRATÉGICO	Obj	OBJETIVOS
IV - Benefícios Gerados		<p>1 Alcançar os interesses das partes interessadas</p> <p>2 Sustentabilidade Financeira Organizacional</p>
III - Administração Portuária Eficiente e Integrada		<p>3 Promover ações comerciais para desenvolvimento do Porto de Barra do Riacho</p> <p>4 Atuar comercialmente na promoção dos portos administrados pela CODESA para atração de Players e cargas</p> <p>5 Criar condições para consolidação do offshore</p> <p>6 Desenvolver ações comerciais para promoção do Porto de Águas Profundas</p>
II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura		<p>7 Aprimorar as relações institucionais</p> <p>8 Implantar gestão e acompanhamento financeiro independentes para os portos administrados pela CODESA</p> <p>9 Colaboradores qualificados e motivados para a administração pública</p> <p>10 Formalizar processos e implantação de um sistema de gestão para todas as áreas da administração portuária</p> <p>11 Adequar as operações do porto às normas legais</p> <p>12 Intensificar o acompanhamento e da gestão de risco e processos</p>
I - Infraestrutura e Operações Competitivas		<p>13 Implantar programas de manutenção preventiva e corretiva</p> <p>14 Melhorar a infraestrutura do acesso marítimo aos portos administrados pela CODESA</p> <p>15 Melhorar a infraestrutura do acesso terrestre aos portos administrados pela CODESA</p> <p>16 Criar condições adequadas aos atendimentos de navios porta-contêineres nos portos administrados pela CODESA</p> <p>17 Estimular as melhorias e ações ambientais e de saúde e de segurança do trabalho</p> <p>18 Implantar o conceito de porto inteligente</p> <p>19 Otimizar uso da infraestrutura existente</p>



PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

21

5.3 MAPA ESTRATÉGICO



PILAR ESTRATÉGICO	Obj	OBJETIVOS	Ind	INDICADORES
IV - Benefícios Gerados	1	Alcançar os interesses das partes interessadas		1.1 Percentual de Cumprimento das Metas de Gestão 1.2 Percentual de Cumprimento das Metas Empresariais 1.3 Valor total de investimentos em novos negócios 1.4 Imobilização do Patrimônio Líquido 2.1 Fluxo de Caixa Operacional (FCO) sobre EBITDA 2.2 Retorno sobre o Capital Ajustado 2.3 Orçamento realizado (PDG) - Recurso (sempre acumulado até mês) 2.4 Orçamento realizado (PDG) - Dispêndio (sempre acumulado até mês) 2.5 Taxa de participação 2.6 Índice de auto-suficiência tarifária 2.7 Proporção em representação entre as receitas (tarifárias e total) 2.8 Índice de arrecadação da receita patrimonial futurada 2.9 Proporção em representação entre as receitas (patrimonial e total) 2.10
III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	2	Sustentabilidade Financeira Organizacional		3.1 Perfil da consignação média 4.1 Índice de movimentação de contêineres (vazios) 4.2 Utilização da capacidade estatutária no porto organizado 4.3 Market Share no Porto Organizado (por perfil de carga - volume) 4.4 Market Share no Complexo Portuário (por perfil de carga - Valor) 5.1 Execução do Orçamento de investimentos 5.2 Execução do Orçamento de investimentos 7.1 Índice de resposta aos pedidos de informação dentro do prazo 7.2 Execução do Orçamento de investimentos 9.1 Horas de capacitação por funcionário próprio 9.2 Produtividade por Operador Portuário* 10.1 Eficácia de fiscalização* 10.2 Tempo médio de resposta aos pedidos de informação 10.3 Índice de atendimentos em até 30 dias 10.4 Tempo médio de análise de pleitos de prê qualificação* 10.5 Tempo médio de análise de pleitos dos candidatos à pré qualificação/renovação, às solicitações realizadas* 10.6 Índice de atendimentos efetivos* 10.7 Tempo de espera para atendimento* 10.8 Tempo de permanência no fundo* 11.1 Utilização do Porto para retirada de resíduos de embarcações** 12.1 Utilização do Porto para retirada de resíduos de embarcações** 13.1 Execução dos planos de manutenção dos portos 14.1 Distribuição modal no acesso ao porto 15.1 Utilização da capacidade ferroviária dos acessos ao porto 16.1 Percentual da frota sem restrição de calado (Canal, Baía e Berço) 17.1 Gestão de licenças ambientais da Autoridade Portuária* 17.2 Gestão de licenças ambientais dos Terminais Arrendados* 17.3 Gestão de Meio Ambiente sobre os fornecedores de serviços* 17.4 Cumprimento dos monitoramentos previstos* 17.5 Conformidade do serviço de coleta de resíduos de embarcações* 17.6 Conformidade da prestação do serviço de coleta de resíduos de embarcações* 18.1 Inconsistência nas informações de cargas implementadas* 19.1 Exploração das frentes operacionais disponíveis 19.2 Exploração das frentes não afetas à operação disponíveis 19.3 Cumprimento da programação de atuação* 19.4 Paralisação da operação*
II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	3	Promover ações comerciais para desenvolvimento do Porto de Barra do Riacho		
	4	Atuar comercialmente na promoção dos portos administrados pela CODESA para atração de Players e cargas		
	5	Criar condições para consolidação do offshore		
	6	Desenvolver ações comerciais para promoção do Porto de Águas Profundas		
	7	Aprimorar as relações institucionais		
	8	Implantar gestão e acompanhamento financeiro independentes para os portos administrados pela CODESA		
	9	Colaboradores qualificados e motivados para a administração pública		
	10	Formalizar processos e implantação de um sistema de gestão para todas as áreas da administração portuária		
	11	Adequar as operações do porto às normas legais		
	12	Intensificar o acompanhamento e da gestão de risco e processos		
	13	Implantar programas de manutenção preventiva e corretiva		
	14	Melhorar a infraestrutura do acesso marítimo aos portos administrados pela CODESA		
	15	Melhorar a infraestrutura do acesso terrestre aos portos administrados pela CODESA		
	16	Criar condições adequadas aos atendimentos de navios porta-contêineres nos portos administrados pela CODESA		
	17	Estimular as melhorias e ações ambientais e de saúde e de segurança do trabalho		
I - Infraestrutura e Operações Competitivas	17	Implantar o conceito de porto inteligente		
	18	Otimizar uso da infraestrutura existente		



PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

25

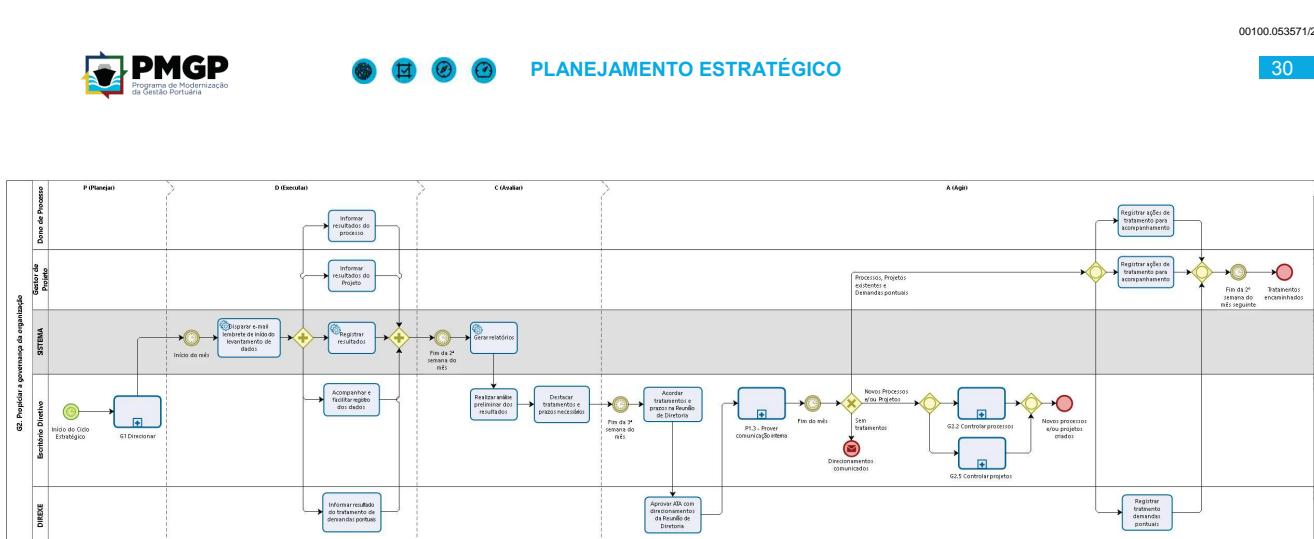
PILAR ESTRATÉGICO	Obj	OBJETIVOS	Inic	INICIATIVAS	Resp
IV - Benefícios Gerados	1	Alcançar os interesses das partes interessadas	1.1		
	2	Sustentabilidade Financeira Organizacional	2.1	Equacionamento do Passivo do Porto	DIRPRE
	3	Promover ações comerciais para desenvolvimento do Porto de Barra do Riacho	3.1	Projeto de Concessão do Porto de Barra do Riacho	DIRPRE
			4.1	Projeto de arrendamento do terminal de graneis líquidos – TGL em Capuaba	DIRPRE
			4.2	PMI de concessão molhe de Praia Mole	DIRPRE
			4.3	PMI de concessão dos armazéns em Vitoria	DIRPRE
			4.4	Contrato temporário Buzar para operação dos silos de Capuaba	DIRPRE
			4.5	Promover estudos de viabilidade em Vitoria para operação de graneis líquidos nos berços 207 e 905	COSERV
			5.1	Agilizar processo de cobrança das operações portuárias	CODFOR
III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	4	Atuar comercialmente na promoção dos portos administrados pela CODESA para atração de Players e cargas	6.1		
	5	Criar condições para consolidação do offshore	7.1	Plano de Ouvirória	eeeee
	6	Desenvolver ações comerciais para promoção do Porto de Águas Profundas	7.2	Negociação de Acordos Sindicais	DIRPRE
	7	Aprimorar as relações institucionais	8.1	Revisão Tarifária (com reflexos produzidos pelo plano econômico que vem sendo realizado pela UFRGS)	DIRPRE
	8	Implantar gestão e acompanhamento financeiro independentes para os portos administrados pela CODESA	8.2	Revisar e diferenciar tarifas entre Barra do Riacho e Vitoria	COPLAD
	9	Colaboradores qualificados e motivados para a administração pública	8.3	Promover a separação dos demonstrativos financeiros de Barra do Riacho e Vitoria	CODFOR
			9.1	Desenvolver e implementar um plano de capacitação dos colaboradores	CODRHU
				a) Transferir a gestão do plano de saúde para empresa especializada e acompanhar; b) Contratar seguro para dirigentes; c) Realizar mapeamento de competências; d) Incrementar plano de cargos e salários; e) Desenvolver e implementar plano de demissão voluntária;	
				f) Criar e implementar programa de preparação de sucessores; g) Desenvolver e atualizar metas e indicadores de desempenho com base no planejamento da CODESA, definindo metas globais, setoriais e individuais (atualização do PLR); h) Adequar quantidade e alocação dos recursos humanos de acordo com necessidade/competências	
II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	9	Colaboradores qualificados e motivados para a administração pública	9.2		CODRHU
			10.1	Reestruturação Administrativa da CODESA – PMGP	DIRPRE
			10.2	Estruturação do Escritório Diretivo	DIRPRE
			10.3	Atualização do Planejamento Estratégico	DIRPRE
			10.4	Reestruturação da Secretaria Geral da Presidência	DIRPRE
			10.5	Desenvolver estudo e análise dos condutores de custos	COPLAD
			10.6	Implantar plano de contas padrão SEP para todos os portos da CODESA	CODCON
			10.7	Realizar inventário patrimonial	COSERV
			10.8	Implantar sistema de apropriação de custos na Cia DOCAS	CODCON
	10	Formalizar processos e implantação de um sistema de gestão para todas as áreas da administração portuária			

PILAR ESTRATÉGICO	Obj	OBJETIVOS	Inic	INICIATIVAS	Resp
II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	10			10.9 Desenvolver e executar PDTI, assegurando estrutura necessária para manutenção de suas ações e processos a) Desenvolver e executar PDTI b) Prover estrutura necessária para manutenção das ações e processos definidos no PDTI	COINFO
				10.10 Complementar módulos e realizar manutenção do ERP; a) Conduzir implantação de BI; b) Realizar a manutenção do ERP	COINFO
				10.11 Identificar tecnologias inteligentes para redução dos custos Melhorar a qualidade e o acesso aos dados estatísticos da CODESA;	CODSUP
				10.12 a) Padronizar os dados estatísticos da CODESA e dos processos relacionados; b) Melhorar o acesso aos dados estatísticos dos terminais públicos e privados, com aumento da abrangência de dados coletados	COINFO
				10.13 Implementar a gestão do conhecimento na CODESA (Desenvolvimento de estudo sobre o uso a aplicação racional da tecnologia da informação)	COINFO
	11	Adequar as operações do porto às normas legais		11.1 Atualização do Plano de Segurança da Guarda Portuária	COSNIP
				11.2 Regularizar o aforamento do Porto de Vitória - a) Regularização áreas do Porto junto à SPU.	COARCO
				11.3 Atualizar o PDTZ - a) Atualizar o PDTZ de acordo com o Plano Mestre, a cada 4 anos	COPLAD
				12.1 Reforço da Área de Auditoria	DIRPRE
		12 Intensificar o acompanhamento e da gestão de risco e processos	12.2	Controlar os processos trabalhistas sobre adicional de risco em andamento e evitar que novos processos sejam gerados; a) Determinar as áreas e os cargos que deverão receber o adicional, padronizando a situação e remunerando todos; b) Desenvolver nova tese jurídica pelo escritório de advocacia trabalhista terceirizadaqueles que têm direito ao benefício (após realização de ação de mapeamento das áreas de risco); c) Realizar ação institucional junto ao poder judiciário para aplicação da tese jurídica definida pela CODESA.	CODRHU
I - Infraestrutura e Operações Competitivas	13	Implantar programas de manutenção preventiva e corretiva	13.1	Estruturar e implantar um Programa de Manutenção Preventiva contínua; a) Identificar periodicamente as estruturas e equipamentos que necessitam de manutenção (utilizar também informações vindas do inventário patrimonial proposto) - levantar edificações, estruturas de cais, automóveis, etc.; b) Analisar manutenção versus tempo, para periodizar a manutenção preventiva, de forma a minimizar as intervenções corretivas e estipular rotinas para as manutenções;	CODMAN
			13.2	c) Realizar manutenção preventiva contínua	CODMAN
	14		14.1	Estruturar e implantar um Programa de Manutenção Corretiva; a) Avaliar e aperfeiçoar processo de abertura e atendimento de chamados referentes à necessidade de manutenção;	CODMAN
			14.2	b) Realizar as manutenções corretivas necessárias; c) Monitorar e avaliar o atendimento e resolução dos chamados e o grau de interferência nas operações e processos	CODMAN
	14	Homologação das obras de dragagem		14.3 Homologação das obras de dragagem	DIRPRE
		Aprimoramentos das manobras de estadia de embarcações no porto com o uso do VTMIS		14.4 Acompanhar e realizar melhorias de dragagem e profundidade; a) Realizar projeto deinalização náutica considerando novo trecho pós dragagem e derracagem; b) Capacitar e treinar da CODESA com finalidade de acompanhar o término da dragagem efetuada atualmente pela SPU, agilizando a homologação; c) Implementar novo programa de monitoramento de dragagem; d) Dragagem de Manutenção - Verificar anualmente se as cotas de projeto estabelecidas no projeto da dragagem estão mantidas, caso contrário efetuar a dragagem de manutenção nos devidos trechos	DIRPRE
		Melhorar a infraestrutura do acesso marítimo aos portos administrados pela CODESA		14.5 Adequar infraestrutura de cais: a) Adquirir e instalar decais (pneus) no berço 905; b) Refinhar a estrutura de bueiros, inclusive no paramento do cais; c) Ampliar plataforma dos berços 103 e 104; d) Conduzir construção do berço do Atalaia	CODMAN
					COENGE



PILAR ESTRATÉGICO	Obj	OBJETIVOS	Inic	INICIATIVAS	Resp
I - Infraestrutura e Operações Competitivas	15 Melhorar a infraestrutura do acesso terrestre aos portos administrados pela CODESA	15.1 Conclusão das obras do cais da atalaia			DIREPRE
				Elaborar estudo e acompanhamento estratégico da malha rodoviária e de infraestrutura para os caminhões; a) Acompanhamento junto ao DNIT do projeto de duplicação e modernização da estrada de acesso a Capuaba; b) Acompanhar obra do portal do princípio; c) Acompanhar obras da BR-447 - Via Expressa Portuária;	
				d) Acompanhar conclusão da rodovia Leste-Oeste; e) Acompanhar as obras do sistema BRT de mobilidade urbana ; f) Realizar estudos para avaliar a capacidade dos acessos a Barra do Riacho, visto o potencial de movimentação de novas cargas; g) Construir estrutura tipo plataforma para alonamento dos caminhões; h) Acompanhar investimentos em acessos - DNIT / PAC / Governo	COENGE
		15.2 Elaborar estudo e acompanhamento estratégico da malha terrestre (Porto de Barra do Riacho);			COENGE
				a) ES-257 b) BR-101 c) ramal ferroviário	COENGE
		15.3 Criar condições adequadas aos atendimentos de navios porto-contêineres nos portos administrados pela CODESA			DIREPRE
				16.1 Ações para promoção de linhas diretas de contêineres no Porto de Vitória	
	16 Criar condições adequadas aos atendimentos de navios porto-contêineres nos portos administrados pela CODESA	17.1 Aprimorar a gestão de saúde e segurança do trabalho - a) Conduzir a atualização do mapeamento das áreas de risco do porto;			COMAST
				17.2 Aprimorar a gestão de saúde e segurança do trabalho - b) Elaborar projeto de área para segregação de cargas perigosas avariadas e construção da área	COMAST
				17.3 Aprimorar a gestão de saúde e segurança do trabalho - c) Contratar projeto para construção de vestiário para TPA's e terceirizado	COMAST
		17.4 Aprimorar a gestão de saúde e segurança do trabalho - d) Estruturar e Implantar Plano de Contingência e Emergência (PCE) e Plano de Auxílio Mútuo (PAM) e contratar consultoria para criação e treinamento de equipes do agrupamento de reações a emergências (PCE e PAM)			COMAST
				17.5 Aprimorar a gestão de saúde e segurança do trabalho - e) Contratar uma empresa de segurança do trabalho, para identificar os temas principais e mais urgentes a serem abordados, e desenvolver ações aplicadas, de acordo com a legislação específica sobre o assunto	COMAST
		17.6 Aprimorar a gestão de saúde e segurança do trabalho - f) Promover a disseminação de conhecimentos específicos quanto ao SST para os usuários do porto; i) Contratar consultoria especializada em comunicação social/jornalistas para construir briefing			COMAST
				17.7 Aprimorar a gestão de saúde e segurança das operações portuárias, com enfoque SST	COMAST
		17.8 Elaborar e implantar programas e projetos para conformidade ambiental - a) Contratar consultoria para criação e treinamento de equipes do agrupamento de reações a emergências - PEL/PA			COMAST
				17.9 Elaborar e implantar programas e projetos para conformidade ambiental - b) Contratação de serviços especializados em meio ambiente para complementação do inventário de passivos ambientais.	COMAST
		17.10 Elaborar e implantar programas e projetos para conformidade ambiental - c) Elaboração de projetos executivos e execução de obras para implantação de dispositivos necessários para o gerenciamento de resíduos e efluentes líquidos da fábrica paulista			COMAST
				17.11 Elaborar e implantar programas e projetos para conformidade ambiental - d) Implantar Programa de Educação Ambiental	COMAST
		17.12 Elaborar e implantar programas e projetos para conformidade ambiental - e) Aquisição de equipamentos e serviços especializados para controle de fauna siantrópica			COMAST
				17.13 Elaborar e implantar programas e projetos para conformidade ambiental - f) Aquisição de equipamentos e contratação de serviço especializado para atendimento a ocorrências causadas por acidentes ocupacionais e ambientais.	COMAST
	17 Estimular as melhorias e ações ambientais e de saúde e de segurança do trabalho	17.14 Melhorar a gestão ambiental - a) Contratação de consultoria especializada em gestão ambiental para elaboração do projeto de monitoria do desempenho ambiental do porto.			COMAST
				17.15 Melhorar a gestão ambiental - b) Contratação de estudo de internalização de custos ambientais	COMAST
		17.16 Melhorar a gestão ambiental - c) Aquisição de sistema de monitoramento de gás			COMAST
		17.17 Melhorar a gestão ambiental - d) Contratação de serviços especializados em meio ambiente para criação de banco de dados ambientais e execução dos programas ambientais requisitados pelo Órgão Ambiental			COMAST
				17.18 Melhorar a gestão ambiental - e) Contratar consultoria para elaboração de manual de fiscalização das operações portuárias com enfoque Meio Ambiente	COMAST

PILAR ESTRATÉGICO	Obj	OBJETIVOS	Inic	INICIATIVAS	Resp
			18.1	Implantação do projeto cadeia logística inteligente	DIRPRE
			18.2	Acompanhar implantação de uma AALP junto à SEP/PR a) Implantar a área de apoio logístico; b) Avaliar a necessidade de melhorias e ampliação na AALP existente	COPILAD
	18	Implantar o conceito de porto inteligente	18.3	Acompanhar Implantação do Cadeia Logística Portuária Inteligente junto à SEP/PR; a) Acompanhar o estudo do CLPI da SEP/PR para implantação de sistema de gerenciamento de fluxo de caminhões ao porto; b) Acompanhar obras e investimentos do projeto, em automatização de portarias, tecnologias e sistemas; c) Alocação dos novos gates de passageiros integrados ao programa Cadeia Logística Portuária Inteligente; d) Avaliar a necessidade de melhorias e readequação da portaria e tecnologias implantadas no projeto CLPI; e) Implantar melhorias necessárias	COENGE
			19.1	Melhorar infraestrutura geral do porto: a) Construir e reformar barreiras físicas em todo o porto organizado; b) Ampliar áreas de manobra e acesso marítimo ao porto de VITÓRIA - Baía de Evolução e Canal de Acesso.	COENGE
	19	Otimizar uso da infraestrutura existente	19.2	Implantar um programa de eficiência e qualidade nas operações portuárias; a) Elaboração de um Plano com foco em eficiência através do aumento da produtividade e da melhor utilização da área portuária. i. Realizar estudo de revisão/implantação de pranchas mínimas nos berços públicos, passando por eventual adequação dos equipamentos portuários à movimentação; b) Revisão do Regulamento de Exploração do Porto; c) Revisão das Normas de Atração; d) Revisar programa de eficiência e qualidade nas operações portuárias a cada 5 anos.	CODPRO





SENADO FEDERAL

OFÍCIO "S" N° 19, DE 2019

(nº 60/2019, na origem)

Encaminha, em cumprimento ao § 2º do art. 23 da Lei nº 13.303, de 30 junho de 2016 (Lei das Estatais), combinado com o artigo 37, § 3º, do Decreto nº 8.945/2016, a análise anual de atendimento das metas e resultados na execução do plano de negócios e da estratégia de longo prazo da CODESA, realizadas pelo Conselho de Administração.

AUTORIA: CODESA - Companhia Docas do Espírito Santo

DOCUMENTOS:

- [Texto do ofício](#)



[Página da matéria](#)

Vitória, ES, 01 de abril de 2019.

CA/DIRPRE/AN/060/2019

**Excelentíssimo Senhor
 SENADOR DAVI ALCOLUMBRE
 Presidente do Congresso Nacional
 Senado Federal Anexo 1, 17º andar
 Praça dos Três Poderes
 Brasília – DF – CEP 70165-900**

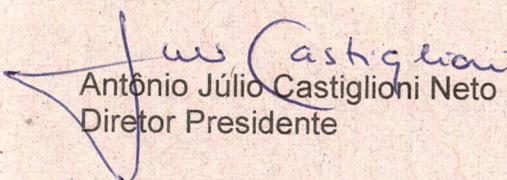
Assunto: Análise anual de atendimento das metas e resultados (Lei 13.303/16)

Excelentíssimo Senhor Presidente, do Congresso Nacional,

A CODESA- Companhia Docas do Espírito Santo, empresa pública e companhia de capital fechado criada com sede na capital do Espírito Santo, à Av. Getúlio Vargas, 556, Centro, Vitória-ES, inscrita no CNPJ: 27.316.538/0001-66, vem pela presente informar ao Congresso Nacional, em cumprimento do disposto na Lei 13.303/2016, art. 23, §2º, combinado com o previsto no Decreto 8.945/16, art. 37, § 3º, que o Conselho de Administração desta companhia realizou a análise anual de atendimento das metas e resultados na execução do plano de negócios e da estratégia de longo prazo.

Sendo o que cabe para este momento, colocamo-nos á disposição e aproveitamos a oportunidade para renovar nossos cumprimentos a Vossa Excelência e ao Congresso Nacional.

Atenciosamente,


 Antônio Júlio Castiglioni Neto
 Diretor Presidente

Presidência do Senado Federal
 Rivania Campos - Mat. 300862
 Recebi o original
 Em 11/04/19 Hs 10:14
Rivania Campos

PE 1300/2011

Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA
 Secretaria Geral da Presidência - SEGPRE



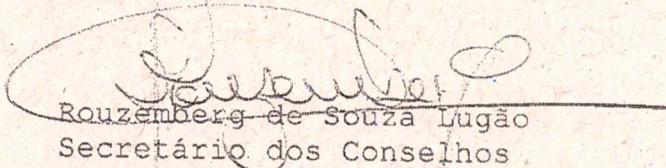
DECISÃO CONSAD

PE 1300/2011 Fls. 41 SECONS

A COGEMP

Reunião CONSAD 505ª reunião, datada de 10 de dezembro de 2018, item de pauta nº - 16 - PE 1300/2011 AVALIAÇÃO DA DIREXE - Considerando a identificação de novo normativo de avaliação publicado pelo DEST este assunto será tratado posteriormente na reunião de janeiro/2019.

19/12/2018


Rouzemberg de Souza Lugão
Secretário dos Conselhos



DECISÃO CONSAD

PE 1300/2011 Fls.

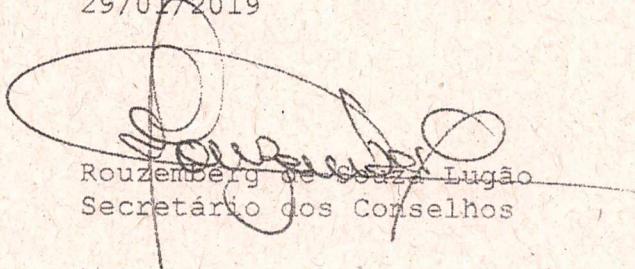
45

SECONS

À SECONS/CONSAD

Reunião ordinária CONSAD nº 507ª, datada de 28 de janeiro de 2019, item de pauta **10 - PE 1300/2011 - AVALIAÇÃO DA DIREXE** - A matéria foi encaminhada via e-mail para apreciação prévia. Na 505ª reunião ficou definido que o Conselheiro Leandro Vargas apresentará análise do último item de avaliação para apreciação Colegiada. Nesta reunião os conselheiros concluiram o preenchimento do formulário de avaliação da diretoria executiva com vistas ao encaminhamento a SEST. **DECISÃO:** Este Assunto será tratado na reunião do dia 11.

29/01/2019


Rouzemberg de Souza Lugão
Secretário dos Conselhos



DECISÃO CONSAD

PE 1300/2011 Fls. 46 SECONS

À COGEMP

Reunião ordinária CONSAD nº 508ª, datada de 11 de fevereiro de 2019, item de pauta 16 - PE 1300/2011 - AVALIAÇÃO COLEGIADA E DA DIREXE - A matéria foi encaminhada via e-mail para apreciação prévia. Na 505ª reunião ficou definido que o Conselheiro Leandro Vargas apresentaria análise do último item de avaliação para apreciação Colegiada. Na 507ª reunião este assunto foi transferido para a reunião do dia 11 de fevereiro de 2019. Nesta reunião os conselheiros concluíram o preenchimento do formulário de avaliação da Diretoria Executiva com vistas ao encaminhamento a SEST. **DECISÃO:** O Conselho executou a avaliação da diretoria, por meio do preenchimento do formulário que deverá ser encaminhado à SEST.

19/02/2019


Robson Markes Ferreira
Secretaria dos Conselhos

Planejamento Estratégico

Produto 4



Desenvolvido por:

Valora Soluções em Gestão

VISÃO DE FUTURO

Ser uma Autoridade Portuária líder no desenvolvimento do complexo logístico multipropósito do Espírito Santo, reconhecida pela eficiência e flexibilidade no atendimento a grandes e pequenos usuários, tornando-se indutora da economia regional.

MISSÃO ORGANIZACIONAL

Atrair e disponibilizar as condições de infraestrutura ao complexo logístico, promovendo a eficiência, qualidade e sustentabilidade das operações.

VALORES CORPORATIVOS

- Alinhamento estratégico
- Zelo pela regularidade
- Foco em eficiência
- Operação com segurança
- Respeito ao meio ambiente
- Transparência

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO	4
2. CONCEITOS	5
2.1 CICLO DE VIDA DO GERENCIAMENTO ESTRATÉGICO	5
3. IDENTIDADE	9
3.1. MAPA DE PARTES INTERESSADAS	9
3.2. MAPA DE FUNÇÕES	10
3.3. CADEIA DE VALOR	10
3.4. MAPA DE ATIVOS CRÍTICOS	13
3.5. MISSÃO ORGANIZACIONAL	14
3.6 VALORES CORPORATIVOS	14
4. DIAGNÓSTICO	15
4.1 ANÁLISE SWOT	16
5. DIREÇÃO	19
5.1 VISÃO DE FUTURO	19
5.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	20
5.3 MAPA ESTRATÉGICO	22
6. PLANEJAMENTO	23
6.1 QUADRO DE INDICADORES	23
6.2. QUADRO DE INICIATIVAS	25
7. CICLO DE GOVERNANÇA	30
8. DISPOSIÇÕES FINAIS	32

1. APRESENTAÇÃO

Nos tempos contemporâneos, cada vez mais as organizações – públicas e privadas – se apropriam do planejamento estratégico para aperfeiçoar seus fluxos internos. O objetivo é desenvolver um processo de gestão competente, racional e visionário, capaz de orientar a instituição para que possa reconhecer as oportunidades e promover progressos.

O planejamento estratégico pode ser comparado à organização de um mapa de viagem. A partir do momento em que é escolhido o destino final, organiza-se o itinerário levando-se em conta fatores como as rotas mais adequadas, os recursos necessários (humanos e materiais) para percorrê-las, os eventuais percalços da jornada e até mesmo as chances que possam surgir para um percurso mais seguro ao alcance dos objetivos determinados.

2. CONCEITOS

O planejamento é um processo, um conjunto de tarefas desempenhadas para alcançar as metas comuns e determinar os objetivos, estruturando a melhor maneira de atingi-los.

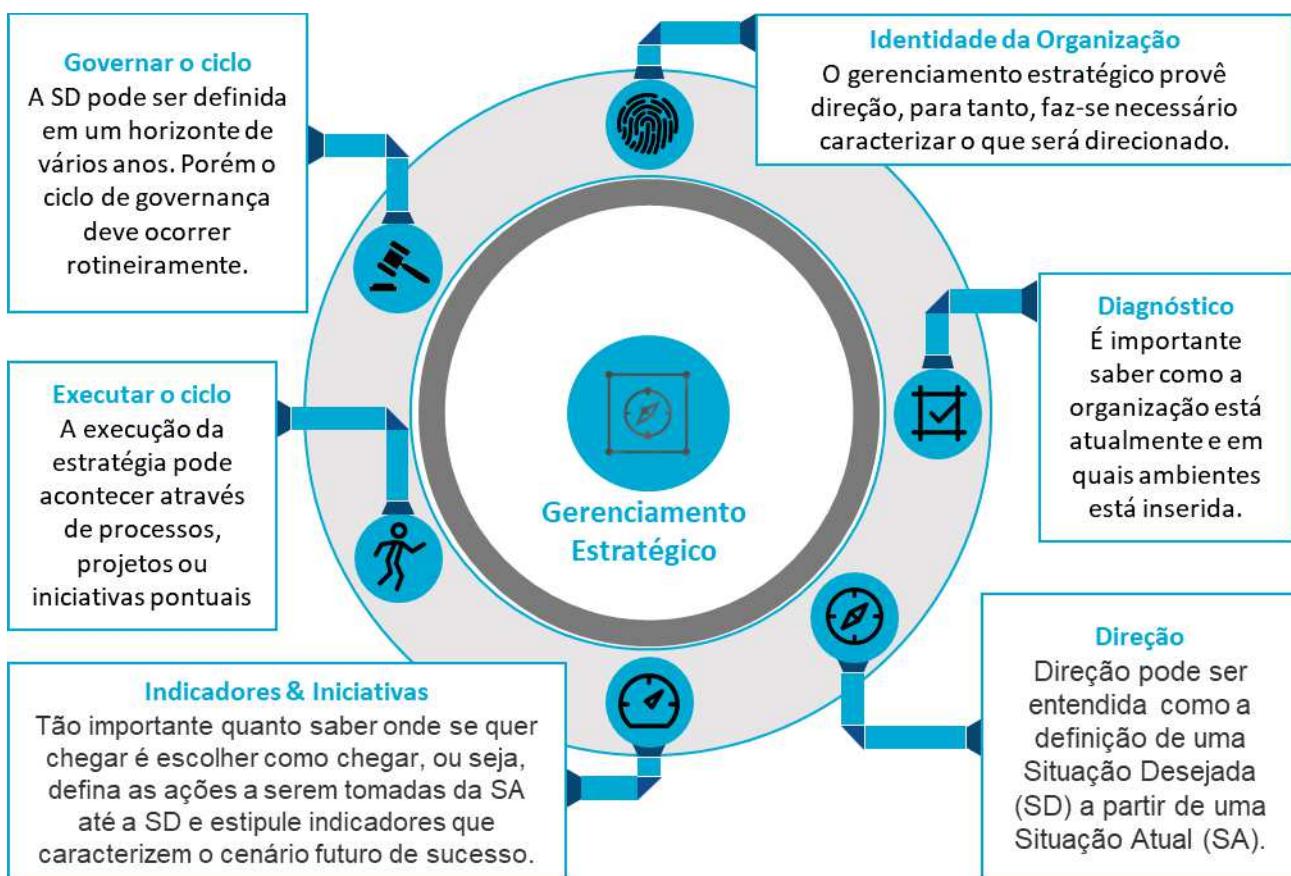


O planejamento estratégico significa pensar a organização como um todo em sua relação com o ambiente, em uma perspectiva de futuro; é ver o todo antes das partes e criar uma visão de futuro e os meios para alcançá-la.

O ciclo de vida do Planejamento Estratégico (PE) da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) integra boas práticas e metodologias para facilitar a organização, governança e execução de ações. Esse ciclo inclui o Balanced Score Card (BSC) como uma das metodologias.

2.1 CICLO DE VIDA DO GERENCIAMENTO ESTRATÉGICO

O ciclo a seguir representa a sequência de levantamento de informações e de decisões que devem ocorrer para que o PE mantenha coerência e alinhamento desde sua definição até a execução.



A necessidade de caracterizar a organização que implantará um modelo de gerenciamento estratégico está calcada na premissa que, para se definir diretrizes de modo coerente, primeiro as pessoas devem reconhecer, de forma homogênea, o motivo da existência de tal instituição. Em resumo, a **identidade organizacional** deve estar clara.

Obedecendo ao ciclo de vida do modelo de gerenciamento estratégico, um **diagnóstico** da situação atual deve ser realizado para levantar informações que sejam pertinentes à tomada de decisão sobre aonde a organização quer chegar em um horizonte futuro.

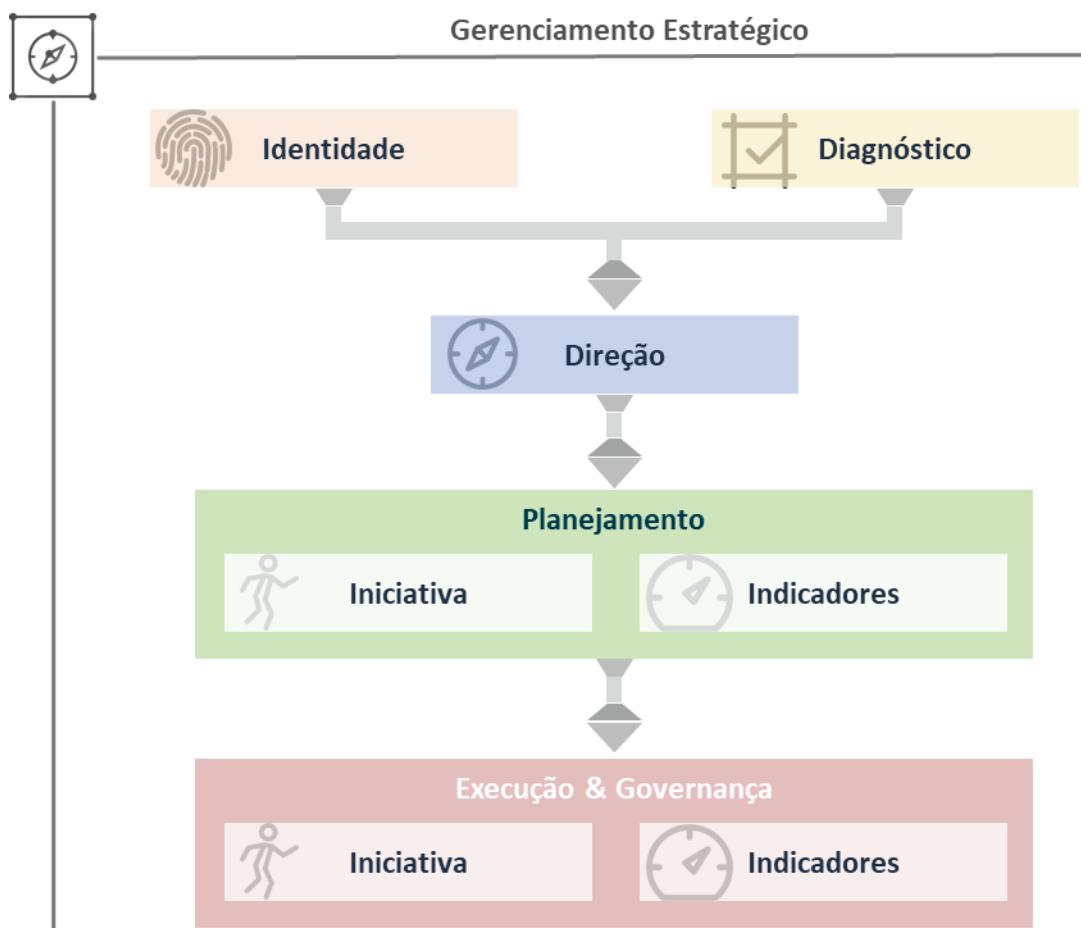
A etapa de **direção** na metodologia de implantação do gerenciamento estratégico define não só o “estado” em que a organização espera se encontrar em um futuro estabelecido, mas também o caracteriza de forma mensurável e estabelece as grandes diretrizes a serem adotadas.

Nesse momento começam as definições sobre as ações a serem realizadas, quem serão os envolvidos, quais os prazos a serem obedecidos, como os avanços serão monitorados, qual o nível de entrega esperado etc. A forma estruturada de reunir tais definições é

conhecida como planejamento estratégico. Esse plano deve conter minimamente duas “pernas”: **indicadores e iniciativas**.

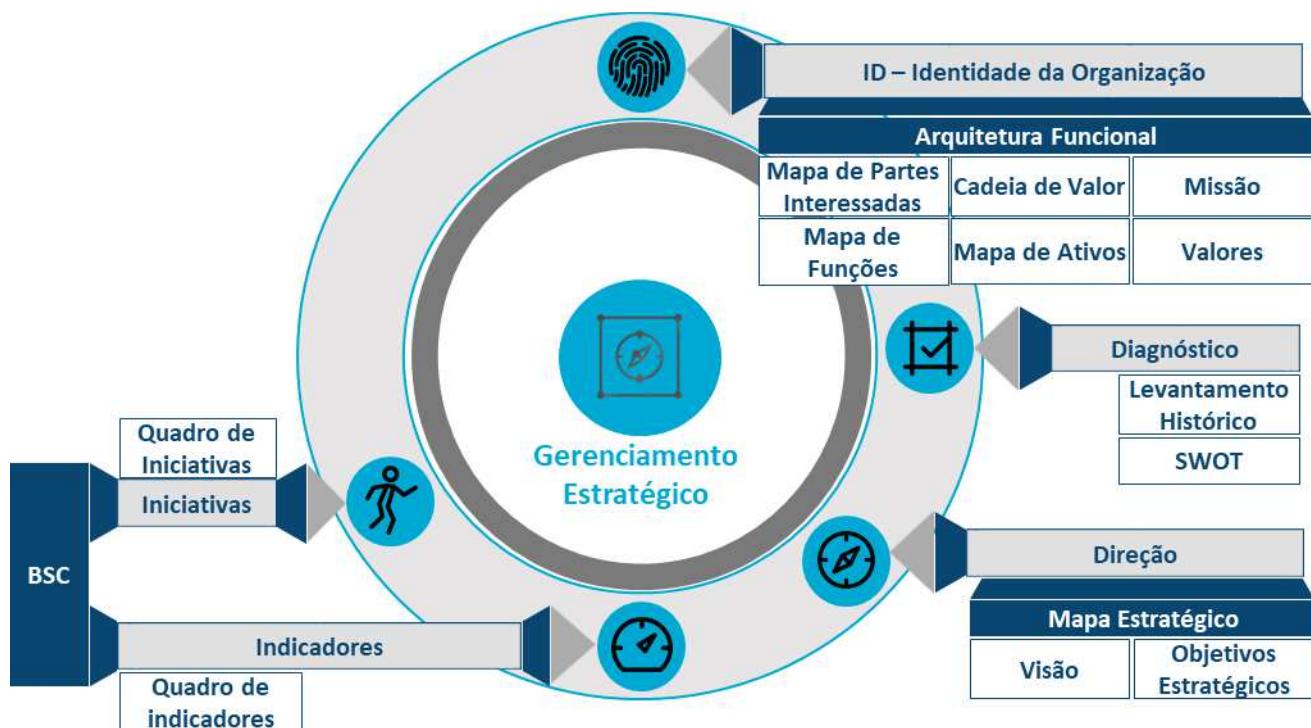
Os **indicadores** são necessários para estabelecer, de forma objetiva e mensurável, o “estado final desejado” como resultado daquele pool de ações. São utilizados, também, para o monitoramento do avanço das iniciativas, que, por sua vez, fornecem as rotas pelas quais se acredita que, se executadas a contento, irão resultar no “estado desejado”; normalmente assumem a forma de processos, projetos ou ações pontuais.

A definição de um modelo de gerenciamento estratégico só é possível se o esforço da organização não se limitar à aprovação de um plano estratégico. A definição de estratégias não entrega resultados e não assegura o alcance do “estado desejado”; é necessário **executar e governar**.



Para que o termo “gerenciamento” faça sentido, além de se criar uma identidade corporativa, levantar informações sobre a situação atual, estabelecer uma visão de futuro e construir um plano para as ações estratégicas, são necessários dois outros esforços: executar o plano estratégico e governar o ciclo estratégico. É a execução do plano estratégico que possibilitará resultados, e a governança do ciclo monitorará o ritmo e verificará se os resultados correspondem ao esperado ou se há necessidade de alterar ou incluir direcionamentos.

Para organizar as informações levantadas durante o ciclo de vida do gerenciamento estratégico foram utilizadas as seguintes estruturas:



Importantes na integração, no alinhamento e na governança das definições estratégicas, a arquitetura funcional, o mapa estratégico e o BSC foram metodologias utilizadas neste ciclo de planejamento.

3. IDENTIDADE

Essa é a primeira atividade de todo o processo de implantação do modelo de gerenciamento estratégico. A identidade da organização pode ser composta pela missão e pelos valores organizacionais, além de incluir o reconhecimento de partes interessadas, funções e outras informações de caracterização.



3.1. MAPA DE PARTES INTERESSADAS

Stakeholders são as partes interessadas ativamente envolvidas no dia a dia da empresa ou cujos interesses podem ser afetados positiva ou negativamente pelos negócios da organização (exemplos: clientes, sócios, funcionários, fornecedores). Isto é, trata-se de pessoa, grupo ou organização que tem interesse ou pode afetar, ser afetado, ou perceber-se afetado por qualquer aspecto da Unidade Estratégica de Negócio (UEN).

Os *stakeholders* possuem diversos níveis de responsabilidade e autoridade e podem ter influência e interesse positivo ou negativo no negócio. Negligenciar as partes interessadas (especialmente aquelas com interesses negativos e contrários) pode aumentar a probabilidade de insucesso da UEN; daí a importância de mapeá-las, identificando interesses e expectativas.

Mapear partes interessadas é o processo de identificar pessoas e organizações impactadas pela UEN ou que podem impactá-la, documentando informações relevantes sobre seus interesses, envolvimento e impacto sobre o sucesso do negócio.

MAPA DE PARTES INTERESSADAS					
ID C	TIPO	DENOMINAÇÃO	RELACIONAMENTO	BENEFÍCIO GERADO pela CODESA	BENEFÍCIO RETORNADO à CODESA
1	Entidades Controladoras e Interventivas	SEP; Antaq; ANS; ANVISA; Receita federal; Capitania dos portos; TCU; MPF; MPE; CGU; Polícia Federal; Ministérios; CISET; IBAMA; IEMA; SEMMA;	Subordinação; Cooperação; Fiscalização	Emprego das normas e legislações estabelecidas; Suporte operacional; Fiscalização	Direcionamento; Orientação; Recursos de investimento; Suporte operacional; Desenvolvimento socioeconômico
2	Órgãos de Governança	CONFIS; CONSAD; CONAPORTOS; CAP	Cooperação; Subordinação; Fiscalização	Lucratividade; Rentabilidade; Apoio político	Direcionamento; Desburocratização
3	Operadores Portuários	PJ que exerce as atividades de movimentação de cargas e passageiros e a armazenagem de mercadorias, dentro da área do porto organizado.	Cooperação; Fiscalização e Integração Comercial	Orientação; Áreas de uso; Serviços;	Receita; Novas oportunidades de negócios;
4	Governo (Poder Executivo; Poder Legislativo)	Governo Estadual; Governo Municipal	Cooperação	Desenvolvimento socioeconômico;	Recursos de investimento; Imagem
5	Sociedade	Comunidades do entorno; Opinião pública; Mídia	Cooperação; Responsabilidade Socioeconômica	Orientação; Desenvolvimento socioeconômico; Bens; Serviços	Apoio político; Imagem; Recursos humanos; Infraestrutura; Suporte operacional;
6	Entidades de Classe	OGMO; Sindicatos	Cooperação; Fiscalização	Suporte operacional; Apoio político; Emprego e renda	Suporte operacional; Informações qualificadas; Apoio político
7	Importadores e Exportadores	PJ que atuam no comércio exterior, promovendo a bens e serviços no porto (donos das cargas)	Integração Comercial	Novas oportunidades de negócios; Orientação; Serviços	Novas oportunidades de negócios
8	Agentes marítimos	Representante do armador do navio nos portos, perante os diversos atores do setor portuário, responsável pelo despacho e assistência do navio	Cooperação; Integração Comercial	Orientação; Serviços	Informações qualificadas; Novas oportunidades de negócios; Suporte operacional
9	Fornecedores de serviços comuns e de engenharia (obras)	Obras; Consultoria; Materiais de Consumo; Segurança; Limpeza e Conservação, entre outros	Cooperação; Fiscalização	Recursos financeiros; Imagem (prestar serviço para a CODESA gera reconhecimento);	Bens; Serviços; Desenvolvimento gestão; Suporte operacional;
10	Instituições internacionais	IMO; MARPOL;	Benchmarking; Integração Comercial; Subordinação	Informações qualificadas; Desenvolvimento socioeconômico	Informações qualificadas; Novas oportunidades de negócios; Desenvolvimento; Suporte operacional
11	Parceiros e Conveniados	Portos Internacionais; Instituições de Ensino	Cooperação	Recursos financeiros; Imagem (ser parceiro da CODESA gera reconhecimento); Suporte operacional	Desenvolvimento de gestão; Suporte operacional; Imagem;

3.2. MAPA DE FUNÇÕES

O Porto de Vitória foi definido como a unidade estratégica de negócio (UEN) para gerenciamento dos portos de Vitória e Barra do Riacho.

Dessa maneira, um levantamento de informações sobre as funções principais da CODESA foi realizado para melhor caracterizar esta UEN.

A tabela a seguir sumariza as funções centrais da Companhia Docas do ES:

MAPA DE FUNÇÕES		
UNIDADE	FUNÇÕES	DESCRIÇÃO
Porto de Vitória	Provisão de Áreas de Uso	Atividades relacionadas à preparação e manutenção de áreas de uso e ao entendimento do mercado para criação de novos negócios para os portos administrados pela CODESA.
Porto de Vitória	Provisão de Infraestrutura	Atividades relacionadas ao provimento de infraestrutura de acessos, de cais e serviços, como água, esgoto e comunicação.
Porto de Vitória	Provisão de Serviços	Atividades relacionadas à administração portuária e gestão de condomínio.

3.3. CADEIA DE VALOR

A cadeia de valor pode ser vista como uma maneira sistemática de examinar as atividades que uma empresa desempenha e como elas se relacionam. A análise da cadeia de valor busca entender a empresa como um grande processo de atividades inter-relacionadas que buscam adicionar valor específico para determinado público-alvo.

Ela identifica as atividades, as funções e os processos de trabalho da organização que precisam ser executados no projeto, na produção, na entrega e no apoio de certo produto ou serviço.

Com base no Mapa de Funções e no conceito de Cadeia de Valor, as atividades primárias da CODESA foram definidas conforme o diagrama a seguir:



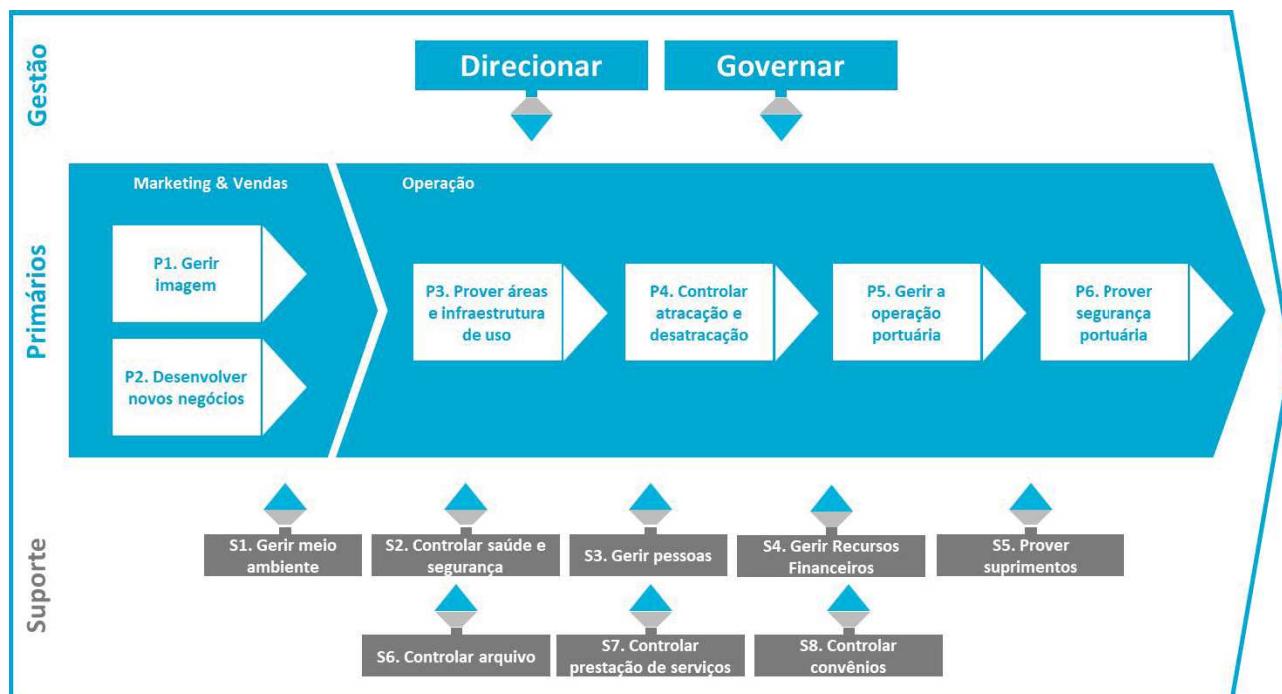
A cadeia de valor foi utilizada para representar os macrofluxos finalísticos (macroprocessos primários) da organização. Além disso, rascunhou-se uma arquitetura de processos que visa organizar e integrar os processos de forma a permitir entrega de valor sistêmica às partes interessadas.

Os processos foram organizados em grupos:

- **Macroprocessos de gestão:** não há entrega de valor diretamente ao cliente, porém, há monitoramento e controle, em termos gerenciais, dos demais processos da empresa.
- **Macroprocessos primários:** são tipicamente interfuncionais, ponta a ponta, e são por meio deles que se entrega valor diretamente ao cliente. Em resumo, pertencem à cadeia de valor e suas atividades são executadas por diversas áreas.
- **Macroprocessos de suporte:** complementam os demais processos, quanto ao alcance de metas; nesses macroprocessos não há entrega de valor diretamente ao cliente, mas suporte aos processos primários e de gestão.

Os processos foram conectados em uma lógica de causa e efeito, cujo foco está no valor final entregue às partes interessadas. Nessa visão, porém, não há preocupação, em primeiro momento, com as estruturas departamentais da organização.

CADEIA DE VALOR			
Cód	TÍTULO DO PROCESSO	OBJETIVO DO PROCESSO	ABRANGÊNCIA DO PROCESSO
G01	Direcionar a organização	Este processo consiste na provisão de direcionamento de ações de curto, médio e longo prazo.	Da identificação da organização até a definição dos fatores que serão controlados cicличamente.
G02	Propiciar a governança da organização	Este processo consiste no controle estratégico da CODESA.	Da definição dos fatores e critérios que serão controlados cicличamente ao início término do ciclo estratégico.
P01	Gerir imagem	Este processo consiste em garantir assertividade na comunicação externa e interna da CODESA junto aos seus públicos	Da identificação de informações passíveis de comunicação até a sua veiculação.
P02	Desenvolver novos negócios	Este processo consiste em analisar o mercado e viabilizar novos negócios para a CODESA.	Do estudo do mercado à entrega para elaboração do contrato.
P03	Prover áreas e infraestrutura de uso	Este processo consiste em controlar a utilização das áreas e infraestrutura, através da gestão dos contratos e do patrimônio.	Do firmamento de novos contratos de uso e recebimento/construção de novos patrimônios até o término da vigência dos contratos e descarte/venda do patrimônio.
P04	Controlar atração e desatração	Este processo consiste em controlar a entrada e saída de embarcações nas áreas controladas pela CODESA.	Do recebimento de solicitação de atração até a embarcação deixar as dependências controladas pela CODESA.
P05	Gerir a operação portuária	Este processo consiste no controle das operações do porto.	Da solicitação de atração até a saída das dependências controladas pela CODESA.
P06	Prover segurança portuária	Este processo consiste no controle do acesso e permanência de pessoas e bens nas áreas controladas pela CODESA.	Da solicitação de acesso de pessoas e bens até a saída das dependências controladas pela CODESA.
S01	Gerir meio ambiente	Este processo consiste na realização de atividades, que atendem requisitos legais ou não, de controle e preservação do meio ambiente.	Da identificação de necessidade de controle/preservação do meio ambiente, até sua prestação de contas.
S02	Controlar saúde e segurança	Este processo consiste na realização de atividade, que atendam requisitos legais ou não, de controle e preservação da saúde do pessoal da CODESA.	Da identificação de necessidade de controle/preservação da saúde e segurança do pessoal, até sua prestação de contas.
S03	Gerir pessoas	Este processo consiste na realização de atividades de admissão, retenção e desenvolvimento do pessoal da CODESA.	Da identificação da necessidade de pessoas até o seu desligamento.
S04	Gerir recursos financeiros	Este processo consiste na realização de atividades de controle dos recursos financeiros da CODESA.	Da previsão orçamentária à prestação de contas.
S05	Prover suprimentos (bens e serviços)	Este processo consiste em prover a CODESA de bens ou serviços, por meio de licitação ou não.	Da identificação da necessidade de aquisição (bens e serviços) à entrega do bem ou serviço contratado.
S06	Controlar arquivo	Este processo consiste no controle das informações que devem ser mantidas em arquivo pela CODESA.	Do envio para o arquivo ao seu descarte.
S07	Controlar prestação de serviços	Este processo consiste em realizar ações de controle dos serviços prestados à CODESA.	Do início da vigência do contrato de prestação de serviços até o encerramento do contrato.
S08	Controlar convênios	Este processo consiste no controle dos convênios mantidos pela CODESA.	Da identificação da necessidade de convênio ao seu término.



3.4. MAPA DE ATIVOS CRÍTICOS

Para a construção do mapa foi utilizada a seguinte classificação de ativos:

- **Pessoas**
 - Equipe (funcionários etc.)
 - Competências (habilidades, conhecimentos, valores etc.)
- **Organização**
 - Marca (marketing, carteira de clientes, publicidade etc.)
 - Gestão (alinhamento, auditoria, parceiros/terceiros etc.)
 - Perfil (cultura, metodologia, liderança, trabalho em equipe etc.)
- **Recursos**
 - Insumos (matéria-prima etc.)
 - Infraestrutura (local etc.)
 - Hardware (máquinas, equipamentos etc.)
 - Software (informações, banco de dados etc.)

A tabela a seguir representa o mapa de ativos da CODESA:

MAPA DE ATIVOS CRÍTICOS			
TIPO	GRUPO	ATIVO	C
1. Pessoas	a) Equipe	Funcionários	
2. Recursos	d) Infraestrutura	Áreas de uso	
2. Recursos	d) Infraestrutura	Instalações Portuárias (cais; armazéns; etc.)	
2. Recursos	e) Infra de TI	Sistemas: PSP; CODESA ONLINE; Suricato; Avglon; SAPIENS; Site da CODESA; Intranet;	
2. Recursos	e) Infra de TI	Infraestrutura física de TI: notebooks; internet; etc.	
1. Pessoas	a) Equipe	Prestadores de serviços que atuam em atividades finalísticas	
2. Recursos	f) Equipamentos	Equipamentos de segurança (armamento; catracas; viaturas, etc.)	
2. Recursos	d) Infraestrutura	Instalações administrativas	
1. Pessoas	b) Competências	Proficiência em gestão comercial	
1. Pessoas	b) Competências	Proficiência em gestão logística	
1. Pessoas	b) Competências	Proficiência em gestão de projetos	
1. Pessoas	b) Competências	Proficiência em gestão de processos	
2. Recursos	g) Intangíveis	Imagen institucional e mercadológica	
3. Organização	h) Gestão	Sistema de gestão CODESA	
1. Pessoas	a) Equipe	Comissões	
3. Organização	i) Perfil	Cultura de resultados	
3. Organização	i) Perfil	Liderança	
3. Organização	h) Gestão	Parcerias & Convênios	

3.5. MISSÃO ORGANIZACIONAL

Como forma de entender a organização deve-se traduzir os anseios de partes interessadas prioritárias em propósitos organizacionais. Em suma, a sentença da missão deve refletir a razão de ser da organização. Ao final, a definição da missão poderá enfatizar como a organização pretende:

gerar benefícios para seus stakeholders prioritários por meio de suas funções

Perguntas como “o que a organização faz?”, “por que a empresa faz?”, “para quem?” e, até mesmo, “onde ela faz?” foram utilizadas para provocar as discussões em torno da missão organizacional.

MISSÃO ORGANIZACIONAL

Atrair e disponibilizar as condições de infraestrutura ao complexo logístico, promovendo a eficiência, qualidade e sustentabilidade das operações.

3.6 VALORES CORPORATIVOS

Os valores de uma empresa consistem em comportamentos e crenças que determinam como ocorre a gestão da empresa, no que ela se apoia para tomar decisões e de que forma ela direciona um colaborador a lhe representar. Ao final, a definição de valores poderá enfatizar como a organização se

comporta e interage com a sociedade e demais partes interessadas

Perguntas como “no que a organização acredita?”, “o que a empresa preza ou dá valor em seus relacionamentos?” foram utilizadas para provocar as discussões em torno dos valores corporativos.

Os valores mantidos pela Companhia Docas do Espírito Santo são:

VALORES CORPORATIVOS	
VALOR	DESCRIÇÃO
Alinhamento estratégico	As decisões tomadas no âmbito dos portos organizados de Vitória, Praia Mole e Barra do Riacho e as formas de atuação da CODESA privilegiam o desenvolvimento local mantendo sempre a coerência com as diretrizes do Poder Concedente
Zelo pela regularidade	Todo funcionário CODESA tem como orientação primordial atuar para cumprir e fazer cumprir a legislação aplicável às operações portuárias e demais atividades executadas internamente ou por usuários do porto organizado.
Foco em eficiência	Os processos e os recursos devem ser pensados e utilizados para alcançar a forma mais produtiva possível de suas aplicações – fazer mais com o melhor uso dos recursos
Operação com segurança	A vida humana é mais importante do que a carga movimentada e portanto toda operação portuária deve levar em consideração a proteção à vida e à integridade das pessoas.
Respeito ao meio ambiente	A esfera ambiental deve ser continuamente analisada buscando não apenas o atendimento aos requisitos das leis como a eficiência ambiental da CODESA.
Transparência	Deve ser garantido o acesso da sociedade às informações de seu interesse que estejam relacionadas aos atos administrativos praticados na Companhia.

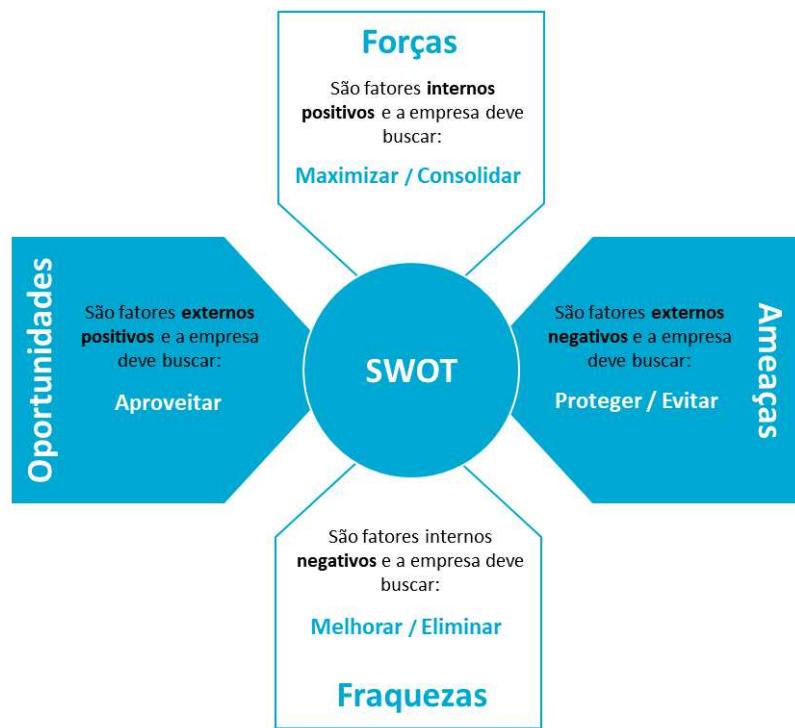
4. DIAGNÓSTICO

O diagnóstico serve para reunir informações de propósitos, valores, anseios, cenários e situações do passado. Nesta construção foram utilizados documentos da empresa, legislações aplicáveis e entrevistas com atores internos da organização para levantar dados e informações sobre a jornada da empresa. O resultado deste esforço foi organizado de forma a facilitar a análise do cenário construído e permitir assim a conclusão sobre o que devemos melhorar ou o que a empresa quer ser no futuro. Utilizou-se a análise de ambiente (SWOT).



4.1 ANÁLISE SWOT

A Análise SWOT – que, em português, significa o estudo das Forças, Oportunidades, Fraquezas e Ameaças – é uma ferramenta utilizada para analisar situações nos ambientes interno e externo que afetam atualmente ou poderão afetar a empresa no futuro.



A Análise SWOT na CODESA foi desenvolvida com base no documento “Planejamento Estratégico (Booklet) 2016 – 2035” fornecido pela Comissão de Fiscalização do PMGP e em entrevistas realizadas junto ao corpo executivo da empresa.

A tabela a seguir mostra as principais situações ambientais observadas.

ANÁLISE DE AMBIENTE				
C	SWOT	TEMA	SITUAÇÃO	RESPOSTA
	Ponto Forte	I - Infraestrutura e Operações Competitivas	Estrutura logística de armazenagem e distribuição de cargas de importação bem consolidada	Consolidar
	Ponto Forte	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Facilidade de acesso de comunicação à clientes, órgãos e sociedade	Consolidar
	Ponto Forte	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Boa capacidade de recursos humanos para as atividades de segurança (grande contingente de guardas)	Maximizar
	Ponto Forte	I - Infraestrutura e Operações Competitivas	Pioneirismo da CODESA na operação com o VTMIS no cenário nacional	Consolidar
	Ponto Forte	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Expertise do Porto de Vitória como laboratório para operação de cargas	Aproveitar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Alta dependência do poder concedente para tomada de decisões	Eliminar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Mudanças na Diretoria e na SEP afetam as rotinas e direcionamentos traçados para o corpo executivo (planos são cancelados, novas ações são traçadas, etc.)	Eliminar
	Ponto Fraco	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Falta de flexibilidade para negociações comerciais (preços e condições especiais para clientes são difíceis de serem estabelecidos devido a subordinação aos direcionamentos da União nesse quesito)	Evitar
	Ponto Fraco	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Não há um posicionamento claro da CODESA frente ao mercado alvo (off shore, grande calado, etc.)	Eliminar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Há casos de ingerência política na escolha dos gestores e nas diretrizes da companhia	Eliminar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Lentidão e morosidade na execução dos processos	Eliminar
	Ponto Fraco	I - Infraestrutura e Operações Competitivas	Limitação de calado do Porto de Vitória	Evitar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Algumas atividades finalísticas da CODESA dependem da boa execução por parte de prestadores de serviço (terceirização de atividades fim)	Eliminar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Os sistemas informatizados não atendem as necessidades de todas as atividades da companhia, gerando retrabalho e lentidão na operação	Eliminar
	Ponto Fraco	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Falta de credibilidade junto aos empresários devido a morosidade na concepção e conclusão de ações necessárias ao desenvolvimento.	Melhorar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Dificuldade de lidar com profissionais de baixa performance	Melhorar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Subutilização de funcionários alocados em tarefas não condizentes com seu potencial e formação	Melhorar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Falta de métricas (indicadores e metas) integradas, além de uma ferramenta que permita fazer o registro e mensuração dessas métricas de forma adequada.	Eliminar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Não há rotina de reuniões entre Diretores e Coordenadores para traçar objetivos, indicadores, ações, mensurar desempenho, etc.	Eliminar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Não há um método estabelecido para realizar a gestão dos custos	Eliminar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Falta de métodos para gestão do conhecimento	Melhorar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Ausência de critérios meritocráticos quanto as recompensas financeiras e não financeiras para o desempenho dos funcionários	Eliminar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Atores externos não são doutrinados culturalmente quanto as questões ambientais e de segurança do trabalho	Eliminar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Confusão de papéis entre as áreas	Eliminar

ANÁLISE DE AMBIENTE				
C	SWOT	TEMA	SITUAÇÃO	RESPOSTA
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Evasão de funcionários em função de concursos lançados por outras instituições. Não há métodos diretos para retenção de talentos	Melhorar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Cultura de demandar auxílio jurídico em diversas atividades	Eliminar
	Ameaça	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	As políticas públicas impulsionam a falta de competitividade frente aos portos privados	Proteger
	Ameaça	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	O Porto do Açu possui a mesma matriz de carga dos portos do ES	Evitar
	Ameaça	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Excesso de fiscalização externa (MP; TCU; ANTAQ, etc.) com interferência nas ações da empresa, gerando retrabalhos (atividades de controle redundantes)	Evitar
	Ameaça	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Dependência de atores externos (DNIT, governo do estado, etc.) para melhoria do acesso logístico nas intermediações do porto	Eliminar
	Ameaça	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Instalação do complexo industrial portuário multiprósito "Porto Central" em Presidente Kenedy	Proteger
	Oportunidade	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Ferrovia RJ-ES	Aproveitar
	Oportunidade	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Presença da indústria de exploração de petróleo e gás na costa do ES/RJ	Aproveitar
	Oportunidade	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Crescimento do mercado interno de granéis líquidos, especialmente os derivados de petróleo	Aproveitar
	Oportunidade	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Mercado chinês (para produtos alimentícios)	Aproveitar
	Oportunidade	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Falta de competência marketeira dos principais portos concorrentes (RJ e Santos)	Aproveitar
	Oportunidade	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Expansão de Portocel, com possibilidade de um novo berço para conteiner/carga geral	Aproveitar
	Oportunidade	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	O setor da agroindústria no Brasil tem uma perspectiva de crescimento muito grande e está em busca de uma solução (porto) para o escoamento de sua produção. A safra agrícola do Brasil cresce sem condições estruturantes (faltam armazéns e portos).	Aproveitar
	Oportunidade	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Localização geográfica privilegiada do porto	Aproveitar
	Oportunidade	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	A estrutura de portos secos aumenta o valor de toda a cadeia logística, agregando valor ao trabalho da CODESA.	Aproveitar

5. DIREÇÃO

Os grandes navegadores sempre sabem onde fica o norte. Sabem aonde querem ir e o que fazer para chegar a seu destino. Com as organizações acontece a mesma coisa: elas precisam ter visão. É isso que lhes permitirá administrar a continuidade e a mudança simultaneamente.



5.1 VISÃO DE FUTURO

Deve-se traduzir os anseios de partes interessadas prioritárias em relação a posicionamentos futuros da organização. Ao final, a definição da visão poderá enfatizar o anseio da organização em

ser reconhecida pelo que representa, pela posição que ocupa ou pelo papel que desempenha nos interesses das partes interessadas prioritárias

Perguntas como: “o que será/fará?”, “para quem fará?”, “por quem quer ser percebida?”, “como quer ser percebida?”, “onde fará?” e “quando será/fará?” foram utilizadas para provocar as discussões em torno da visão de futuro.

VISÃO DE FUTURO

Ser uma Autoridade Portuária líder no desenvolvimento do complexo logístico multipropósito do Espírito Santo, reconhecida pela eficiência e flexibilidade no atendimento a grandes e pequenos usuários, tornando-se indutora da economia regional.

Pilares Estratégicos

Na elaboração do Plano de Negócios foram definidos três pilares de atuação da CODESA, os quais, de acordo com o documento *“caracterizam uma inserção deliberada de diretrizes que se implementadas poderão levar a organização a um desempenho superior.”*

Os pilares então definidos para os próximos anos são:

I.
**INFRAESTRUTURA
 E OPERAÇÕES
 COMPETITIVAS**

II.
**GERAÇÃO DE
 OPORTUNIDADES
 COMERCIAIS E
 PROMOÇÃO DA
 INFRAESTRUTURA**

III.
**ADMINISTRAÇÃO
 PORTUÁRIA
 EFICIENTE E
 INTEGRADA**

Durante o levantamento de informações e análise dos documentos para elaboração da revisão estratégica, foi observado um quarto pilar que complementa o mapa estratégico da companhia, adicionando dois novos objetivos:

IV.
**BENEFÍCIOS
 GERADOS**

5.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Os objetivos estratégicos definidos seguiram como continuidade do Plano de Negócios (PN) elaborado anteriormente pela CODESA. São 17 objetivos oriundos do PN e mais dois associados ao novo pilar “IV. Benefícios Gerados” como recomendação desta revisão:

6. PLANEJAMENTO

Após a definição da **Identidade Organizacional**, o diagnóstico da situação atual realizado, através da **Matriz SWOT**, e o futuro desejado construído e comunicado, por meio da **Visão** e do **Mapa Estratégico**. O próximo passo consiste em estabelecer “**COMO**” os **Objetivos Estratégicos** serão alcançados. Isso pode ser feito com o auxílio do **Balanced Score Card (BSC)**, que desdobra os indicadores e o quadro de iniciativas para o ciclo estratégico em questão.



6.1 QUADRO DE INDICADORES

Atualmente a CODESA já possui um conjunto de indicadores estratégicos estabelecidos no Plano de Negócios, conforme o quadro a seguir.

6.2. QUADRO DE INICIATIVAS

As iniciativas estratégicas são o conjunto de ações (projetos, processos ou demandas pontuais) a serem implementadas para assegurar o alcance dos objetivos estabelecidos no mapa estratégico. Elas também foram alinhadas aos objetivos e pilares estratégicos, conforme o quadro a seguir.

7. CICLO DE GOVERNANÇA

Para auxiliar na implementação da estratégia foi modelado um processo de governança dedicado à gestão estratégica e pautado no ciclo PDCA, denominado “G2.1 Controlar estratégia”, cujo o fluxo pode ser observado a seguir.

Este processo tem como missão: *Este processo consiste em controlar o andamento das iniciativas e indicadores estratégicos, ajustando o curso das ações de acordo com os resultados alcançados.*

Sua abrangência é: *Da entrega das iniciativas estratégicas (Processo G1.1) à entrega do relatório mensal de resultados.*

Portanto, a partir da definição das iniciativas, o prosseguimento da gestão estratégica da CODESA é a execução contínua do processo G2.1.

8. DISPOSIÇÕES FINAIS

Os demais subprodutos solicitados no contexto do Produto 4 – Plano de Melhorias, Organograma, PCCFC, Regimento Interno, PCE, PIDV e Plano de Contas – foram apresentados em documentos separados devido à natureza específica de cada item.

Observa-se que a abordagem utilizada na construção de todos os materiais constantes neste produto, teve um viés de colaboração bastante produtivo o que permitiu um entendimento ainda mais claro das necessidades da companhia.

O entendimento e respeito ao momento atual da companhia foi, mais uma vez uma preocupação constante nessa etapa do projeto. Contudo, a identificação, análise e aplicações de referências de mercado como materiais captados de outras companhias, inclusive de outros segmentos, e da própria Secretaria Nacional de Portos, foi uma das bases para geração dos conteúdos.

Com estas entregas, os próximos passos do projeto estarão essencialmente voltados à implementação das melhorias identificadas e recomendações fornecidas através dos produtos anteriores, sem deixar de observar as situações novas que são evidenciadas durante a realização do projeto e a necessidade de um ganho maturidade contínuo.

Planejamento Estratégico

Produto 4



Desenvolvido por:
Valora Soluções em Gestão
PROPOSTAS DE MELHORIAS

março de 2018.

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO	3
2. CONCEITOS	4
2.1 CICLO DE VIDA DO GERENCIAMENTO ESTRATÉGICO	4
3. IDENTIDADE	8
3.1. MAPA DE PARTES INTERESSADAS.....	8
3.2. MAPA DE FUNÇÕES	9
3.3. CADEIA DE VALOR	9
3.4. MAPA DE ATIVOS CRÍTICOS	12
3.5. MISSÃO ORGANIZACIONAL	13
3.6 VALORES CORPORATIVOS	13
4. DIAGNÓSTICO	14
4.1 ANÁLISE SWOT	15
5. DIREÇÃO.....	18
5.1 VISÃO DE FUTURO	18
5.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.....	19
5.3 MAPA ESTRATÉGICO	21
6. PLANEJAMENTO.....	22
6.1 QUADRO DE INDICADORES	22
6.2. QUADRO DE INICIATIVAS	24
7. CICLO DE GOVERNANÇA	29
8. DISPOSIÇÕES FINAIS	31

1. APRESENTAÇÃO

Nos tempos contemporâneos, cada vez mais as organizações – públicas e privadas – se apropriam do planejamento estratégico para aperfeiçoar seus fluxos internos. O objetivo é desenvolver um processo de gestão competente, racional e visionário, capaz de orientar a instituição para que possa reconhecer as oportunidades e promover progressos.

O planejamento estratégico pode ser comparado à organização de um mapa de viagem. A partir do momento em que é escolhido o destino final, organiza-se o itinerário levando-se em conta fatores como as rotas mais adequadas, os recursos necessários (humanos e materiais) para percorrê-las, os eventuais percalços da jornada e até mesmo as chances que possam surgir para um percurso mais seguro ao alcance dos objetivos determinados.

2. CONCEITOS

O planejamento é um processo, um conjunto de tarefas desempenhadas para alcançar as metas comuns e determinar os objetivos, estruturando a melhor maneira de atingi-los.

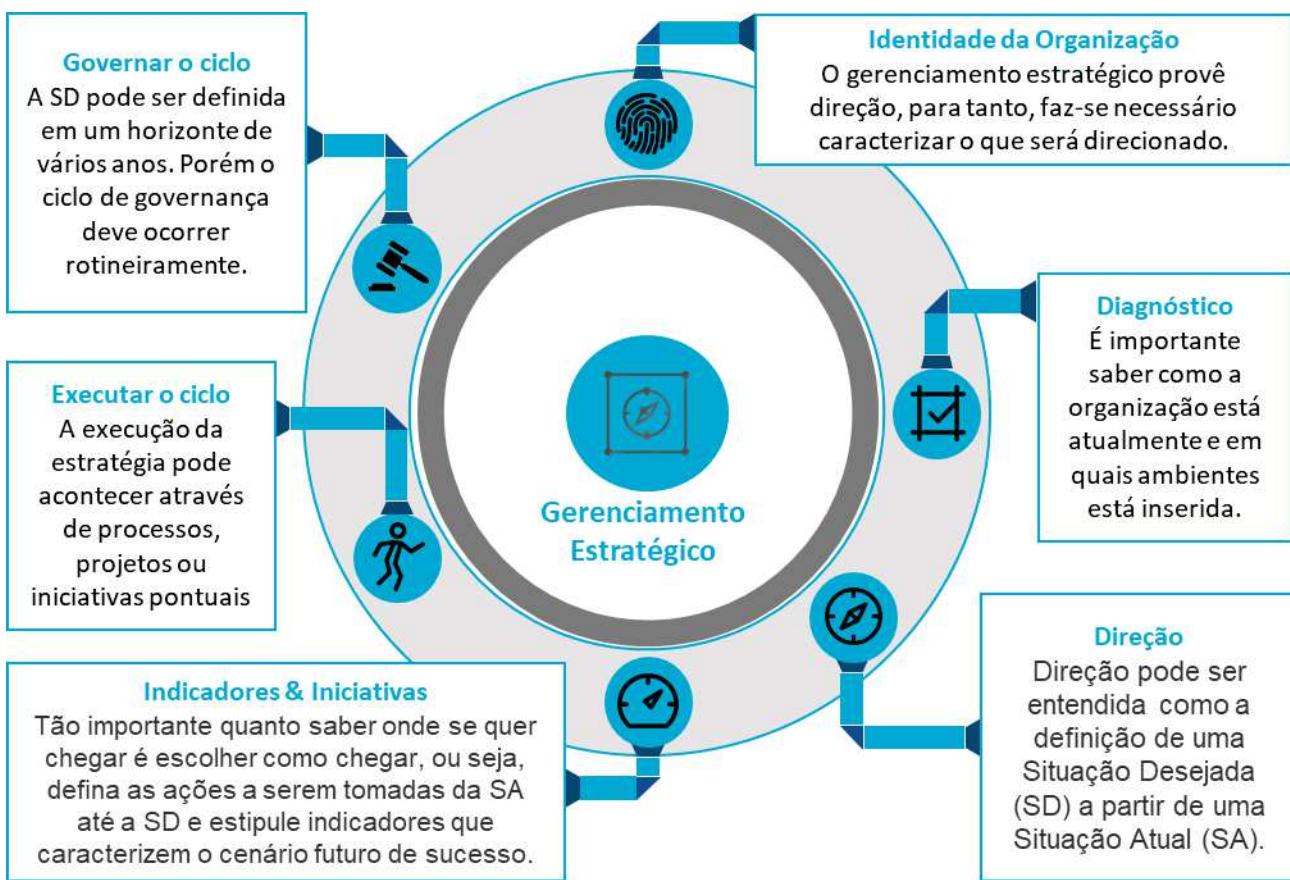


O planejamento estratégico significa pensar a organização como um todo em sua relação com o ambiente, em uma perspectiva de futuro; é ver o todo antes das partes e criar uma visão de futuro e os meios para alcançá-la.

O ciclo de vida do Planejamento Estratégico (PE) da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) integra boas práticas e metodologias para facilitar a organização, governança e execução de ações. Esse ciclo inclui o Balanced Score Card (BSC) como uma das metodologias.

2.1 CICLO DE VIDA DO GERENCIAMENTO ESTRATÉGICO

O ciclo a seguir representa a sequência de levantamento de informações e de decisões que devem ocorrer para que o PE mantenha coerência e alinhamento desde sua definição até a execução.



A necessidade de caracterizar a organização que implantará um modelo de gerenciamento estratégico está calcada na premissa que, para se definir diretrizes de modo coerente, primeiro as pessoas devem reconhecer, de forma homogênea, o motivo da existência de tal instituição. Em resumo, a **identidade organizacional** deve estar clara.

Obedecendo ao ciclo de vida do modelo de gerenciamento estratégico, um **diagnóstico** da situação atual deve ser realizado para levantar informações que sejam pertinentes à tomada de decisão sobre aonde a organização quer chegar em um horizonte futuro.

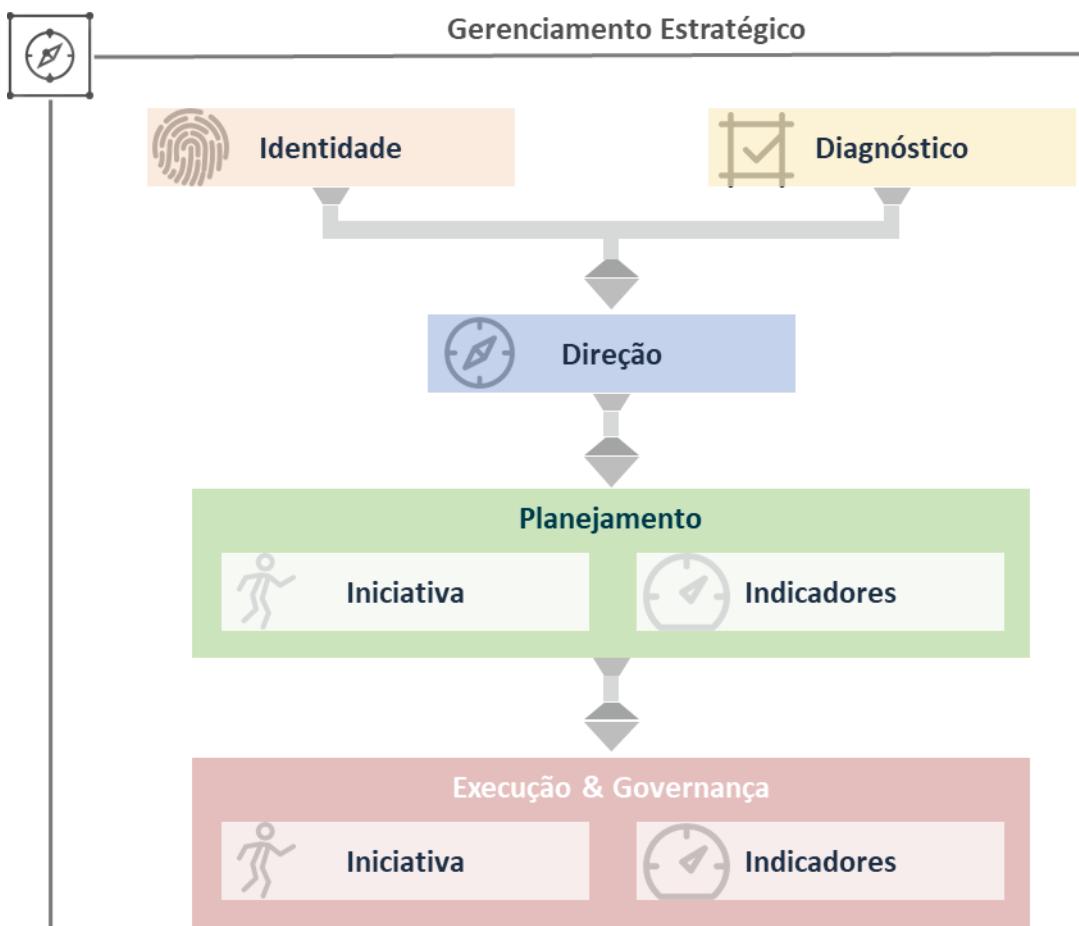
A etapa de **direção** na metodologia de implantação do gerenciamento estratégico define não só o “estado” em que a organização espera se encontrar em um futuro estabelecido, mas também o caracteriza de forma mensurável e estabelece as grandes diretrizes a serem adotadas.

Nesse momento começam as definições sobre as ações a serem realizadas, quem serão os envolvidos, quais os prazos a serem obedecidos, como os avanços serão

monitorados, qual o nível de entrega esperado etc. A forma estruturada de reunir tais definições é conhecida como planejamento estratégico. Esse plano deve conter minimamente duas “pernas”: **indicadores e iniciativas**.

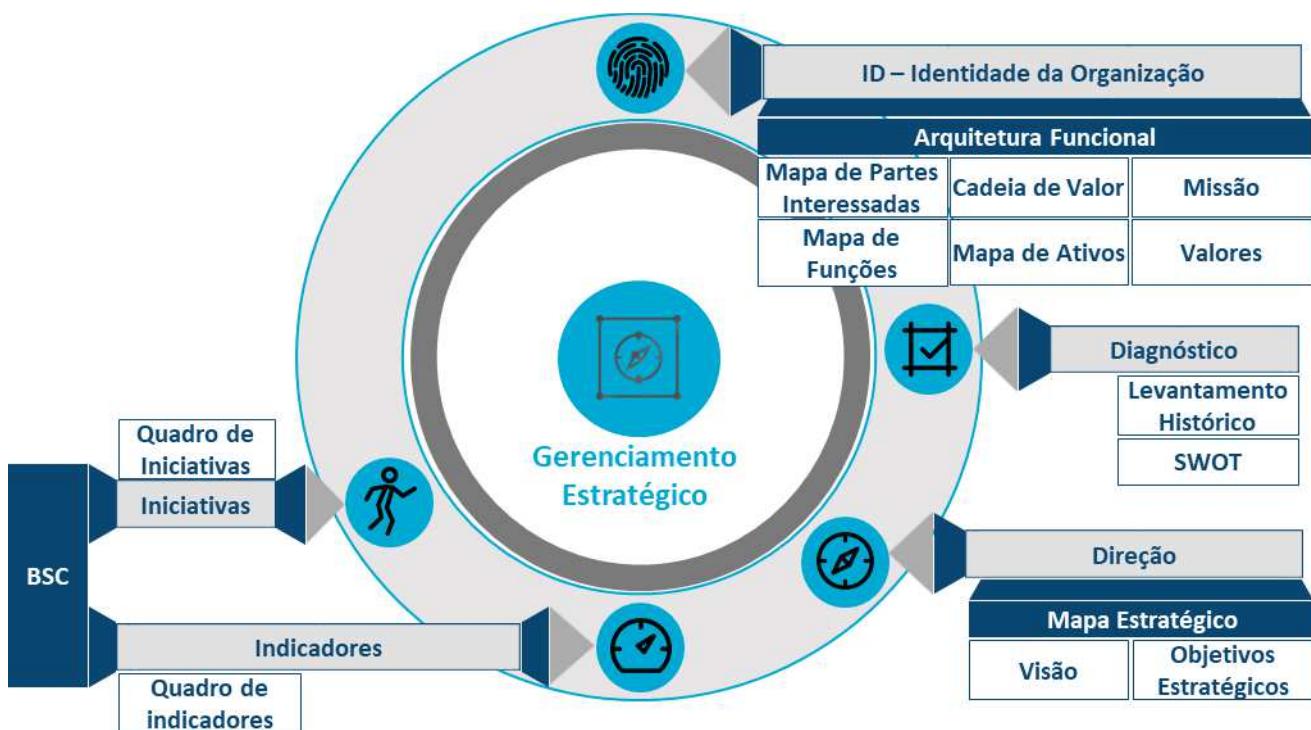
Os **indicadores** são necessários para estabelecer, de forma objetiva e mensurável, o “estado final desejado” como resultado daquele pool de ações. São utilizados, também, para o monitoramento do avanço das iniciativas, que, por sua vez, fornecem as rotas pelas quais se acredita que, se executadas a contento, irão resultar no “estado desejado”; normalmente assumem a forma de processos, projetos ou ações pontuais.

A definição de um modelo de gerenciamento estratégico só é possível se o esforço da organização não se limitar à aprovação de um plano estratégico. A definição de estratégias não entrega resultados e não assegura o alcance do “estado desejado”; é necessário **executar e governar**.



Para que o termo “gerenciamento” faça sentido, além de se criar uma identidade corporativa, levantar informações sobre a situação atual, estabelecer uma visão de futuro e construir um plano para as ações estratégicas, são necessários dois outros esforços: executar o plano estratégico e governar o ciclo estratégico. É a execução do plano estratégico que possibilitará resultados, e a governança do ciclo monitorará o ritmo e verificará se os resultados correspondem ao esperado ou se há necessidade de alterar ou incluir direcionamentos.

Para organizar as informações levantadas durante o ciclo de vida do gerenciamento estratégico foram utilizadas as seguintes estruturas:



Importantes na integração, no alinhamento e na governança das definições estratégicas, a arquitetura funcional, o mapa estratégico e o BSC foram metodologias utilizadas neste ciclo de planejamento.

3. IDENTIDADE

Essa é a primeira atividade de todo o processo de implantação do modelo de gerenciamento estratégico. A identidade da organização pode ser composta pela missão e pelos valores organizacionais, além de incluir o reconhecimento de partes interessadas, funções e outras informações de caracterização.



3.1. MAPA DE PARTES INTERESSADAS

Stakeholders são as partes interessadas ativamente envolvidas no dia a dia da empresa ou cujos interesses podem ser afetados positiva ou negativamente pelos negócios da organização (exemplos: clientes, sócios, funcionários, fornecedores). Isto é, trata-se de pessoa, grupo ou organização que tem interesse ou pode afetar, ser afetado, ou perceber-se afetado por qualquer aspecto da Unidade Estratégica de Negócio (UEN).

Os *stakeholders* possuem diversos níveis de responsabilidade e autoridade e podem ter influência e interesse positivo ou negativo no negócio. Negligenciar as partes interessadas (especialmente aquelas com interesses negativos e contrários) pode aumentar a probabilidade de insucesso da UEN; daí a importância de mapeá-las, identificando interesses e expectativas.

Mapear partes interessadas é o processo de identificar pessoas e organizações impactadas pela UEN ou que podem impactá-la, documentando informações relevantes sobre seus interesses, envolvimento e impacto sobre o sucesso do negócio.

MAPA DE PARTES INTERESSADAS					
ID C	TIPO	DENOMINAÇÃO	RELACIONAMENTO	BENEFÍCIO GERADO pela CODESA	BENEFÍCIO RETORNADO à CODESA
1	Entidades Controladoras e Intervenientes	SEP; Antaq; ANS; ANVISA; Receita federal; Capitania dos portos; TCU; MPR; CGU; Polícia Federal; Ministérios; CISET; IBAMA; IEMA; SEMMA;	Subordinação; Cooperação; Fiscalização	Emprego das normas e legislações estabelecidas; Suporte operacional; Fiscalização	Direcionamento; Orientação; Recursos de investimento; Suporte operacional; Desenvolvimento socioeconômico
2	Órgãos de Governação	CONFIS; CONSAD; CONAPORTOS; CAP	Cooperação; Subordinação; Fiscalização	Lucratividade; Rentabilidade; Apoio político	Direcionamento; Desburocratização
3	Operadores Portuários	PJ que exerce as atividades de movimentação de cargas e passageiros e a armazenagem de mercadorias, dentro da área do porto organizado.	Cooperação; Fiscalização e Integração Comercial	Orientação; Áreas de uso; Serviços;	Receita; Novas oportunidades de negócios;
4	Governo (Poder Executivo; Poder Legislativo)	Governo Estadual; Governo Municipal	Cooperação	Desenvolvimento socioeconômico;	Recursos de investimento; Imagem
5	Sociedade	Comunidades do entorno; Opinião pública; Mídia	Cooperação; Responsabilidade Socioeconômica	Orientação; Desenvolvimento socioeconômico; Bens; Serviços	Apoio político; Imagem; Recursos humanos; Infraestrutura; Suporte operacional;
6	Entidades de Classe	OGMO; Sindicatos	Cooperação; Fiscalização	Suporte operacional; Apoio político; Emprego e renda	Suporte operacional; Informações qualificadas; Apoio político
7	Importadores e Exportadores	PJ que atuam no comércio exterior, promovendo a bens e serviços no porto (donos das cargas)	Integração Comercial	Novas oportunidades de negócios; Orientação; Serviços	Novas oportunidades de negócios
8	Agentes marítimos	Representante do armador do navio nos portos, perante os diversos atores do setor portuário, responsável pelo despacho e assistência do navio	Cooperação; Integração Comercial	Orientação; Serviços	Informações qualificadas; Novas oportunidades de negócios; Suporte operacional
9	Fornecedores de serviços comuns e de engenharia (obras)	Obras; Consultoria; Materiais de Consumo; Segurança; Limpeza e Conservação, entre outros	Cooperação; Fiscalização	Recursos financeiros; Imagem (prestar serviço para a CODESA gera reconhecimento);	Bens; Serviços; Desenvolvimento gestão; Suporte operacional;
10	Instituições internacionais	IMO; MARPOL;	Benchmarking; Integração Comercial; Subordinação	Informações qualificadas; Desenvolvimento socioeconômico	Informações qualificadas; Novas oportunidades de negócios; Desenvolvimento; Suporte operacional
11	Parceiros e Conveniados	Portos Internacionais; Instituições de Ensino	Cooperação	Recursos financeiros; Imagem (ser parceiro da CODESA gera reconhecimento); Suporte operacional	Desenvolvimento de gestão; Suporte operacional; Imagem;

3.2. MAPA DE FUNÇÕES

O Porto de Vitória foi definido como a unidade estratégica de negócio (UEN) para gerenciamento dos portos de Vitória e Barra do Riacho.

Dessa maneira, um levantamento de informações sobre as funções principais da CODESA foi realizado para melhor caracterizar esta UEN.

A tabela a seguir sumariza as funções centrais da Companhia Docas do ES:

MAPA DE FUNÇÕES		
UNIDADE	FUNÇÕES	DESCRIÇÃO
Porto de Vitória	Provisão de Áreas de Uso	Atividades relacionadas à preparação e manutenção de áreas de uso e ao entendimento do mercado para criação de novos negócios para os portos administrados pela CODESA.
Porto de Vitória	Provisão de Infraestrutura	Atividades relacionadas ao provimento de infraestrutura de acessos, de cais e serviços, como água, esgoto e comunicação.
Porto de Vitória	Provisão de Serviços	Atividades relacionadas à administração portuária e gestão de condomínio.

3.3. CADEIA DE VALOR

A cadeia de valor pode ser vista como uma maneira sistemática de examinar as atividades que uma empresa desempenha e como elas se relacionam. A análise da cadeia de valor busca entender a empresa como um grande processo de atividades

inter-relacionadas que buscam adicionar valor específico para determinado público-alvo.

Elas identificam as atividades, as funções e os processos de trabalho da organização que precisam ser executados no projeto, na produção, na entrega e no apoio de certo produto ou serviço.

Com base no Mapa de Funções e no conceito de Cadeia de Valor, as atividades primárias da CODESA foram definidas conforme o diagrama a seguir:



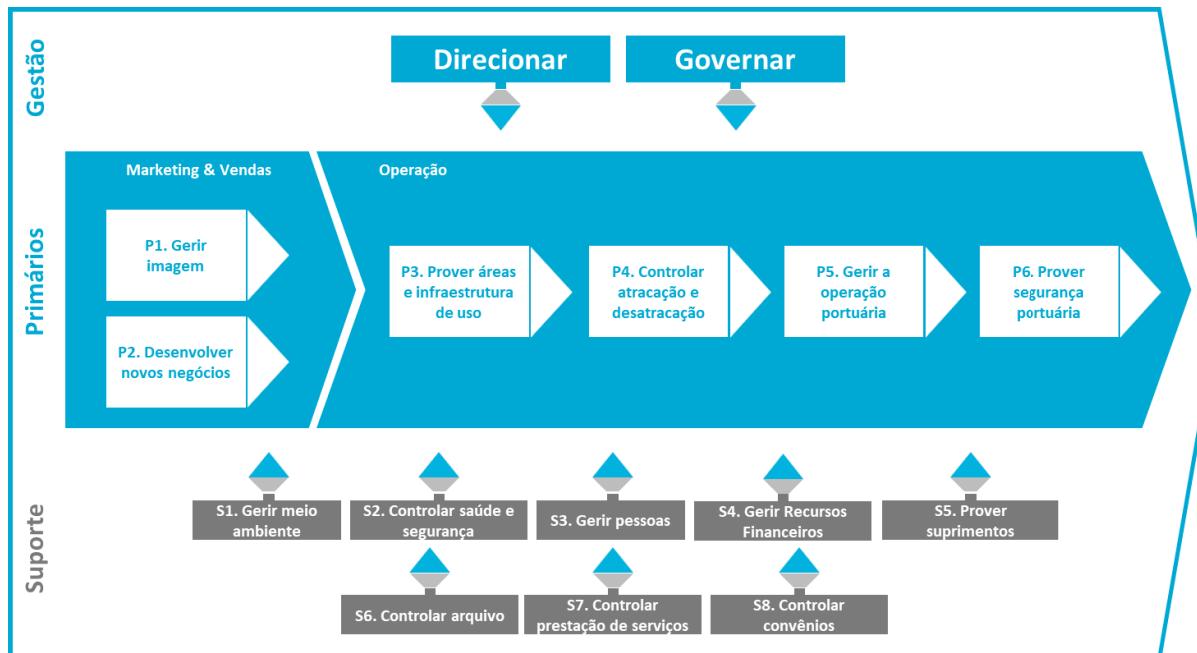
A cadeia de valor foi utilizada para representar os macrofluxos finalísticos (macroprocessos primários) da organização. Além disso, rascunhou-se uma arquitetura de processos que visa organizar e integrar os processos de forma a permitir entrega de valor sistêmica às partes interessadas.

Os processos foram organizados em grupos:

- **Macroprocessos de gestão:** não há entrega de valor diretamente ao cliente, porém, há monitoramento e controle, em termos gerenciais, dos demais processos da empresa.
- **Macroprocessos primários:** são tipicamente interfuncionais, ponta a ponta, e são por meio deles que se entrega valor diretamente ao cliente. Em resumo, pertencem à cadeia de valor e suas atividades são executadas por diversas áreas.
- **Macroprocessos de suporte:** complementam os demais processos, quanto ao alcance de metas; nesses macroprocessos não há entrega de valor diretamente ao cliente, mas suporte aos processos primários e de gestão.

Os processos foram conectados em uma lógica de causa e efeito, cujo foco está no valor final entregue às partes interessadas. Nessa visão, porém, não há preocupação, em primeiro momento, com as estruturas departamentais da organização.

CADEIA DE VALOR			
Cód	TÍTULO DO PROCESSO	OBJETIVO DO PROCESSO	ABRANGÊNCIA DO PROCESSO
G01	Direcionar a organização	Este processo consiste na provisão de direcionamento de ações de curto, médio e longo prazo.	Da identificação da organização até a definição dos fatores que serão controlados cicличamente.
G02	Propiciar a governança da organização	Este processo consiste no controle estratégico da CODESA.	Da definição dos fatores e critérios que serão controlados cicличamente ao início término do ciclo estratégico.
P01	Gerir imagem	Este processo consiste em garantir assertividade na comunicação externa e interna da CODESA junto aos seus públicos	Da identificação de informações passíveis de comunicação até a sua veiculação.
P02	Desenvolver novos negócios	Este processo consiste em analisar o mercado e viabilizar novos negócios para a CODESA.	Do estudo do mercado à entrega para elaboração do contrato.
P03	Prover áreas e infraestrutura de uso	Este processo consiste em controlar a utilização das áreas e infraestrutura, através da gestão dos contratos e do patrimônio.	Do firmamento de novos contratos de uso e recebimento/construção de novos patrimônios até o término da vigência dos contratos e descarte/venda do patrimônio.
P04	Controlar atracação e desatracação	Este processo consiste em controlar a entrada e saída de embarcações nas áreas controladas pela CODESA.	Do recebimento de solicitação de atracação até a embarcação deixar as dependências controladas pela CODESA.
P05	Gerir a operação portuária	Este processo consiste no controle das operações do porto.	Da solicitação de atracação até a saída das dependências controladas pela CODESA.
P06	Prover segurança portuária	Este processo consiste no controle do acesso e permanência de pessoas e bens nas áreas controladas pela CODESA.	Da solicitação de acesso de pessoas e bens até a saída das dependências controladas pela CODESA.
S01	Gerir meio ambiente	Este processo consiste na realização de atividades, que atendem requisitos legais ou não, de controle e preservação do meio ambiente.	Da identificação de necessidade de controle/preservação do meio ambiente, até sua prestação de contas.
S02	Controlar saúde e segurança	Este processo consiste na realização de atividade, que atendam requisitos legais ou não, de controle e preservação da saúde do pessoal da CODESA.	Da identificação de necessidade de controle/preservação da saúde e segurança do pessoal, até sua prestação de contas.
S03	Gerir pessoas	Este processo consiste na realização de atividades de admissão, retenção e desenvolvimento do pessoal da CODESA.	Da identificação da necessidade de pessoas até o seu desligamento.
S04	Gerir recursos financeiros	Este processo consiste na realização de atividades de controle dos recursos financeiros da CODESA.	Da previsão orçamentária à prestação de contas.
S05	Prover suprimentos (bens e serviços)	Este processo consiste em prover a CODESA de bens ou serviços, por meio de licitação ou não.	Da identificação da necessidade de aquisição (bens e serviços) à entrega do bem ou serviço contratado.
S06	Controlar arquivo	Este processo consiste no controle das informações que devem ser mantidas em arquivo pela CODESA.	Do envio para o arquivo ao seu descarte.
S07	Controlar prestação de serviços	Este processo consiste em realizar ações de controle dos serviços prestados à CODESA.	Do início da vigência do contrato de prestação de serviços até o encerramento do contrato.
S08	Controlar convênios	Este processo consiste no controle dos convênios mantidos pela CODESA.	Da identificação da necessidade de convênio ao seu término.



3.4. MAPA DE ATIVOS CRÍTICOS

Para a construção do mapa foi utilizada a seguinte classificação de ativos:

▪ **Pessoas**

- Equipe (funcionários etc.)
- Competências (habilidades, conhecimentos, valores etc.)

▪ **Organização**

- Marca (marketing, carteira de clientes, publicidade etc.)
- Gestão (alinhamento, auditoria, parceiros/terceiros etc.)
- Perfil (cultura, metodologia, liderança, trabalho em equipe etc.)

▪ **Recursos**

- Insumos (matéria-prima etc.)
- Infraestrutura (local etc.)
- Hardware (máquinas, equipamentos etc.)
- Software (informações, banco de dados etc.)

A tabela a seguir representa o mapa de ativos da CODESA:

MAPA DE ATIVOS CRÍTICOS			C
TIPO	GRUPO	ATIVO	
1. Pessoas	a) Equipe	Funcionários	
2. Recursos	d) Infraestrutura	Áreas de uso	
2. Recursos	d) Infraestrutura	Instalações Portuárias (cais; armazéns; etc.)	
2. Recursos	e) Infra de TI	Sistemas: PSP; CODESA ONLINE; Suricato; Avglon; SAPIENS; Site da CODESA; Intranet;	
2. Recursos	e) Infra de TI	Infraestrutura física de TI: notebooks; internet; etc.	
1. Pessoas	a) Equipe	Prestadores de serviços que atuam em atividades finalísticas	
2. Recursos	f) Equipamentos	Equipamentos de segurança (armamento; catracas; viaturas, etc.)	
2. Recursos	d) Infraestrutura	Instalações administrativas	
1. Pessoas	b) Competências	Proficiência em gestão comercial	
1. Pessoas	b) Competências	Proficiência em gestão logística	
1. Pessoas	b) Competências	Proficiência em gestão de projetos	
1. Pessoas	b) Competências	Proficiência em gestão de processos	
2. Recursos	g) Intangíveis	Imagen institucional e mercadológica	
3. Organização	h) Gestão	Sistema de gestão CODESA	
1. Pessoas	a) Equipe	Comissões	
3. Organização	i) Perfil	Cultura de resultados	
3. Organização	i) Perfil	Liderança	
3. Organização	h) Gestão	Parcerias & Convênios	

3.5. MISSÃO ORGANIZACIONAL

Como forma de entender a organização deve-se traduzir os anseios de partes interessadas prioritárias em propósitos organizacionais. Em suma, a sentença da missão deve refletir a razão de ser da organização. Ao final, a definição da missão poderá enfatizar como a organização pretende:

gerar benefícios para seus stakeholders prioritários por meio de suas funções

Perguntas como “o que a organização faz?”, “por que a empresa faz?”, “para quem?” e, até mesmo, “onde ela faz?” foram utilizadas para provocar as discussões em torno da missão organizacional.

MISSÃO ORGANIZACIONAL

Atrair e disponibilizar as condições de infraestrutura ao complexo logístico, promovendo a eficiência, qualidade e sustentabilidade das operações.

3.6 VALORES CORPORATIVOS

Os valores de uma empresa consistem em comportamentos e crenças que determinam como ocorre a gestão da empresa, no que ela se apoia para tomar decisões e de que forma ela direciona um colaborador a lhe representar. Ao final, a definição de valores poderá enfatizar como a organização se

comporta e interage com a sociedade e demais partes interessadas

Perguntas como “no que a organização acredita?”, “o que a empresa preza ou dá valor em seus relacionamentos?” foram utilizadas para provocar as discussões em torno dos valores corporativos.

Os valores mantidos pela Companhia Docas do Espírito Santo são:

VALORES CORPORATIVOS	
VALOR	DESCRIÇÃO
Alinhamento estratégico	As decisões tomadas no âmbito dos portos organizados de Vitória, Praia Mole e Barra do Riacho e as formas de atuação da CODESA privilegiam o desenvolvimento local mantendo sempre a coerência com as diretrizes do Poder Concedente
Zelo pela regularidade	Todo funcionário CODESA tem como orientação primordial atuar para cumprir e fazer cumprir a legislação aplicável às operações portuárias e demais atividades executadas internamente ou por usuários do porto organizado.
Foco em eficiência	Os processos e os recursos devem ser pensados e utilizados para alcançar a forma mais produtiva possível de suas aplicações – fazer mais com o melhor uso dos recursos
Operação com segurança	A vida humana é mais importante do que a carga movimentada e portanto toda operação portuária deve levar em consideração a proteção à vida e à integridade das pessoas.
Respeito ao meio ambiente	A esfera ambiental deve ser continuamente analisada buscando não apenas o atendimento aos requisitos das leis como a eficiência ambiental da CODESA.
Transparência	Deve ser garantido o acesso da sociedade às informações de seu interesse que estejam relacionadas aos atos administrativos praticados na Companhia.

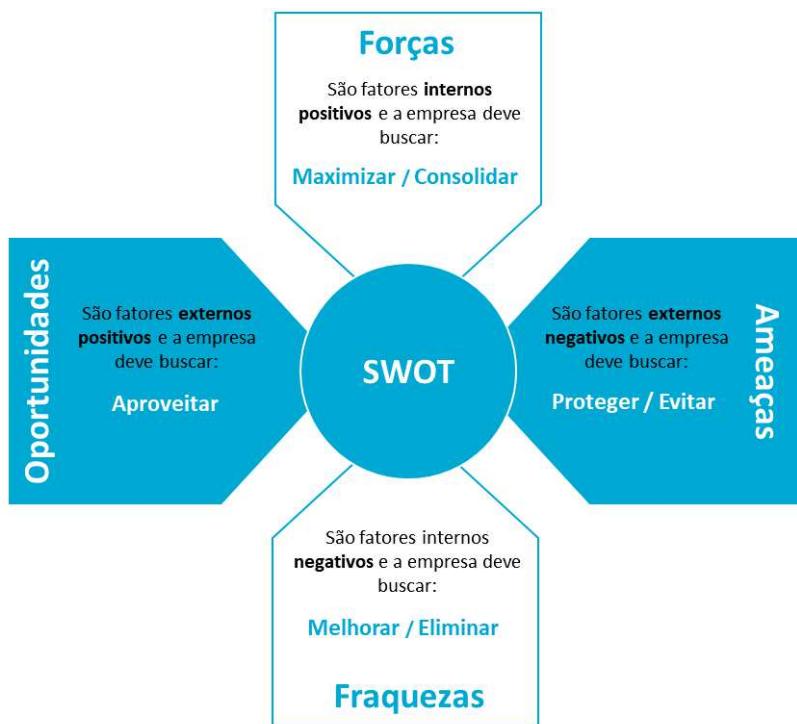
4. DIAGNÓSTICO

O diagnóstico serve para reunir informações de propósitos, valores, anseios, cenários e situações do passado. Nesta construção foram utilizados documentos da empresa, legislações aplicáveis e entrevistas com atores internos da organização para levantar dados e informações sobre a jornada da empresa. O resultado deste esforço foi organizado de forma a facilitar a análise do cenário construído e permitir assim a conclusão sobre o que devemos melhorar ou o que a empresa quer ser no futuro. Utilizou-se a análise de ambiente (SWOT).



4.1 ANÁLISE SWOT

A Análise SWOT – que, em português, significa o estudo das Forças, Oportunidades, Fraquezas e Ameaças – é uma ferramenta utilizada para analisar situações nos ambientes interno e externo que afetam atualmente ou poderão afetar a empresa no futuro.



A Análise SWOT na CODESA foi desenvolvida com base no documento “Planejamento Estratégico (Booklet) 2016 – 2035” fornecido pela Comissão de Fiscalização do PMGP e em entrevistas realizadas junto ao corpo executivo da empresa.

A tabela a seguir mostra as principais situações ambientais observadas.

ANÁLISE DE AMBIENTE				
C	SWOT	TEMA	SITUAÇÃO	RESPOSTA
	Ponto Forte	I - Infraestrutura e Operações Competitivas	Estrutura logística de armazenagem e distribuição de cargas de importação bem consolidada	Consolidar
	Ponto Forte	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Facilidade de acesso de comunicação à clientes, órgãos e sociedade	Consolidar
	Ponto Forte	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Boa capacidade de recursos humanos para as atividades de segurança (grande contingente de guardas)	Maximizar
	Ponto Forte	I - Infraestrutura e Operações Competitivas	Pioneerismo da CODESA na operação com o VTMIS no cenário nacional	Consolidar
	Ponto Forte	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Expertise do Porto de Vitória como laboratório para operação de cargas	Aproveitar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Alta dependência do poder concedente para tomada de decisões	Eliminar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Mudanças na Diretoria e na SEP afetam as rotinas e direcionamentos traçados para o corpo executivo (planos são cancelados, novas ações são traçadas, etc.)	Eliminar
	Ponto Fraco	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Falta de flexibilidade para negociações comerciais (preços e condições especiais para clientes são difíceis de serem estabelecidos devido a subordinação aos direcionamentos da União nesse quesito)	Evitar
	Ponto Fraco	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Não há um posicionamento claro da CODESA frente ao mercado alvo (off shore, grande calado, etc.)	Eliminar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Há casos de ingerência política na escolha dos gestores e nas diretrizes da companhia	Eliminar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Lentidão e morosidade na execução dos processos	Eliminar
	Ponto Fraco	I - Infraestrutura e Operações Competitivas	Limitação de calado do Porto de Vitória	Evitar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Algumas atividades finalísticas da CODESA dependem da boa execução por parte de prestadores de serviço (terceirização de atividades fim)	Eliminar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Os sistemas informatizados não atendem as necessidades de todas as atividades da companhia, gerando retrabalho e lentidão na operação	Eliminar
	Ponto Fraco	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Falta de credibilidade junto aos empresários devido a morosidade na concepção e conclusão de ações necessárias ao desenvolvimento.	Melhorar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Dificuldade de lidar com profissionais de baixa performance	Melhorar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Subutilização de funcionários alocados em tarefas não condizentes com seu potencial e formação	Melhorar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Falta de métricas (indicadores e metas) integradas, além de uma ferramenta que permita fazer o registro e mensuração dessas métricas de forma adequada.	Eliminar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Não há rotina de reuniões entre Diretores e Coordenadores para traçar objetivos, indicadores, ações, mensurar desempenho, etc.	Eliminar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Não há um método estabelecido para realizar a gestão dos custos	Eliminar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Falta de métodos para gestão do conhecimento	Melhorar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Ausência de critérios meritocráticos quanto as recompensas financeiras e não financeiras para o desempenho dos funcionários	Eliminar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Atores externos não são doutrinados culturalmente quanto as questões ambientais e de segurança do trabalho	Eliminar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Confusão de papéis entre as áreas	Eliminar

ANÁLISE DE AMBIENTE				
C	SWOT	TEMA	SITUAÇÃO	RESPOSTA
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Evasão de funcionários em função de concursos lançados por outras instituições. Não há métodos diretos para retenção de talentos	Melhorar
	Ponto Fraco	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Cultura de demandar auxílio jurídico em diversas atividades	Eliminar
	Ameaça	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	As políticas públicas impulsionam a falta de competitividade frente aos portos privados	Proteger
	Ameaça	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	O Porto do Açu possui a mesma matriz de carga dos portos do ES	Evitar
	Ameaça	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Excesso de fiscalização externa (MP; TCU; ANTAQ, etc.) com interferência nas ações da empresa, gerando retrabalhos (atividades de controle redundantes)	Evitar
	Ameaça	III - Administração Portuária Eficiente e Integrada	Dependência de atores externos (DNIT, governo do estado, etc.) para melhoria do acesso logístico nas intermediações do porto	Eliminar
	Ameaça	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Instalação do complexo industrial portuário multipropósito "Porto Central" em Presidente Kenedy	Proteger
	Oportunidade	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Ferrovia RJ-ES	Aproveitar
	Oportunidade	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Presença da indústria de exploração de petróleo e gás na costa do ES/RJ	Aproveitar
	Oportunidade	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Crescimento do mercado interno de granéis líquidos, especialmente os derivados de petróleo	Aproveitar
	Oportunidade	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Mercado chinês (para produtos alimentícios)	Aproveitar
	Oportunidade	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Falta de competência marketeira dos principais portos concorrentes (RJ e Santos)	Aproveitar
	Oportunidade	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Expansão de Portocel, com possibilidade de um novo berço para conteiner/carga geral	Aproveitar
	Oportunidade	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	O setor da agroindústria no Brasil tem uma perspectiva de crescimento muito grande e está em busca de uma solução (porto) para o escoamento de sua produção. A safra agrícola do Brasil cresce sem condições estruturantes (faltam armazéns e portos).	Aproveitar
	Oportunidade	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	Localização geográfica privilegiada do porto	Aproveitar
	Oportunidade	II - Geração de Oportunidades Comerciais e Promoção da Infraestrutura	A estrutura de portos secos aumenta o valor de toda a cadeia logística, agregando valor ao trabalho da CODESA.	Aproveitar

5. DIREÇÃO

Os grandes navegadores sempre sabem onde fica o norte. Sabem aonde querem ir e o que fazer para chegar a seu destino. Com as organizações acontece a mesma coisa: elas precisam ter visão. É isso que lhes permitirá administrar a continuidade e a mudança simultaneamente.



5.1 VISÃO DE FUTURO

Deve-se traduzir os anseios de partes interessadas prioritárias em relação a posicionamentos futuros da organização. Ao final, a definição da visão poderá enfatizar o anseio da organização em

ser reconhecida pelo que representa, pela posição que ocupa ou pelo papel que desempenha nos interesses das partes interessadas prioritárias

Perguntas como: “o que será/fará?”, “para quem fará?”, “por quem quer ser percebida?”, “como quer ser percebida?”, “onde fará?” e “quando será/fará?” foram utilizadas para provocar as discussões em torno da visão de futuro.

VISÃO DE FUTURO

Ser uma Autoridade Portuária líder no desenvolvimento do complexo logístico multipropósito do Espírito Santo, reconhecida pela eficiência e flexibilidade no atendimento a grandes e pequenos usuários, tornando-se indutora da economia regional.

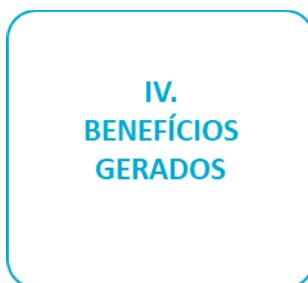
Pilares Estratégicos

Na elaboração do Plano de Negócios foram definidos três pilares de atuação da CODESA, os quais, de acordo com o documento *“caracterizam uma inserção deliberada de diretrizes que se implementadas poderão levar a organização a um desempenho superior.”*

Os pilares então definidos para os próximos anos são:



Durante o levantamento de informações e análise dos documentos para elaboração da revisão estratégica, foi observado um quarto pilar que complementa o mapa estratégico da companhia, adicionando dois novos objetivos:



5.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Os objetivos estratégicos definidos seguiram como continuidade do Plano de Negócios (PN) elaborado anteriormente pela CODESA. São 17 objetivos oriundos do PN e mais dois associados ao novo pilar “IV. Benefícios Gerados” como recomendação desta revisão:

6. PLANEJAMENTO

Após a definição da **Identidade Organizacional**, o diagnóstico da situação atual realizado, através da **Matriz SWOT**, e o futuro desejado construído e comunicado, por meio da **Visão** e do **Mapa Estratégico**. O próximo passo consiste em estabelecer “**COMO**” os **Objetivos Estratégicos** serão alcançados. Isso pode ser feito com o auxílio do **Balanced Score Card (BSC)**, que desdobra os indicadores e o quadro de iniciativas para o ciclo estratégico em questão.



6.1 QUADRO DE INDICADORES

Atualmente a CODESA já possui um conjunto de indicadores estratégicos estabelecidos no Plano de Negócios, conforme o quadro a seguir.

6.2. QUADRO DE INICIATIVAS

As iniciativas estratégicas são o conjunto de ações (projetos, processos ou demandas pontuais) a serem implementadas para assegurar o alcance dos objetivos estabelecidos no mapa estratégico. Elas também foram alinhadas aos objetivos e pilares estratégicos, conforme o quadro a seguir.

7. CICLO DE GOVERNANÇA

Para auxiliar na implementação da estratégia foi modelado um processo de governança dedicado à gestão estratégica e pautado no ciclo PDCA, denominado “G2.1 Controlar estratégia”, cujo o fluxo pode ser observado a seguir.

Este processo tem como missão: *Este processo consiste em controlar o andamento das iniciativas e indicadores estratégicos, ajustando o curso das ações de acordo com os resultados alcançados.*

Sua abrangência é: *Da entrega das iniciativas estratégicas (Processo G1.1) à entrega do relatório mensal de resultados.*

Portanto, a partir da definição das iniciativas, o prosseguimento da gestão estratégica da CODESA é a execução contínua do processo G2.1.

8. DISPOSIÇÕES FINAIS

Os demais subprodutos solicitados no contexto do Produto 4 – Plano de Melhorias, Organograma, PCCFC, Regimento Interno, PCE, PIDV e Plano de Contas – foram apresentados em documentos separados devido à natureza específica de cada item.

Observa-se que a abordagem utilizada na construção de todos os materiais constantes neste produto, teve uma viés de colaboração bastante produtivo o que permitiu um entendimento ainda mais claro das necessidades da companhia.

O entendimento e respeito ao momento atual da companhia foi, mais uma vez uma preocupação constante nessa etapa do projeto. Contudo, a identificação, análise e aplicações de referências de mercado como materiais captados de outras companhias, inclusive de outros segmentos, e da própria Secretaria Nacional de Portos, foi uma das bases para geração dos conteúdos.

Com estas entregas, os próximos passos do projeto estarão essencialmente voltados à implementação das melhorias identificadas e recomendações fornecidas através dos produtos anteriores, sem deixar de observar as situações novas que são evidenciadas durante a realização do projeto e a necessidade de um ganho maturidade contínuo.

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

(Booklet)

CODESA 2016 – 2035

Sumário

1. <i>INTRODUÇÃO</i>	2
2. <i>IDENTIDADE ORGANIZACIONAL</i>	3
3. <i>PILARES ESTRATÉGICOS E ESCOLHAS ESTRATÉGICAS</i>	4
4. <i>ATUALIZAÇÃO DOS PLANOS DE AÇÃO</i>	6
4.1. <i>Gerentes de projeto</i>	7
4.2. <i>Modelo para preenchimento</i>	7
5. <i>COMENTÁRIOS GERAIS</i>	8



1. INTRODUÇÃO

Em 2014 a CODESA elaborou o Planejamento Estratégico 2014-2029 que resultou na consolidação de Identidade Organizacional da empresa, acompanhado de Mapa em Balanced Scorecard (BSB) contendo objetivos estratégicos com indicadores e metas que levariam a Companhia a atingir uma visão de futuro.

Esse planejamento foi utilizado como referência na definição de metas das diversas áreas da empresa, garantindo alinhamento de iniciativas no nível tático e operacional da CODESA.

Em 2015 foi elaborado um Plano de Negócios com o horizonte 2015-2035, cujo objetivo era subsidiar ações para a elaboração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário (PDZP). Nesse instrumento é estabelecido o ordenamento das áreas, suas preferências e especializações para movimentação de cargas e passageiros, além da proposição da poligonal do Porto Organizado e compatibilização desse ordenamento com as políticas de desenvolvimento urbano da região onde se localiza o porto, visando, no horizonte temporal, a aderência ao Plano de Logística Portuária (PNLP) e Plano Mestre da Companhia.

O Plano de Negócios foi elaborado em 2015 e seu plano de ação passou por um alinhamento com o Planejamento Estratégico então vigente na Companhia, o que foi considerado uma revisão e atualização do instrumento então vigente.

Em setembro de 2016, em reunião de DIREXE estendida¹, foi considerado oportuno que a revisão do Planejamento Estratégico da CODESA partisse do Plano de Negócios 2015 – 2035, com a utilização de nova identidade organizacional (Missão e Visão), sendo necessárias: a) a revisão dos valores organizacionais e; b) a atualização dos planos de ação.

¹ Reunião da Diretoria Executiva com a participação de seus assessores e coordenadores, funcionários em cargo de liderança.

2. IDENTIDADE ORGANIZACIONAL

MISSÃO

Atrair e disponibilizar as condições de infraestrutura ao complexo logístico, promovendo a eficiência, qualidade e sustentabilidade das operações.

VISÃO

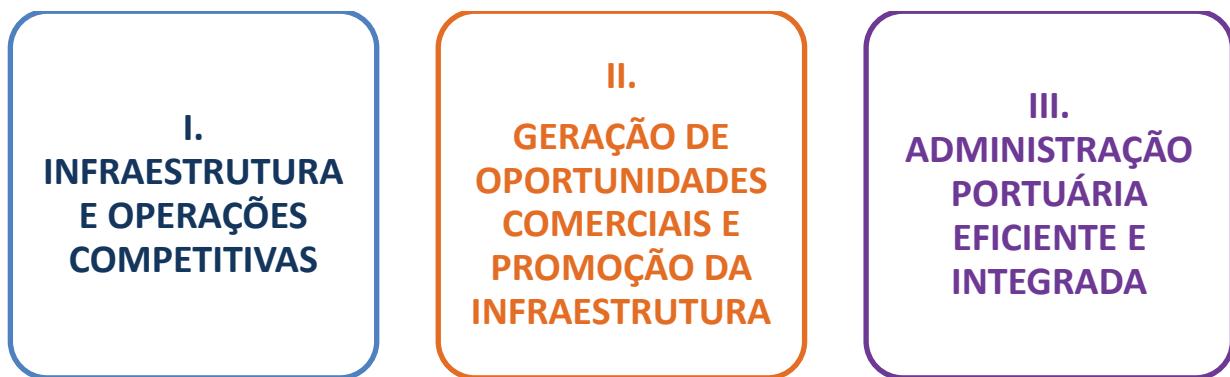
Ser uma Autoridade Portuária líder no desenvolvimento do complexo logístico multipropósito do Espírito Santo, reconhecida pela eficiência e flexibilidade no atendimento a grandes e pequenos usuários, tornando-se indutora da economia regional.

Obs.: Os valores organizacionais deverão ser revistos, juntamente com a atualização dos Planos de ação.

3. PILARES ESTRATÉGICOS E ESCOLHAS ESTRATÉGICAS

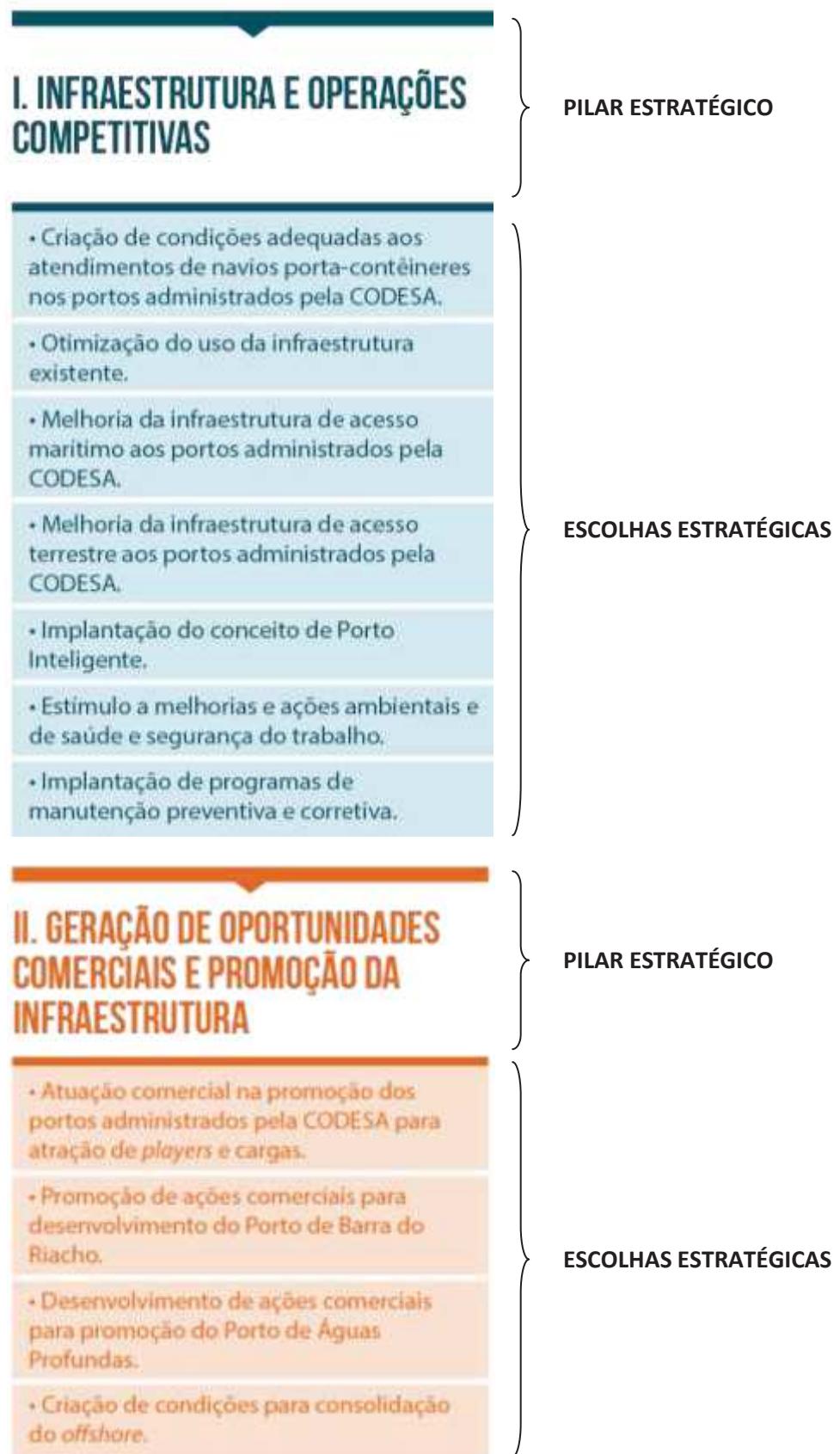
Para que a CODESA consiga atuar de forma alinhada a sua identidade organizacional, buscando alcançar sua visão de longo prazo, o Plano de Negócios identificou os chamados PILARES ESTRATÉGICOS, os quais caracterizam uma inserção deliberada de diretrizes que se implementadas poderão levar a organização a um desempenho superior.

Os 03 pilares que representam as escolhas estratégicas da organização para os próximos anos são:



Para cada pilar indicado acima, foram definidas ESCOLHAS ESTRATÉGICAS que sinalizam o macroplano a ser implementado para que a CODESA atue de acordo com essas diretrizes.

As escolhas estratégicas estão indicadas abaixo de cada pilar, conforme ilustração abaixo:



III. ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA EFICIENTE E INTEGRADA

PILAR ESTRATÉGICO

- Formalização de processos e implantação de um sistema de gestão para todas as áreas da administração portuária.
- Adequação das operações dos portos às normas legais.
- Colaboradores qualificados e motivados para a administração portuária.
- Aprimoramento das relações institucionais da CODESA.
- Implantação da gestão e acompanhamento financeiros independentes para os portos administrados pela CODESA.
- Intensificação do acompanhamento e da gestão dos riscos e processos.

ESCOLHAS ESTRATÉGICAS

4. ATUALIZAÇÃO DOS PLANOS DE AÇÃO

Cada ESCOLHA ESTRATÉGICA tem um conjunto de ações/projetos sugeridos, os quais precisam ser atualizados e detalhados de forma padronizada, garantindo assim um acompanhamento eficiente e melhor mensuração dos resultados de cada iniciativa.

Segue abaixo exemplo ilustrativo:

Tabela 1 – Plano de Ação: infraestrutura e operações competitivas

PILAR ESTRATÉGICO: INFRAESTRUTURA E OPERAÇÕES COMPETITIVAS

ESCOLHA ESTRATÉGICA	Ação/projeto - 1º nível	Ação/projeto - 2º nível	Ínicio	Término	Valor estimado
2. Otimização do uso da infraestrutura existente	2.2 Investir em melhorias de armazenagem	a) Melhorar controle de armazenagem de carga	2015	2015	R\$ 15.000.000,00
		b) Segregar área para carga de valor agregado	2015	2017	
		c) Segregar área para vistoria técnica e aduaneira de cargas	2015	2017	R\$ 3.000.000,00

PILAR ESTRATÉGICO: INFRAESTRUTURA E OPERAÇÕES COMPETITIVAS					
ESCOLHA ESTRATÉGICA	Ação/projeto - 1º nível	Ação/projeto - 2º nível	Início	Término	Valor estimado
3. Melhoria da infraestrutura de acesso marítimo aos portos administrados pela CODESA	3.2 Adequar infraestrutura de cais	a) Adquirir e instalar defensas (pneus) no berço 905	2016	2017	R\$ 300.000,00
		b) Reformar e numerar cabeços, inclusive no paramento do cais	2018	2020	R\$ 300.000,00
		c) Ampliar plataforma dos berços 103 e 104	2018	2021	R\$ 140.000.000,00
		d) Concluir construção do berço do Atalaia	2015	2018	R\$ 40.000.000,00

Ações a serem atualizadas. Responsável: Gerente do projeto

Cada projeto estratégico em 1º nível terá um Gerente, indicado pela Diretoria Executiva, de acordo com o alinhamento entre o propósito da ação e as atribuições desempenhadas atualmente pela área que coordena.

4.1. Gerentes de projeto

Os gerentes de projeto serão responsáveis pela ação/projeto no 1º nível, e caberá a eles delegar e responder pelas atividades detalhadas no 2º nível.

No presente momento, será necessário que cada Gerente de projeto faça a atualização de suas ações, incluindo:

- Detalhamento das frentes de ação em 2º nível;
- Ajustes de cronograma, se necessário;
- Ajustes do valor estimado para a execução das ações previstas.

4.2. Modelo para preenchimento

O modelo a ser preenchido é apresentado no ANEXO I.

5. COMENTÁRIOS GERAIS

Após a atualização do quadro de ações, a COGEMP será responsável por fazer o acompanhamento da implementação das iniciativas listadas junto a Diretoria, Assessores e gerentes de Projeto.



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

SR

Recebido em 28/05/19
hora: 10:14

Renata Bressan Saldanha Mat. 315749
SOM/SLG/P



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
Renata Bressan Saldanha - Mat. 315749
SOM/SLP

4

PARECER N° , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 6211, de 2019, do Senador Arolde de Oliveira, que *altera a Lei nº 12.304, de 2 de agosto de 2010, que autoriza o Poder Executivo a criar a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural S.A. - Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) e dá outras providências, para aperfeiçoar os mecanismos de gestão econômica e financeira dessa empresa.*

Relator: Senador **ASTRONAUTA MARCOS PONTES**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 6211, de 2019, de autoria do Senador Arolde de Oliveira, que *altera a Lei nº 12.304, de 2 de agosto de 2010, que autoriza o Poder Executivo a criar a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural S.A. - Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) e dá outras providências, para aperfeiçoar os mecanismos de gestão econômica e financeira dessa empresa.*

O PL é constituído de 2 artigos. O art. 1º altera o §4º do art. 4º da Lei nº 12.304, de 2010, de modo a não mais vedar a inclusão, nas despesas de comercialização da PPSA, da remuneração e dos gastos incorridos pela empresa na execução de suas atividades, tais como despesas de custeio e investimentos, e o pagamento de tributos incidentes sobre o objeto de sua atividade. Atualmente, essa inclusão não é permitida.

O art. 2º constitui a cláusula de vigência, que determina que a lei entre em vigor na data de sua publicação.

O autor justificou sua iniciativa afirmando que, *em virtude da atual redação da Lei nº 12.304, de 2010, a PPSA vem auferindo apenas receitas provenientes da gestão dos contratos de partilha de produção, por intermédio de um contrato firmado com o Ministério de Minas e Energia (MME), frequentemente afetado por contingências orçamentárias. Ou seja, a almejada autonomia orçamentária e financeira da empresa está comprometida, uma vez que depende exclusivamente dos repasses da União.*

O objetivo da proposição, portanto, é o de permitir à empresa auferir, da receita de comercialização do petróleo e do gás natural destinados à União no regime de partilha de produção e nas unitizações envolvendo áreas não contratadas, os aportes necessários para cobrir suas despesas de custeio e investimentos, e o pagamento de tributos incidentes sobre o objeto de sua atividade. Dessa forma, a PPSA poderá atingir a autonomia financeira e orçamentária com que foi concebida.

O presente PL foi distribuído à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), à Comissão de Assuntos Econômicos e, em decisão terminativa, à Comissão de Serviços Infraestrutura (CI).

Na CCJ, o PL foi aprovado, em 18 de outubro de 2023, em sua integra. Por sua vez, na CAE, a proposição foi aprovada em 11 de junho de 2024, na forma da Emenda nº 1/CAE.

A Emenda nº 1/CAE promoveu aperfeiçoamentos no PL com o objetivo de *assegurar a remuneração da PPSA de maneira mais ampla, sem limitá-la às despesas de custeio e investimento e o pagamento de tributos.* Para tanto, a Emenda em questão estabelece que:

- no cálculo dos recursos que serão destinados ao Fundo Social, será descontada a remuneração da PPSA;
- a remuneração da PPSA se dará pelos gastos incorridos pela empresa na execução de atividades relacionadas à gestão dos contratos de partilha de produção celebrados pelo Ministério de Minas e Energia e à gestão dos contratos para comercialização de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos da União, sem especificar despesas de custeio, investimento e tributos;

- a inclusão, nas despesas de comercialização, da remuneração e dos gastos incorridos pela PPSA, seja regulamentada por ato conjunto dos Ministros da Fazenda e de Minas e Energia.

Não foram apresentadas emendas além da Emenda nº 1/CAE,

II – ANÁLISE

Nos termos do 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, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes e outros assuntos correlatos*, tais como os tratados na proposição em análise.

O PL está de acordo com a boa técnica legislativa, ou seja, em conformidade com a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Na CCJ, onde o PL já tramitou, não foi apontada qualquer *incompatibilidade do PL com as normas regimentais de tramitação de proposição nas comissões permanentes do Senado Federal*, inconstitucionalidade ou injuridicidade.

Também não há qualquer obstáculo em relação aos aspectos orçamentários e financeiros do PL, uma vez que a Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o aprovou sem ressalvas.

No que se refere ao mérito, concordamos com a sólida análise realizada pelo Senador Eduardo Gomes, relator do PL na CAE, razão pela qual repisamos os argumentos por ele apresentados.

A Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural S.A – Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) foi criada pelo Decreto nº 8.063, de 1º de agosto de 2013, com fundamento na autorização concedida pelo art. 1º da Lei nº 12.304, de 2 de agosto de 2010. A PPSA foi constituída sob a forma de sociedade anônima, vinculada ao Ministério de Minas e Energia (MME), com prazo de duração indeterminado e com o propósito é gerir os contratos de partilha de produção e os contratos de comercialização de petróleo e gás natural da União (*caput* do art. 2º da Lei nº 12.304, de 2010). A PPSA vende o petróleo

e o gás da União e todos os recursos dessa comercialização vão para o Tesouro Nacional, em particular, para o Fundo Social. Em 2023, a PPSA arrecadou 6 bilhões de reais para o Fundo Social.

Para realizar essas atividades, a PPSA precisa de autonomia orçamentária e financeira e, para tanto, o art. 7º da Lei nº 12.304, de 2010, assegurou-lhe três principais fontes de receita: (i) remuneração pela gestão dos contratos de partilha de produção; (ii) remuneração pela gestão dos contratos de comercialização de petróleo e gás natural da União; e (iii) parcela do bônus de assinatura.

Como bem observado pelo autor da proposição, o saudoso Senador Arolde de Oliveira, a Lei nº 12.304, de 2010 *não permite que todos os custos sejam abatidos da citada receita comercialização. Apenas possibilita a dedução dos tributos e dos gastos diretamente relacionados à comercialização e à remuneração do agente comercializador.* Dessa forma, a citada Lei não considera que os demais custos da PPSA também se caracterizam como despesas inerentes à comercialização do petróleo e do gás natural destinados à União.

Note-se que a legislação atual permite que um agente comercializador (contratado pela PPSA) seja remunerado por uma tarifa sobre as receitas da comercialização, mas impede que a própria PPSA receba esse montante ao ela mesma funcionar como tal. Ou seja, a remuneração do agente comercializador para a execução de suas atividades pode ser deduzida das receitas advindas da venda do Petróleo e do Gás Natural da União, mas as despesas da PPSA, trabalhando diretamente como agente comercializador, não podem.

A PPSA não tem recebido discriminadamente pela gestão dos contratos que celebra em razão da comercialização do petróleo e do gás natural. Essa atividade tem sido entendida como intrínseca às atividades de gestão dos contratos de partilha e a empresa é remunerada por meio de um Contrato de Remuneração, que representa a contrapartida devida pela União à prestação de serviços pela PPSA. O objeto do Contrato de Remuneração não é remunerar a PPSA pela execução de suas atribuições legais e sim a fixação dos parâmetros e procedimentos para que a remuneração ocorra.

Nesse contexto, a União, por intermédio do MME, celebrou com a PPSA, em 30 de novembro de 2015, o primeiro Contrato de Remuneração pela Gestão de Contratos e Representação da União, tendo como objeto a

fixação de parâmetros e procedimentos para a remuneração da PPSA. O referido contrato foi objeto de termos aditivos e de termo de ajustamento contratual, tendo sua vigência terminado em 2021. Foi, então, celebrado novo Contrato de Remuneração nº 11/2021 com prazo de vigência de 6 (seis) meses, tendo também sido firmado um termo aditivo. Em 22 de dezembro de 2021, foi celebrado novo Contrato de Remuneração (nº 28/2021) com objeto muito similar aos anteriores. Conforme redação atual de seu segundo termo aditivo, o prazo de vigência se estendeu até 30 de junho de 2024.

As receitas advindas do Contrato de Remuneração são parte dos recursos que, alocados à empresa, buscam garantir a autonomia administrativa, orçamentária e financeira necessária para que a PPSA cumpra com suas relevantes e exclusivas competências legais.

Quando há leilão e venda de blocos de partilha, a PPSA recebe ainda uma pequena parcela do bônus de assinatura. Em 2023, o Contrato de Remuneração celebrado entre o MME e a PPSA resultou em repasses que totalizaram cerca de R\$ 90 milhões no ano. Ademais, em 2023, atípicamente, a empresa recebeu R\$ 38 milhões a título da parcela de bônus de assinatura, gerando, um lucro contábil de cerca de R\$ 34 milhões, sobre os quais recolherá dividendos para a União.

É preciso reconhecer os riscos, para a empresa e para seu desempenho, da forma de remuneração atualmente em vigor. O fato de os Contratos precisarem ser renovados anualmente ou até semestralmente compromete o planejamento de longo prazo da PPSA. Além disso, a negociação periódica dos valores do contrato com o MME busca cobrir as despesas operacionais da PPSA, o que significa que a empresa só realiza lucros quando recebe parcelas do bônus de assinatura. Consequentemente, há uma forte dependência de novos leilões para recebimento de bônus para complementar a receita da empresa. Por fim, há os riscos atrelados à limitação do orçamento e a contingenciamentos no orçamento do MME, como já ocorreu no passado.

Ao mesmo tempo em que as receitas da empresa são limitadas, vislumbra-se um aumento nas atividades desempenhadas pela empresa. Até 2018, a PPSA apenas geria um contrato de Partilha de Produção. Em 2024, serão 24 contratos (incluindo Tupinambá, adquirido pela BP em dezembro de 2023, cuja assinatura está prevista para maio), podendo atingir mais de 35 contratos de Partilha de Produção sob sua gestão em 2025, com as novas áreas aprovadas pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) para

ingressar no estoque da Oferta Permanente de Partilha da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Há, ainda, todas as novas atribuições da PPSA no âmbito do programa Gás para Empregar. A empresa terá de duplicar esforços para colocar o gás no mercado e sabe-se que as atividades de comercialização de gás natural no Brasil são complexas e demandam inúmeros contratos de compra e venda e acesso a infraestruturas essenciais.

O crescimento das atividades e da produção é proporcional ao aumento das despesas da PPSA. Quanto mais contratos, maiores são os esforços de estudos, aprovação, monitoramento e auditoria das atividades de Exploração, Desenvolvimento e Produção dos diversos contratos de partilha e seus projetos. No entanto, o crescimento das atividades e da produção não condiz com o contrato de prestação de serviços celebrado entre o MME e a PPSA, que depende da disponibilidade orçamentária do referido ministério.

Como enfatizado pelo autor do PL, a gestão da comercialização do petróleo e do gás natural da União, por se tratar de competência exclusiva da PPSA, exige que a empresa esteja devidamente estruturada e dotada de plena sustentabilidade orçamentária e financeira, o que não ocorre atualmente em virtude do atrelamento de sua remuneração exclusivamente a um contrato com o Ministério de Minas e Energia, sujeito a cortes e contingenciamentos.

Em razão do exposto, é importante que sejam incluídos nas despesas de comercialização a remuneração e os gastos incorridos pela PPSA na execução de suas atividades, tais como despesas de custeio e investimento e o pagamento de tributos incidentes sobre o objeto de sua atividade. Entretanto, deve-se avançar para assegurar a remuneração da PPSA de maneira mais ampla, sem limitá-la às despesas de custeio e investimento e o pagamento de tributos, nos termos da Emenda nº 1/CAE.

A Emenda nº1/CAE, acertadamente, modifica o PL nº 6211, de 2019, para: estabelecer que, no cálculo dos recursos que serão destinados ao Fundo Social, será descontada a remuneração da PPSA; prever que a remuneração da PPSA pelos seus gastos incorridos na execução de atividades relacionadas à gestão dos contratos de partilha de produção celebrados pelo MME e à gestão dos contratos para comercialização de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos da União, sem especificar despesas de custeio, investimento e tributos; e determinar que a inclusão, nas despesas de comercialização, da remuneração e dos gastos incorridos pela PPSA, seja regulamentada por ato conjunto dos Ministros da Fazenda e de Minas e Energia.

Salientamos que as modificações propostas pela Emenda nº 1/CAE não violam os resultados das avaliações de constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e adequação financeira-orçamentária realizadas pela CCJ e pela CAE. Entretanto, na técnica legislativa, a Emenda nº 1/CAE possui uma lacuna, qual seja, a ausência da cláusula de vigência. Diante disso, a fim de manter a cláusula de vigência inicialmente estabelecida pelo PL, propomos a apresentação de um novo substitutivo com o mesmo teor de mérito daquele aprovado na CAE e com a explicitação da cláusula de vigência. Note-se a esse respeito que a Lei Complementar nº 95, de 1995, assevera em seu art. 8º que *a vigência da lei será indicada de forma expressa*.

Em resumo, o PL nº 6211, de 2019, ao propor que a PPSA seja remunerada pelos gastos incorridos na execução de atividades relacionadas à gestão dos contratos de partilha de produção celebrados pelo Ministério de Minas e Energia e à gestão dos contratos para comercialização de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos da União, assegura-lhe um tratamento igual ao de qualquer agente de comercialização, eliminando a dependência exclusiva da empresa dos recursos vinculados a um contrato com o MME e posicionando essa importante empresa cumprir os seus objetivos.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e adequação orçamentária e financeira do PL nº 6211, de 2019, e da Emenda nº 1/CAE. Também votamos pela boa técnica legislativa do PL nº 6211, de 2019, e pela não observância integral desses aspectos por parte da Emenda nº 1/CAE. No mérito, votamos pela rejeição da Emenda nº 1/CAE e pela aprovação do PL nº 6211, de 2019, na forma da emenda (Substitutivo), apresentada a seguir:

EMENDA N° - CI (Substitutivo)

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 6211, de 2019, do Senador Arolde de Oliveira, que altera a Lei nº 12.304, de 2 de agosto de 2010, que autoriza o Poder Executivo a criar a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural S.A. - Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) e dá outras providências, para

aperfeiçoar os mecanismos de gestão econômica e financeira dessa empresa.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 4º da Lei nº 12.304, de 2 de agosto de 2010, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º

§2º A receita a que se refere o inciso III do caput do art. 49 da Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, será considerada:

I - após a dedução dos tributos, dos gastos diretamente relacionados à operação de comercialização e da remuneração da PPSA, caso seja proveniente da comercialização direta pela PPSA; ou

II - após a dedução dos tributos, dos gastos diretamente relacionados à operação de comercialização, da remuneração da PPSA e da remuneração do agente comercializador, caso seja proveniente da comercialização a partir de contratos com agentes comercializadores.

.....
§ 4º Serão incluídos nas despesas de comercialização de que tratam os incisos I e II do § 2º deste artigo a remuneração e os gastos incorridos pela PPSA na execução de atividades relacionadas à gestão dos contratos de partilha de produção celebrados pelo Ministério de Minas e Energia e à gestão dos contratos para comercialização de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos da União.

§ 5º Ato conjunto do Ministro da Fazenda e de Minas e Energia disciplinará o disposto no §4º.

.....” (NR)

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Arolde de Oliveira

PROJETO DE LEI N° , DE 2019

SF19754.96582-20

Altera a Lei nº 12.304, de 2 de agosto de 2010, que autoriza o Poder Executivo a criar a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural S.A. - Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) e dá outras providências, para aperfeiçoar os mecanismos de gestão econômica e financeira dessa empresa.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 4º da Lei nº 12.304, de 2 de agosto de 2010, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 4º

.....
§ 4º Serão incluídos nas despesas de comercialização a remuneração e os gastos incorridos pela PPSA na execução de suas atividades, tais como despesas de custeio e investimento e o pagamento de tributos incidentes sobre o objeto de sua atividade.

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural S.A – Pré-Sal Petróleo S.A. – PPSA foi criada pelo Decreto nº 8.063, de 1º de agosto de 2013, com fundamento na autorização concedida pelo art. 1º da Lei nº 12.304, de 2 de agosto de 2010. A empresa foi constituída sob a forma de sociedade anônima, vinculada ao Ministério de Minas e Energia (MME), com prazo de duração indeterminado.



SENADO FEDERAL

Gabinete Senador Arolde de Oliveira

SF19754.9658220

A PPSA tem como objeto a gestão dos contratos de partilha de produção e dos contratos de comercialização de petróleo e de gás natural da União. Além disso, cumpre-lhe representar a União nos procedimentos de individualização da produção em situações em que as jazidas da área do pré-sal e de áreas estratégicas se estendam por áreas não concedidas ou não contratadas em regime de partilha de produção.

Para a consecução de suas atividades, exclusivas e imprescindíveis para a exploração e produção das gigantescas reservas petrolíferas do pré-sal brasileiro, a PPSA deveria possuir plena autonomia orçamentária e financeira, como denota o excerto abaixo transscrito da Exposição de Motivos do Projeto de Lei nº 5.939, de 2009, e que resultou a Lei nº 12.304, de 2010:

“As receitas da Empresa advirão da contraprestação de serviços para a união (sic), podendo receber rendas provenientes da gestão dos contratos de partilha de produção, e da gestão dos contratos que celebrar com os agentes comercializadores do petróleo, do gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos da União, além de parcela do bônus de assinatura e de receitas de outras fontes. Com tais receitas específicas e vinculadas ao exercício de suas atividades finalísticas, pretende-se que a nova Empresa possa atuar com a autonomia orçamentária e financeira adequada ao seu nível de responsabilidade e ao ambiente da indústria do petróleo, dotada de capacidade de atrair e reter corpo técnico de alta competência, remunerando-o condignamente”.

A autonomia orçamentária e financeira da PPSA seria assegurada, portanto, por três principais fontes de receita: (i) remuneração pela gestão dos contratos de partilha de produção; (ii) remuneração pela gestão dos contratos de comercialização de petróleo e gás natural da União; e (iii) parcela do bônus de assinatura.

Entretanto, em virtude da atual redação da Lei nº 12.304, de 2010, a PPSA vem auferindo apenas receitas provenientes da gestão dos contratos de partilha de produção, por intermédio de um contrato firmado com o Ministério de Minas e Energia frequentemente afetado por contingências orçamentárias. Ou seja, a almejada autonomia orçamentária e financeira da empresa está comprometida, uma vez que depende exclusivamente dos repasses da União.



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Arolde de Oliveira

Com o presente Projeto de Lei, pretende-se conferir efetividade à autonomia financeira e orçamentária da PPSA, permitindo-lhe auferir, da receita de comercialização do petróleo e do gás natural destinados à União no regime de partilha de produção e nas unitizações envolvendo áreas não contratadas, os aportes necessários para cobrir suas despesas de custeio e investimento e o pagamento de tributos incidentes sobre o objeto de sua atividade.

SF19754.9658220

Ressalta-se que, atualmente, a Lei nº 12.304, de 2010, não permite que todos os custos sejam abatidos da citada receita comercialização. Apenas possibilita a dedução dos tributos e dos gastos diretamente relacionados à comercialização e à remuneração do agente comercializador. Entretanto, a regra merece aperfeiçoamento, porque ignora que os demais custos da PPSA também se caracterizam como despesas inerentes à comercialização do petróleo e do gás natural destinados à União.

Com efeito, a gestão da comercialização do petróleo e do gás natural da União, por se tratar de competência exclusiva da PPSA, exige que a empresa esteja devidamente estruturada e dotada de plena sustentabilidade orçamentária e financeira, o que não ocorre atualmente em virtude do atrelamento de sua remuneração exclusivamente a um contrato com o Ministério de Minas e Energia, sujeito a cortes e contingenciamentos.

Diante do exposto, propõe-se alterar a redação do § 4º da Lei nº 12.304 de 2010, de forma a incluir, entre as despesas a serem descontadas das receitas advindas da comercialização do petróleo e do gás natural da União, parcela da remuneração da PPSA pela execução de suas atividades.

Conto com o apoio desta Casa para que possamos promover esse importante ajuste em prol do fortalecimento da PPSA, que é de suma importância para que a empresa continue exercendo as suas atividades em prol da adequada exploração do pré-sal.

Senador AROLDE DE OLIVEIRA



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI

Nº 6211, DE 2019

Altera a Lei nº 12.304, de 2 de agosto de 2010, que autoriza o Poder Executivo a criar a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural S.A. - Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) e dá outras providências, para aperfeiçoar os mecanismos de gestão econômica e financeira dessa empresa.

AUTORIA: Senador Arolde de Oliveira (PSD/RJ)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Decreto nº 8.063, de 1º de Agosto de 2013 - DEC-8063-2013-08-01 - 8063/13
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:2013;8063>
- urn:lex:br:federal:lei:2009;5939
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2009;5939>
- Lei nº 12.304, de 2 de Agosto de 2010 - LEI-12304-2010-08-02 - 12304/10
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2010;12304>
 - artigo 1º
 - artigo 4º
 - parágrafo 4º



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 81, DE 2023

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei nº 6211, de 2019, do Senador Arolde de Oliveira, que Altera a Lei nº 12.304, de 2 de agosto de 2010, que autoriza o Poder Executivo a criar a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural S.A. - Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) e dá outras providências, para aperfeiçoar os mecanismos de gestão econômica e financeira dessa empresa.

PRESIDENTE: Senador Davi Alcolumbre
RELATOR: Senador Eduardo Gomes

18 de outubro de 2023



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Eduardo Gomes

PARECER N° , DE 2023

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei (PL) nº 6.211, de 2019, do Senador Arolde de Oliveira, que *altera a Lei nº 12.304, de 2 de agosto de 2010, que autoriza o Poder Executivo a criar a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural S.A. - Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) e dá outras providências, para aperfeiçoar os mecanismos de gestão econômica e financeira dessa empresa.*

Relator: Senador **EDUARDO GOMES**

I – RELATÓRIO

Trata-se de examinar o Projeto de Lei (PL) nº 6.211, de 2019, de autoria do insigne Senador Arolde de Oliveira, que ainda poderia estar neste Senado, contribuindo para o progresso do Brasil, se não tivesse sido vitimado pela Covid-19, em outubro de 2020.

O PL resume-se, em sua parte normativa, ao art. 1º, o qual objetiva alterar a redação do § 4º do art. 4º da Lei nº 12.304, de 2 agosto de 2010 – que *autoriza o Poder Executivo a criar a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural S.A. - Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) e dá outras providências –, a fim de incluir nas despesas de comercialização a remuneração e os gastos incorridos pela PPSA na execução de suas atividades, tais como despesas de custeio e investimento e o pagamento*

de tributos incidentes sobre o objeto de sua atividade, mediante uma singular alteração redacional que se restringe à supressão do vocábulo “**não**” no início do citado dispositivo, retirando, assim, a vedação que consta da redação original, conforme podemos constatar no cotejo abaixo:

a) Lei nº 12.304, de 2010

Art. 4º

.....
 § 4º **Não** serão incluídos nas despesas de comercialização a remuneração e os gastos incorridos pela PPSA na execução de suas atividades, tais como despesas de custeio e investimento e o pagamento de tributos incidentes sobre o objeto de sua atividade.

b) PL nº 6.211, de 2019

Art. 4º

.....
 § 4º Serão incluídos nas despesas de comercialização a remuneração e os gastos incorridos pela PPSA na execução de suas atividades, tais como despesas de custeio e investimento e o pagamento de tributos incidentes sobre o objeto de sua atividade.

..... (NR)

O pranteado autor justifica a proposição, observando que *em virtude da atual redação da Lei no 12.304, de 2010, a PPSA vem auferindo apenas receitas provenientes da gestão dos contratos de partilha de produção, por intermédio de um contrato firmado com o Ministério de Minas e Energia [MME] frequentemente afetado por contingências orçamentárias. Ou seja, a almejada autonomia orçamentária e financeira da empresa está comprometida, uma vez que depende exclusivamente dos repasses da União.*

Assim, pretende o autor do presente PL *conferir efetividade à autonomia financeira e orçamentária da PPSA, permitindo-lhe auferir, da receita de comercialização do petróleo e do gás natural destinados à União no regime de partilha de produção e nas unitizações envolvendo áreas não contratadas, os aportes necessários para cobrir suas despesas de custeio e investimento e o pagamento de tributos incidentes sobre o objeto de sua atividade.*

Aduz, ainda, o autor que *a gestão da comercialização do petróleo e do gás natural da União, por se tratar de competência exclusiva da PPSA, exige que a empresa esteja devidamente estruturada e dotada de plena sustentabilidade orçamentária e financeira, o que não ocorre atualmente em virtude do atrelamento de sua remuneração exclusivamente a um contrato com o Ministério de Minas e Energia, sujeito a cortes e contingenciamentos.*

Por último, o art. 2º veicula a usual cláusula de vigência a partir da publicação da lei que decorrer do projeto.

O presente PL deverá ir, ainda, ao exame da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) e da Comissão de Serviços Infraestrutura (CI), cabendo à última a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão, nos termos dos inciso I e II, alínea *f*, do art. 101 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade do PL nº 6.211, de 2019, e, também, quanto ao mérito, por tratar de matéria atinente a órgão do serviço público, no caso uma empresa pública, a PPSA, mas sem prejuízo para o exame do mérito aprofundado pela CI, a quem compete opinar sobre recursos geológicos e assuntos correlatos, nos termos do art. 104, incisos I e II, também do RISF, e que terá a decisão terminativa sobre a proposição.

Constatamos não haver incompatibilidade do PL com as normas regimentais de tramitação de proposição nas comissões permanentes do Senado Federal, sendo, assim, admissível quanto a esse aspecto.

Quanto ao aspecto de constitucionalidade do projeto, ressalte-se que cabe ao Congresso Nacional *dispor sobre todas as matérias de competência da União*, por força do disposto no *caput* do art. 48 da Constituição Federal, no caso, a alteração da legislação disciplinadora de empresa pública da União, estando a proposição, assim, em sintonia com a referida norma constitucional.

Ademais, não há usurpação da competência privativa do Presidente da República, a teor do que dispõe o § 1º do art. 61 da Constituição Federal (CF), haja vista a proposição não tratar de servidor público da União ou da criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública, (alíneas *c* e *e* do inciso II do art. 61, CF), pois, na ausência de vedação constitucional expressa, não é boa hermenêutica restringir a iniciativa do legislador ordinário, que, no presente caso, é o saudoso Senador Arolde de Oliveira.

No exame da juridicidade da proposição, não identificamos óbices ao seguimento de sua tramitação, não havendo incompatibilidade com as normas jurídicas vigentes, especialmente com a Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, que *dispõe sobre o estatuto jurídico da empresa pública, da sociedade de economia mista e de suas subsidiárias, no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios*.

Quanto ao mérito, sem prejuízo da competência da CI para emitir parecer sobre o assunto, opinamos pelo acolhimento do PL, pois concordamos com a pretensão do autor do presente PL de *conferir efetividade à autonomia financeira e orçamentária da PPSA, permitindo-lhe auferir, da receita de comercialização do petróleo e do gás natural destinados à União no regime de partilha de produção e nas unitizações envolvendo áreas não contratadas, os aportes necessários para cobrir suas despesas de custeio e investimento e o pagamento de tributos incidentes sobre o objeto de sua atividade, e que a gestão da comercialização do petróleo e do gás natural da União, por se tratar de competência exclusiva da PPSA, exige que a empresa esteja devidamente estruturada e dotada de plena sustentabilidade orçamentária e financeira, o que não ocorre atualmente em virtude do atrelamento de sua remuneração exclusivamente a um contrato com o Ministério de Minas e Energia, sujeito a cortes e contingenciamentos*.

Reitera-se, finalmente, o elevado objetivo do PL nº 6.211, de 2019, que é o de permitir que a PPSA possa auferir, da receita de comercialização dos hidrocarbonetos, os aportes necessários para cobrir suas despesas de custeio e investimento e o pagamento de tributos. Dessa forma, a empresa deixaria de depender exclusivamente de recursos vinculados a um contrato com o Ministério de Minas e Energia.

Concluímos, dessarte, que nada temos a obstar quanto ao mérito do projeto, sendo, ainda, o nosso entendimento de que não há óbice de natureza constitucional, jurídica, regimental à sua aprovação.

III – VOTO

Em face do exposto, nos termos do art. 133, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, o voto é pela constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade do Projeto de Lei nº 6.211, de 2019, e, no mérito, pela sua aprovação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



Relatório de Registro de Presença
CCJ, 18/10/2023 às 10h - 41ª, Ordinária
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

Bloco Parlamentar Democracia (UNIÃO, MDB, PODEMOS, PDT, PSDB)			
TITULARES		SUPLENTES	
DAVI ALCOLUMBRE	PRESENTE	1. VENEZIANO VITAL DO RÊGO	PRESENTE
SERGIO MORO	PRESENTE	2. EFRAIM FILHO	PRESENTE
MARCIO BITTAR	PRESENTE	3. PROFESSORA DORINHA SEABRA	PRESENTE
EDUARDO BRAGA		4. GIORDANO	PRESENTE
RENAN CALHEIROS		5. ALAN RICK	PRESENTE
JADER BARBALHO		6. IZALCI LUCAS	PRESENTE
ORIOVISTO GUIMARÃES	PRESENTE	7. MARCELO CASTRO	
MARCOS DO VAL	PRESENTE	8. CID GOMES	
WEVERTON	PRESENTE	9. CARLOS VIANA	PRESENTE
PLÍNIO VALÉRIO	PRESENTE	10. ZEQUINHA MARINHO	PRESENTE
ALESSANDRO VIEIRA	PRESENTE	11. MAURO CARVALHO JUNIOR	

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (REDE, PT, PSB, PSD)			
TITULARES		SUPLENTES	
OMAR AZIZ		1. ZENAIDE MAIA	PRESENTE
ANGELO CORONEL	PRESENTE	2. IRAJÁ	
OTTO ALENCAR	PRESENTE	3. VANDERLAN CARDOSO	
ELIZIANE GAMA	PRESENTE	4. MARA GABRILLI	PRESENTE
LUCAS BARRETO	PRESENTE	5. DANIELLA RIBEIRO	
FABIANO CONTARATO	PRESENTE	6. PAULO PAIM	PRESENTE
ROGÉRIO CARVALHO	PRESENTE	7. HUMBERTO COSTA	PRESENTE
AUGUSTA BRITO	PRESENTE	8. TERESA LEITÃO	PRESENTE
ANA PAULA LOBATO	PRESENTE	9. JORGE KAJURU	PRESENTE

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)			
TITULARES		SUPLENTES	
FLÁVIO BOLSONARO		1. ROGERIO MARINHO	PRESENTE
CARLOS PORTINHO		2. EDUARDO GIRÃO	PRESENTE
MAGNO MALTA	PRESENTE	3. JORGE SEIF	PRESENTE
MARCOS ROGÉRIO	PRESENTE	4. EDUARDO GOMES	PRESENTE

Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)			
TITULARES		SUPLENTES	
CIRO NOGUEIRA	PRESENTE	1. LAÉRCIO OLIVEIRA	
ESPERIDIÃO AMIN	PRESENTE	2. DR. HIRAN	PRESENTE
MECIAS DE JESUS	PRESENTE	3. HAMILTON MOURÃO	PRESENTE

DECISÃO DA COMISSÃO
(PL 6211/2019)

NA 41^a REUNIÃO ORDINÁRIA, REALIZADA NESTA DATA, A COMISSÃO APROVA O RELATÓRIO DO SENADOR EDUARDO GOMES, QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA COMISSÃO, FAVORÁVEL AO PROJETO.

18 de outubro de 2023

Senador DAVI ALCOLUMBRE

Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 48, DE 2024

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 6211, de 2019, do Senador Arolde de Oliveira, que Altera a Lei nº 12.304, de 2 de agosto de 2010, que autoriza o Poder Executivo a criar a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural S.A. - Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) e dá outras providências, para aperfeiçoar os mecanismos de gestão econômica e financeira dessa empresa.

PRESIDENTE: Senador Vanderlan Cardoso
RELATOR: Senador Eduardo Gomes

11 de junho de 2024



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Eduardo Gomes

PARECER N° , DE 2024

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 6211, de 2019, do Senador Arolde de Oliveira, que *altera a Lei nº 12.304, de 2 de agosto de 2010, que autoriza o Poder Executivo a criar a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural S.A. - Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) e dá outras providências, para aperfeiçoar os mecanismos de gestão econômica e financeira dessa empresa.*

Relator: Senador **EDUARDO GOMES**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Assuntos Econômicos o Projeto de Lei nº 6211, de 2019, de autoria do Senador Arolde de Oliveira, que *altera a Lei nº 12.304, de 2 de agosto de 2010, que autoriza o Poder Executivo a criar a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural S.A. - Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) e dá outras providências, para aperfeiçoar os mecanismos de gestão econômica e financeira dessa empresa.*

O PL é constituído de 2 artigos. O art. 1º altera o §4º do art. 4º da Lei nº 12.304, de 2 de agosto de 2010, de modo a não mais vedar a inclusão, nas despesas de comercialização da PPSA, da remuneração e dos gastos incorridos pela empresa na execução de suas atividades, tais como despesas de custeio e investimentos, e o pagamento de tributos incidentes sobre o objeto de sua atividade. Atualmente, essa inclusão não é permitida.

O art. 2º constitui a cláusula de vigência, que determina que a lei entre em vigor na data de sua publicação.

O autor justificou sua iniciativa afirmando que, *em virtude da atual redação da Lei nº 12.304, de 2010, a PPSA vem auferindo apenas receitas provenientes da gestão dos contratos de partilha de produção, por intermédio de um contrato firmado com o Ministério de Minas e Energia (MME) frequentemente afetado por contingências orçamentárias. Ou seja, a almejada autonomia orçamentária e financeira da empresa está comprometida, uma vez que depende exclusivamente dos repasses da União.*

O objetivo da proposição, portanto, é o de permitir à empresa auferir, *da receita de comercialização do petróleo e do gás natural destinados à União no regime de partilha de produção e nas unitizações envolvendo áreas não contratadas, os aportes necessários para cobrir suas despesas de custeio e investimentos, e o pagamento de tributos incidentes sobre o objeto de sua atividade.* Desta forma, a PPSA poderá atingir a autonomia financeira e orçamentária com que foi concebida.

O presente PL foi aprovado na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania em 18 de outubro de 2023, e está agora perante a Comissão de Assuntos Econômicos. Em seguida, será apreciado pela Comissão de Serviços Infraestrutura (CI), em decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Compete à CAE, nos termos do inciso I do art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), opinar sobre o aspecto econômico e financeiro de qualquer matéria que lhe seja submetida por despacho do Presidente. Como a proposição será analisada posteriormente pela Comissão de Serviços de Infraestrutura em caráter terminativo, iremos nos ater aos aspectos econômicos do PL.

Para compreender a razão de ser do PL, faz-se necessário entender a atuação da Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural S.A – Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA). Esta foi criada pelo Decreto nº 8.063, de 1º de agosto de 2013, com fundamento na autorização concedida pelo art. 1º da Lei nº 12.304, de 2 de agosto de 2010.

A empresa foi constituída sob a forma de sociedade anônima, vinculada ao Ministério de Minas e Energia (MME), com prazo de duração indeterminado. Seu propósito é gerir os contratos de partilha de produção e os contratos de comercialização de petróleo e gás natural da União (*caput* do art. 2º da Lei nº 12.304, de 2010). A PPSA vende o petróleo e o gás da União e todos os recursos dessa comercialização vão para o Tesouro Nacional, em particular, para

o Fundo Social. Em 2023, a PPSA arrecadou 6 bilhões de reais para o Fundo Social.

Para realizar essas atividades, a PPSA precisa de autonomia orçamentária e financeira e, para tanto, o art. 7º da Lei nº 12.304, de 2010, assegurou-lhe três principais fontes de receita: (i) remuneração pela gestão dos contratos de partilha de produção; (ii) remuneração pela gestão dos contratos de comercialização de petróleo e gás natural da União; e (iii) parcela do bônus de assinatura.

O autor da proposição ressalta que, hoje, a *Lei nº 12.304, de 2010, não permite que todos os custos sejam abatidos da citada receita comercialização. Apenas possibilita a dedução dos tributos e dos gastos diretamente relacionados à comercialização e à remuneração do agente comercializador. Não leva em conta que os demais custos da PPSA também se caracterizam como despesas inerentes à comercialização do petróleo e do gás natural destinados à União.*

Importante notar que a legislação atual permite que um agente comercializador (contratado pela PPSA) seja remunerado por uma tarifa sobre as receitas da comercialização, mas impede que a própria PPSA receba esse montante ao ela mesma funcionar como tal. Ou seja, a remuneração do agente comercializador para a execução de suas atividades pode ser deduzida das receitas advindas da venda do Petróleo e do Gás Natural da União, mas as despesas da PPSA, trabalhando diretamente como agente comercializador, não podem.

Atualmente, a PPSA não tem recebido discriminadamente pela gestão dos contratos que celebra em razão da comercialização do petróleo e do gás natural. Essa atividade tem sido entendida como intrínseca às atividades de gestão dos contratos de partilha e a empresa é remunerada por meio de um Contrato de Remuneração, que representa a contrapartida devida pela União à prestação de serviços pela PPSA. O objeto do Contrato de Remuneração não é remunerar a PPSA pela execução de suas atribuições legais e sim a fixação dos parâmetros e procedimentos para que a remuneração ocorra.

Nesse contexto, a União, por intermédio do MME, celebrou com a PPSA, em 30 de novembro de 2015, o primeiro Contrato de Remuneração pela Gestão de Contratos e Representação da União, tendo como objeto a fixação de parâmetros e procedimentos para a remuneração da PPSA. O referido contrato foi objeto de termos aditivos e de termo de ajustamento contratual, tendo sua vigência terminado em 2021. Foi, então, celebrado novo Contrato de Remuneração nº 11/2021 com prazo de vigência de 6 (seis) meses, tendo também sido firmado um termo aditivo. Em 22 de dezembro de 2021, foi celebrado novo Contrato de Remuneração (nº 28/2021) com objeto muito similar aos anteriores. Conforme redação atual de seu segundo termo aditivo, o prazo de vigência se estenderá até 30 de junho de 2024.

As receitas advindas do Contrato de Remuneração são parte dos recursos que, alocados à empresa, buscam garantir a autonomia administrativa, orçamentária e financeira necessária para que a PPSA cumpra com suas relevantes e exclusivas competências legais.

Quando há leilão e venda de blocos de partilha, a PPSA recebe ainda uma pequena parcela do bônus de assinatura. Em 2023, o Contrato de Remuneração celebrado entre o MME e a PPSA resultou em repasses que totalizaram cerca de 90 milhões de reais no ano. Ademais, em 2023, atípicamente, a empresa recebeu 38 milhões de reais a título da parcela de bônus de assinatura, gerando, um lucro contábil de cerca de 34 milhões de reais, sobre os quais recolherá dividendos para a União.

É preciso reconhecer os riscos, para a empresa e para seu desempenho, dessa forma de remuneração. O fato de os Contratos precisarem ser renovados anualmente ou até semestralmente compromete o planejamento de longo prazo da PPSA. Além disso, a negociação periódica dos valores do contrato com o MME busca cobrir as despesas operacionais da PPSA, o que significa que a empresa só realiza lucros quando recebe parcelas do bônus de assinatura. Consequentemente, há uma forte dependência de novos leilões para recebimento de bônus para complementar a receita da empresa. Por fim, há os riscos atrelados à limitação do orçamento e a contingenciamentos no orçamento do MME, como já ocorreu no passado.

Ao mesmo tempo em que as receitas da empresa são limitadas, vislumbra-se um aumento nas atividades desempenhadas pela empresa. Até 2018, a PPSA só geria um contrato de Partilha de Produção. Em 2024, serão 24 contratos (incluindo Tupinambá, adquirido pela BP em dezembro de 2023, cuja assinatura está prevista para maio), podendo atingir mais de 35 contratos de Partilha de Produção sob sua gestão em 2025, com as novas áreas aprovadas pelo CNPE para ingressar no estoque da Oferta Permanente de Partilha da ANP. Há, ainda, todas as novas atribuições da PPSA no âmbito do programa Gás para Empregar. A empresa terá de duplicar esforços para colocar o gás no mercado e sabe-se que as atividades de comercialização de gás natural no Brasil são complexas e demandam inúmeros contratos de compra e venda e acesso a infraestruturas essenciais.

O crescimento das atividades e da produção é proporcional ao aumento das despesas da PPSA. Quanto mais contratos, maiores são os esforços de estudos, aprovação, monitoramento e auditoria das atividades de Exploração, Desenvolvimento e Produção dos diversos contratos de partilha de produção e seus projetos. No entanto, o crescimento das atividades e da produção não condiz com o contrato de prestação de serviços celebrado entre o MME e a PPSA, que depende da disponibilidade orçamentária do referido ministério.

Como enfatiza o autor do PL, *a gestão da comercialização do petróleo e do gás natural da União, por se tratar de competência exclusiva da PPSA, exige*

que a empresa esteja devidamente estruturada e dotada de plena sustentabilidade orçamentária e financeira, o que não ocorre atualmente em virtude do atrelamento de sua remuneração exclusivamente a um contrato com o Ministério de Minas e Energia, sujeito a cortes e contingenciamentos.

Por essa razão, propõe que sejam incluídos nas despesas de comercialização a remuneração e os gastos incorridos pela PPSA na execução de suas atividades, tais como despesas de custeio e investimento e o pagamento de tributos incidentes sobre o objeto de sua atividade.

Consideramos, contudo, que é preciso ir além e assegurar a remuneração da PPSA de maneira mais ampla, sem limitá-la às despesas de custeio e investimento e o pagamento de tributos. Para tanto, propomos alterar também o §2º do art. 4º da Lei nº 12.304, de 2010, de modo a determinar que, no cálculo dos recursos que serão destinados ao Fundo Social, será descontada a remuneração da PPSA.

Propomos igualmente uma nova redação para o §4º do art. 4º da Lei nº 12.304, de 2010, para prever a remuneração da PPSA pelos seus gastos incorridos na execução de atividades relacionadas à gestão dos contratos de partilha de produção celebrados pelo Ministério de Minas e Energia e à gestão dos contratos para comercialização de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos da União, sem especificar despesas de custeio, investimento e tributos.

Por fim, sugerimos uma nova redação do §5º do mesmo artigo para determinar que a inclusão, nas despesas de comercialização, da remuneração e dos gastos incorridos pela PPSA, seja regulamentada por ato conjunto dos Ministros da Fazenda e de Minas e Energia.

O PL 6211, de 2019, ao propor que a PPSA seja remunerada pelos gastos incorridos na execução de atividades relacionadas à gestão dos contratos de partilha de produção celebrados pelo Ministério de Minas e Energia e à gestão dos contratos para comercialização de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos da União, assegura-lhe um tratamento igual ao de qualquer agente de comercialização.

Deixando de depender exclusivamente de recursos vinculados a um contrato com o Ministério de Minas e Energia, a empresa estará muito melhor posicionada para cumprir seus desafios.

III – VOTO

Diante do exposto, nos pronunciamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 6211, de 2019, na forma da emenda (Substitutivo), apresentada a seguir.

EMENDA N° 1 - CAE (Substitutivo)

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 6211, de 2019, do Senador Arolde de Oliveira, que *altera a Lei nº 12.304, de 2 de agosto de 2010, que autoriza o Poder Executivo a criar a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural S.A. - Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) e dá outras providências, para aperfeiçoar os mecanismos de gestão econômica e financeira dessa empresa.*

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 4º da Lei nº 12.304, de 2 de agosto de 2010, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º

§2º A receita a que se refere o inciso III do caput do art. 49 da Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, será considerada:

I - após a dedução dos tributos, dos gastos diretamente relacionados à operação de comercialização e da remuneração da PPSA, caso seja proveniente da comercialização direta pela PPSA; ou

II - após a dedução dos tributos, dos gastos diretamente relacionados à operação de comercialização, da remuneração da PPSA e da remuneração do agente comercializador, caso seja proveniente da comercialização a partir de contratos com agentes comercializadores.

.....
§ 4º Serão incluídos nas despesas de comercialização de que tratam os incisos I e II do § 2º deste artigo a remuneração e os gastos incorridos pela PPSA na execução de atividades relacionadas à gestão dos contratos de partilha de produção celebrados pelo Ministério de Minas e Energia e à gestão dos contratos para comercialização de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos da União.

§ 5º Ato conjunto do Ministro da Fazenda e de Minas e Energia disciplinará o disposto no §4º.

....." (NR)

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



Relatório de Registro de Presença

23ª, Ordinária

Comissão de Assuntos Econômicos

Bloco Parlamentar Democracia (MDB, UNIÃO)		
TITULARES	SUPLENTES	
ALAN RICK	PRESENTE	1. SERGIO MORO
PROFESSORA DORINHA SEABRA	PRESENTE	2. EFRAIM FILHO
RODRIGO CUNHA	PRESENTE	3. DAVI ALCOLUMBRE
EDUARDO BRAGA		4. JADER BARBALHO
RENAN CALHEIROS		5. GIORDANO
FERNANDO FARIAS	PRESENTE	6. FERNANDO DUEIRE
ORIOVISTO GUIMARÃES	PRESENTE	7. MARCOS DO VAL
CARLOS VIANA	PRESENTE	8. WEVERTON
CID GOMES	PRESENTE	9. PLÍNIO VALÉRIO
IZALCI LUCAS	PRESENTE	10. RANDOLFE RODRIGUES

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PT, PSD)		
TITULARES	SUPLENTES	
VANDERLAN CARDOSO	PRESENTE	1. JORGE KAJURU
IRAJÁ		2. MARGARETH BUZETTI
OTTO ALENCAR	PRESENTE	3. NELSINHO TRAD
OMAR AZIZ	PRESENTE	4. LUCAS BARRETO
ANGELO CORONEL	PRESENTE	5. ALESSANDRO VIEIRA
ROGÉRIO CARVALHO	PRESENTE	6. PAULO PAIM
JANAÍNA FARIAS	PRESENTE	7. HUMBERTO COSTA
TERESA LEITÃO	PRESENTE	8. JAQUES WAGNER
SÉRGIO PETECÃO		9. DANIELLA RIBEIRO
ZENAIDE MAIA	PRESENTE	10. FLÁVIO ARNS

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)		
TITULARES	SUPLENTES	
WELLINGTON FAGUNDES	PRESENTE	1. JAIME BAGATTOLI
ROGERIO MARINHO	PRESENTE	2. FLÁVIO BOLSONARO
WILDER MORAIS	PRESENTE	3. EDUARDO GIRÃO
EDUARDO GOMES	PRESENTE	4. ROMÁRIO

Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)		
TITULARES	SUPLENTES	
CIRO NOGUEIRA	PRESENTE	1. ESPERIDIÃO AMIN
TEREZA CRISTINA	PRESENTE	2. LAÉRCIO OLIVEIRA
MECIAS DE JESUS		3. DAMARES ALVES
		PRESENTE

Não Membros Presentes

BETO FARO
SORAYA THRONICKE

DECISÃO DA COMISSÃO
(PL 6211/2019)

EM REUNIÃO REALIZADA NESTA DATA, A COMISSÃO APROVA O RELATÓRIO DO SENADOR EDUARDO GOMES, QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA CAE, FAVORÁVEL AO PROJETO, NOS TERMOS DA EMENDA Nº 1-CAE (SUBSTITUTIVO).

11 de junho de 2024

Senador Vanderlan Cardoso

Presidente da Comissão de Assuntos Econômicos

5

PARECER N° , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 6.495, de 2019, do Deputado Geninho Zuliani, que *denomina Rodovia Doutor Luciano Heitor Beiguelman o trecho da rodovia BR-153 entre os Municípios de Icém e Nova Granada, no Estado de São Paulo.*

Relator: Senador **MARCOS ROGÉRIO**

I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei (PL) nº 6.495, de 2019, de autoria do Deputado Geninho Zuliani, que *denomina Rodovia Doutor Luciano Heitor Beiguelman o trecho da rodovia BR-153 entre os Municípios de Icém e Nova Granada, no Estado de São Paulo.*

Para tanto, a proposição institui a homenagem a que se propõe, tal qual descrita pela ementa. Encerra, igualmente, a cláusula de vigência, prevista para a data da publicação da lei em que se converter a matéria.

Na justificação, o autor aponta que busca homenagear Luciano Heitor Beiguelman, elogiado delegado da Polícia Civil de São Paulo que faleceu tragicamente cumprindo seu dever de policial, um mês antes de completar 32 anos de idade.

Na Câmara dos Deputados, o PL nº 6.495, de 2019, foi aprovado conclusivamente pelas Comissões de Viação e Transportes, de Cultura e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No Senado Federal, a proposição, à qual não se ofereceram emendas, foi distribuída para apreciação exclusiva e terminativa deste colegiado.

II – ANÁLISE

Nos termos do disposto no inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a este colegiado opinar sobre proposições que versem, entre outros temas, sobre transportes terrestres, a exemplo da proposição em debate.

Ainda segundo essa mesma norma, conforme estabelecido nos arts. 49, inciso I, e 91, § 1º, inciso IV, foi confiada à CI a competência para decidir terminativamente sobre o projeto, razão pela qual lhe cumpre apreciar seu mérito.

Ademais, em virtude do caráter exclusivo do exame da matéria, compete subsidiariamente a este colegiado, em substituição à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, pronunciar-se também acerca dos aspectos constitucionais, jurídicos, em especial no que diz respeito à técnica legislativa, e regimentais da proposição.

Quanto à constitucionalidade formal do projeto, consideramos atendidos os aspectos relacionados à competência legislativa da União (art. 22, XI, CF), às atribuições do Congresso Nacional (art. 48, *caput*, CF) e à legitimidade da iniciativa parlamentar – neste caso, ampla e não reservada (art. 61, *caput*, CF) –, bem como ao meio adequado para veiculação da matéria.

Verificado o atendimento aos requisitos constitucionais formais, parecem igualmente atendidos os requisitos constitucionais materiais, de forma que não se observam, na proposição, vícios relacionados à constitucionalidade da matéria. Tampouco foram observadas falhas de natureza regimental.

A atribuição supletiva de nomes a infraestruturas constantes do Sistema Federal de Viação é regulada pela Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 1979, que dispõe sobre a denominação de estações terminais, obras de arte ou trechos de via do sistema nacional de transporte.

No que concerne à juridicidade, a proposta observa os preceitos da mencionada Lei, especialmente aquele encartado no art. 2º, que propugna que

homenagens como a ora em exame devem ser instituídas por lei especial, devendo a honraria designar “fato histórico ou [...] nome de pessoa falecida que haja prestado relevante serviço à Nação ou à Humanidade”.

De outra sorte, a iniciativa encontra amparo na Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, que *dispõe sobre a denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos* e veda, em todo o território nacional, a atribuição de nome de pessoa viva ou que tenha se notabilizado pela defesa ou exploração de mão de obra escrava, em qualquer modalidade, a bem público pertencente à União ou às pessoas jurídicas da administração indireta. Luciano Heitor Beiguelman faleceu em 1º de fevereiro de 2000, preenchendo o pressuposto da referida Lei.

No que concerne à técnica legislativa, no intento de aperfeiçoar a iniciativa em análise, um módico reparo se impõe: em atenção à função metalinguística do discurso, deve-se colocar entre aspas o nome da rodovia objeto da modificação alvitrada (“Rodovia Doutor Luciano Heitor Beiguelman”) a fim de promover a adequação necessária às normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

No que diz respeito ao mérito, a proposição merece prosperar.

Luciano Heitor Beiguelman foi um delegado de polícia conhecido por sua dedicação e coragem no combate ao crime, exemplo de profissional comprometido com a segurança pública, sempre disposto a enfrentar os desafios da criminalidade.

Infelizmente, Beiguelman perdeu a vida de forma trágica ao reagir a um assalto no bairro do Itaim Bibi, na cidade de São Paulo. Sua morte não apenas destacou os riscos enfrentados diariamente pelos policiais, mas também reforçou a importância de reconhecer e valorizar aqueles que se dedicam a proteger a sociedade, muitas vezes colocando suas próprias vidas em risco.

Homenagear Beiguelman é, ao mesmo tempo, um tributo a todos os policiais que, como ele, sacrificaram suas vidas no cumprimento do dever. Iniciativas como a denominação de rodovias são formas de manter viva a lembrança de seu heroísmo e de inspirar futuras gerações de policiais a seguir seu exemplo de coragem e dedicação. Essas ações não apenas honram sua memória, mas também sensibilizam a sociedade sobre a importância do

trabalho policial e a necessidade de apoio e reconhecimento contínuos para esses profissionais essenciais.

Por tais razões, consideramos, justa e merecida a homenagem proposta.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 6.495, de 2019, com a seguinte emenda de redação:

EMENDA N° - CI

Coloque-se entre aspas a denominação “Rodovia Doutor Luciano Heitor Beiguelman” na ementa e no art. 1º do Projeto de Lei nº 6.495, de 2019.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI

Nº 6495, DE 2019

Denomina Rodovia Doutor Luciano Heitor Beiguelman o trecho da rodovia BR-153 entre os Municípios de Icém e Nova Granada, no Estado de São Paulo.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- Texto do projeto de lei da Câmara
- Projeto original

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarIntegra?codteor=1848114&filename=PL-6495-2019



Página da matéria

**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

Denomina Rodovia Doutor Luciano Heitor Beiguelman o trecho da rodovia BR-153 entre os Municípios de Icém e Nova Granada, no Estado de São Paulo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica denominado Rodovia Doutor Luciano Heitor Beiguelman o trecho de 28 km (vinte e oito quilômetros) da rodovia BR-153 entre os Municípios de Icém e Nova Granada, no Estado de São Paulo.

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, na data da chancela.

ARTHUR LIRA
Presidente



Of. nº 737/2023/PS-GSE

Brasília, na data da apresentação.

A Sua Excelência o Senhor
 Senador ROGÉRIO CARVALHO
 Primeiro-Secretário do Senado Federal

Assunto: **Envio de proposição para apreciação**

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 6.495, de 2019, da Câmara dos Deputados, que “Denomina Rodovia Doutor Luciano Heitor Beiguelman o trecho da rodovia BR-153 entre os Municípios de Icém e Nova Granada, no Estado de São Paulo”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
 Primeiro-Secretário



6



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Lucas Barreto

PARECER N° , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 2.310, de 2021, da Deputada Renata Abreu, que *denomina Rotatória Márcio Heleno Henrique a rotatória localizada na rodovia BR-488, no Município de Aparecida, no Estado de São Paulo.*

Relator: Senador **LUCAS BARRETO**

I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei (PL) nº 2.310, de 2021, da Deputada Renata Abreu, que *denomina Rotatória Márcio Heleno Henrique a rotatória localizada na rodovia BR-488, no Município de Aparecida, no Estado de São Paulo.*

No art. 1º, a proposição institui a homenagem a que se propõe. No art. 2º, estabelece vigência imediata para a lei em que se converter a matéria.

Na justificação, a autora destaca a história profissional e o legado de amor ao esporte deixado pelo futebolista Márcio Heleno Henrique.

Na Câmara dos Deputados, o PL foi aprovado conclusivamente pelas Comissões de Viação e Transportes, de Cultura e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No Senado Federal, a proposição não foi objeto de emendas.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Lucas Barreto

II – ANÁLISE

De acordo com o inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), cabe a este colegiado emitir parecer sobre proposições referentes, entre outros assuntos, aos transportes terrestres, como é o caso da proposição em análise.

Em conformidade com os arts. 49, inciso I, e 91, § 1º, inciso IV, do RISF, a proposição foi encaminhada à CI para decisão terminativa, sendo, portanto, responsabilidade desta comissão avaliar seu mérito.

Além disso, devido ao caráter exclusivo do exame da matéria, compete também a este colegiado, em substituição à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, pronunciar-se sobre os aspectos constitucionais, jurídicos, especialmente no que tange a aspectos de técnica legislativa e regimentais da proposição.

No que diz respeito à constitucionalidade formal do projeto, constata-se que foram respeitados os aspectos relativos à competência legislativa da União (art. 22, inciso XI, da Constituição Federal - CF), às funções do Congresso Nacional (art. 48, *caput*, CF) e à legitimidade da iniciativa parlamentar – ampla e não exclusiva (art. 61, *caput*, CF), assim como o instrumento apropriado para apresentação do conteúdo (lei ordinária).

Além de terem sido atendidos os requisitos constitucionais formais, constata-se o cumprimento dos requisitos constitucionais materiais, haja vista a ausência de vícios de constitucionalidade na proposição. Do mesmo modo, não foram observadas falhas de natureza regimental.

Destaca-se que a atribuição de nomes a infraestruturas do Sistema Federal de Viação é regulada pela Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 1979, que dispõe sobre a denominação de estações terminais, obras de arte ou trechos de via do sistema nacional de transporte.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Lucas Barreto

No que diz respeito à juridicidade, a proposta está de acordo com os preceitos da referida lei, especialmente no art. 2º, conforme o qual homenagens como a ora em análise devem ser instituídas por lei especial, que designará “fato histórico ou [...] nome de pessoa falecida que haja prestado relevante serviço à Nação ou à Humanidade”.

A iniciativa também encontra respaldo na Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, que trata da denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos e proíbe, em todo o território nacional, a atribuição de nome de pessoa viva ou que tenha se notabilizado pela defesa ou exploração de mão de obra escrava, em qualquer modalidade, a bem público pertencente à União ou às pessoas jurídicas da administração indireta. O homenageado faleceu em 2014, cumprindo o requisito da referida lei.

No que tange ao mérito, a proposição é digna de aprovação.

Márcio Heleno Henrique, nascido em Recreio, Minas Gerais, em 24 de março de 1955, foi um futebolista que deixou uma marca indelével na história do esporte em Aparecida, São Paulo. Desde jovem, demonstrou um talento extraordinário com a bola nos pés, e atraiu a atenção de clubes e torcedores por onde passou.

Na década de 1980, Márcio escolheu o Aparecida Esporte Clube como palco para exibir toda sua habilidade e paixão pelo futebol. Seu talento brilhou no gramado do Estádio Municipal 17 de Dezembro, onde suas atuações inesquecíveis ainda hoje evocam saudades entre os amantes do esporte bem jogado. Em 1982, com a camisa do Aparecida E.C., Márcio Heleno consagrou-se como o maior artilheiro do Brasil, ao superar ícones do futebol como Zico, Sócrates e Dinamite. Tal feito elevou o nome de seu clube e da cidade de Aparecida aos holofotes do esporte nacional, além do orgulho que proporcionou à sociedade aparecidense.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Lucas Barreto

O legado de Márcio não se restringe apenas aos gols e às vitórias. Ele é lembrado pelo seu profissionalismo exemplar e pelo amor incondicional ao esporte, características que inspiraram gerações de atletas e fãs. Infelizmente, Márcio Heleno faleceu em Aparecida, São Paulo, em 23 de setembro de 2014.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 2.310, de 2021.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI

Nº 2310, DE 2021

Denomina Rotatória Márcio Heleno Henrique a rotatória localizada na rodovia BR-488, no Município de Aparecida, no Estado de São Paulo.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- Texto do projeto de lei da Câmara
- Projeto original

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarIntegra?codteor=2033161&filename=PL-2310-2021



Página da matéria



Denomina Rotatória Márcio Heleno Henrique a rotatória localizada na rodovia BR-488, no Município de Aparecida, no Estado de São Paulo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica denominada Rotatória Márcio Heleno Henrique a rotatória localizada no Km 6 da rodovia BR-488, no entroncamento com a rodovia BR-116, no Município de Aparecida, no Estado de São Paulo.

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, na data da chancela.

ARTHUR LIRA
Presidente



Assi

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/2402749>

Avulso do PL 2310/2021 [2 de 3]

2402749



Of. nº 159/2024/PS-GSE

Brasília, na data da apresentação.

A Sua Excelência o Senhor
Senador ROGÉRIO CARVALHO
Primeiro-Secretário do Senado Federal

Assunto: Envio de proposição para apreciação

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 2.310, de 2021, da Câmara dos Deputados, que “Denomina Rotatória Márcio Henrique a rotatória localizada na rodovia BR-488, no Município de Aparecida, no Estado de São Paulo”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário



7



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

PARECER N° , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 6.201, de 2023 (Projeto de Lei nº 6.642, de 2009, na origem), do Deputado Eduardo Barbosa, que *denomina Rodovia Governador Benedito Valadares o trecho da rodovia BR-262 entre o Km 352,5 e o Km 426, no Estado de Minas Gerais.*

Relator: Senador **ALESSANDRO VIEIRA**

I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei (PL) nº 6.201, de 2023 (Projeto de Lei nº 6.642, de 2009, na Casa de origem), de autoria do Deputado Eduardo Barbosa, que *denomina Rodovia Governador Benedito Valadares o trecho da rodovia BR-262 entre o Km 352,5 e o Km 426, no Estado de Minas Gerais.*

Para tanto, a proposição institui a homenagem a que se propõe, tal qual descrita pela ementa. Encerra, igualmente, a cláusula de vigência, prevista para a data da publicação da lei em que se converter a matéria.

Na justificação, o autor destaca a história de vida e o legado do homenageado para o estado de Minas Gerais que justificam, em seu entender, a atribuição do nome do Governador Benedito Valadares ao referido trecho da rodovia BR-262.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

Na Câmara dos Deputados, o PL nº 6.642, de 2009, foi aprovado conclusivamente pelas Comissões de Viação e Transportes, de Cultura e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No Senado Federal, a proposição, à qual não se ofereceram emendas, foi distribuída para apreciação exclusiva e terminativa deste colegiado.

II – ANÁLISE

Nos termos do disposto no inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a este colegiado opinar sobre proposições que versem, entre outros temas, sobre transportes terrestres, a exemplo da proposição em debate.

Ainda segundo essa mesma norma, conforme estabelecido nos arts. 49, inciso I, e 91, § 1º, inciso IV, foi confiada à CI a competência para decidir terminativamente sobre o projeto, razão pela qual lhe cumpre apreciar seu mérito.

Ademais, em virtude do caráter exclusivo do exame da matéria, compete subsidiariamente a este colegiado, em substituição à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, pronunciar-se também acerca dos aspectos constitucionais, jurídicos, em especial no que diz respeito à técnica legislativa, e regimentais da proposição.

Quanto à constitucionalidade formal do projeto, consideramos atendidos os aspectos relacionados à competência legislativa da União (art. 22, XI, CF), às atribuições do Congresso Nacional (art. 48, *caput*, CF) e à legitimidade da iniciativa parlamentar – neste caso, ampla e não reservada (art. 61, *caput*, CF) –, bem como ao meio adequado para veiculação da matéria.

Verificado o atendimento aos requisitos constitucionais formais, parecem igualmente atendidos os requisitos constitucionais materiais, de forma que não se observam, na proposição, vícios relacionados à constitucionalidade da matéria. Tampouco foram observadas falhas de natureza regimental.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

A atribuição supletiva de nomes a infraestruturas constantes do Sistema Federal de Viação é regulada pela Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 1979, que dispõe sobre a denominação de estações terminais, obras de arte ou trechos de via do sistema nacional de transporte.

No que concerne à juridicidade, a proposta observa os preceitos da mencionada Lei, especialmente aquele encartado no art. 2º, que propugna que homenagens como a ora em exame devem ser instituídas por lei especial, devendo a honraria designar “fato histórico ou [...] nome de pessoa falecida que haja prestado relevante serviço à Nação ou à Humanidade”.

De outra sorte, a iniciativa encontra amparo na Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, que *dispõe sobre a denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos* e veda, em todo o território nacional, a atribuição de nome de pessoa viva ou que tenha se notabilizado pela defesa ou exploração de mão de obra escrava, em qualquer modalidade, a bem público pertencente à União ou às pessoas jurídicas da administração indireta. Benedito Valadares faleceu em 2 de março de 1973, preenchendo o pressuposto da referida Lei.

No que concerne à técnica legislativa, no intento de aperfeiçoar a iniciativa em análise, um módico reparo se impõe: em atenção à função metalingüística do discurso, deve-se colocar entre aspas o nome da passarela objeto da modificação alvitrada (“Rodovia Governador Benedito Valadares”) a fim de promover a adequação necessária às normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

No que diz respeito ao mérito, a proposição merece prosperar.

Benedito Valadares Ribeiro nasceu em Pará de Minas, em 1892. Começou a carreira política na cidade natal, onde foi vereador e prefeito. O político mineiro se aproximou de Getúlio Vargas, presidente do País, a partir da revolução de 1930, após o movimento paulista contra o governo federal em 1932, no qual as tropas de Minas Gerais ficaram ao lado de Getúlio. Em 1933, foi nomeado interventor do estado de Minas Gerais e auxiliou nos anos seguintes a construção política que levou ao Estado Novo em 1937.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

Valadares, em 1935, foi eleito pelos deputados constituintes como governador de Minas Gerais, cargo que ocupou até 1937, quando foi nomeado novamente interventor por Getúlio e permaneceu até 1945. Foi durante seu período no governo que se deu a construção do complexo arquitetônico da Pampulha, quando Juscelino Kubitschek era prefeito de Belo Horizonte. Também no governo de Valadares, foi construída a “Cidade Industrial”, em Contagem, o primeiro distrito industrial implantado no País.

Benedito Valadares foi ainda senador entre 1955 e 1971, mas destacou-se por ter sido o político que governou Minas Gerais por mais tempo: 12 anos.

Valadares entrou para a história brasileira e para o folclore político de Minas Gerais e do País por sua habilidade política, suas frases espirituosas e seus grandes feitos. A relevância de sua atuação na vida pública brasileira, sua presença como referência no imaginário mineiro e nacional, bem como a vasta contribuição de seus feitos para o Brasil e para o estado de Minas Gerais tornam justa, merecida e oportuna a homenagem que ora se pretende.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 6.201, de 2023, com a seguinte emenda:

EMENDA N° - CI

Coloque-se entre aspas a denominação “Rodovia Governador Benedito Valadares” na ementa e no art. 1º do Projeto de Lei nº 6.201, de 2023.

Sala da Comissão,

, Presidente



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 6201, DE 2023

(nº 6642/2009, na Câmara dos Deputados)

Denomina Rodovia Governador Benedito Valadares o trecho da rodovia BR-262 entre o Km 352,5 e o Km 426, no Estado de Minas Gerais.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- Texto do projeto de lei da Câmara
- Projeto original

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarIntegra?codteor=726885&filename=PL-6642-2009



Página da matéria



Denomina Rodovia Governador Benedito Valadares o trecho da rodovia BR-262 entre o Km 352,5 e o Km 426, no Estado de Minas Gerais.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica denominado Rodovia Governador Benedito Valadares o trecho da rodovia BR-262 entre o Km 352,5, no entroncamento com a BR-381, no Município de Betim, Estado de Minas Gerais, e o Km 426, no entroncamento com a BR-494.

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, na data da chancela.

ARTHUR LIRA
Presidente



Of. nº 715/2023/PS-GSE

Brasília, na data da apresentação.

A Sua Excelência o Senhor
Senador ROGÉRIO CARVALHO
Primeiro-Secretário do Senado Federal

Assunto: **Envio de proposição para apreciação**

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 6.642, de 2009, da Câmara dos Deputados, que “Denomina Rodovia Governador Benedito Valadares o trecho da rodovia BR-262 entre o Km 352,5 e o Km 426, no Estado de Minas Gerais”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário



* C 0 0 5 6 3 2 1 8 1 3 2 3 1 2 0 *



Pa

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Bivar

Avulso do PL 6201/2023 [3 de 3]

8

PARECER N° , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 6.205, de 2023 (Projeto de Lei nº 6.419, de 2016, na origem), do Deputado Alceu Moreira, que *denomina Rodovia Janaína Borges de Oliveira o trecho da rodovia BR-116 entre os bairros Ruy Coelho Gonçalves e Jardim Santa Rita, na cidade de Guaíba, Estado do Rio Grande do Sul.*

Relator: Senador **FABIANO CONTARATO**

I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei (PL) nº 6.205, de 2023 (Projeto de Lei nº 6.419, de 2016, na origem), de autoria do Deputado Alceu Moreira, que *denomina Rodovia Janaína Borges de Oliveira o trecho da rodovia BR-116 entre os bairros Ruy Coelho Gonçalves e Jardim Santa Rita, na cidade de Guaíba, Estado do Rio Grande do Sul.*

Para tanto, a proposição institui a homenagem a que se propõe, tal qual descrita pela ementa, estabelecendo vigência imediata para a lei em que se converter a matéria.

Na justificação, o autor busca homenagear Janaína Borges de Oliveira, que faleceu em trágico acidente na rodovia BR-116, vindo a falecer aos 33 anos de idade.

Na Câmara dos Deputados, o PL nº 6.419, de 2016, foi aprovado conclusivamente pelas Comissões de Viação e Transportes, de Cultura e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No Senado Federal, a proposição, à qual não se ofereceram emendas, foi distribuída para apreciação exclusiva e terminativa deste colegiado.

II – ANÁLISE

Nos termos do disposto no inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete a este colegiado opinar sobre proposições que versem, entre outros temas, sobre transportes terrestres, a exemplo da proposição em debate.

Em conformidade aos arts. 49, inciso I, e 91, § 1º, inciso IV, do Risf, foi confiada à CI a competência para decidir terminativamente sobre o projeto, razão pela qual lhe cumpre apreciar seu mérito.

Ademais, em virtude do caráter exclusivo do exame da matéria, compete subsidiariamente a este colegiado, em substituição à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, pronunciar-se também acerca dos aspectos constitucionais, jurídicos, em especial no que diz respeito à técnica legislativa, e regimentais da proposição.

Quanto à constitucionalidade formal do projeto, consideramos atendidos os aspectos relacionados à competência legislativa da União (art. 22, XI, CF), às atribuições do Congresso Nacional (art. 48, *caput*, CF) e à legitimidade da iniciativa parlamentar – neste caso, ampla e não reservada (art. 61, *caput*, CF) –, bem como ao meio adequado para veiculação da matéria.

Verificado o atendimento aos requisitos constitucionais formais, parecem igualmente atendidos os requisitos constitucionais materiais, de forma que não se observam, na proposição, vícios relacionados à constitucionalidade da matéria. Tampouco foram observadas falhas de natureza regimental.

A atribuição supletiva de nomes a infraestruturas constantes do Sistema Federal de Viação é regulada pela Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 1979, que dispõe sobre a denominação de estações terminais, obras de arte ou trechos de via do sistema nacional de transporte.

No que concerne à juridicidade, a proposta observa os preceitos da mencionada Lei, especialmente aquele encartado no art. 2º, que propugna que homenagens como a ora em exame devem ser instituídas por lei especial,

devendo a honraria designar “fato histórico ou [...] nome de pessoa falecida que haja prestado relevante serviço à Nação ou à Humanidade”.

De outra sorte, a iniciativa encontra amparo na Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, que *dispõe sobre a denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos* e veda, em todo o território nacional, a atribuição de nome de pessoa viva ou que tenha se notabilizado pela defesa ou exploração de mão de obra escrava, em qualquer modalidade, a bem público pertencente à União ou às pessoas jurídicas da administração indireta. Janaína Borges de Oliveira faleceu em 21 de setembro de 2013, preenchendo o pressuposto da referida Lei.

No que concerne à técnica legislativa, no intento de aperfeiçoar a iniciativa em análise, um módico reparo se impõe: em atenção à função metalingüística do discurso, deve-se colocar entre aspas o nome da rodovia objeto da modificação alvitrada (“Rodovia Janaína Borges de Oliveira”) a fim de promover a adequação necessária às normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

No que diz respeito ao mérito, a proposição merece prosperar.

Janaína Borges de Oliveira morava na cidade gaúcha de Guaíba e sempre foi muito amada pelos familiares, amigos e colegas de trabalho do Poder Legislativo municipal. Por sua vontade e dedicação, devido à sua enorme simpatia, educação e gentileza com todos, ampliava a cada dia seu círculo de relacionamentos.

Janaína sempre lutou pela construção de um acesso aos bairros Ruy Coelho Gonçalves e Jardim Santa Rita que proporcionasse maior segurança aos moradores. Pois é justamente esse trecho rodoviário da BR-116, localizado entre os bairros mencionados, cuja denominação se busca designar, justificadamente, com a presente proposição.

Por tais razões, consideramos, justa e merecida a homenagem proposta.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 6.205, de 2023, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº -CI

Coloque-se entre aspas a denominação “Rodovia Janaína Borges de Oliveira” na ementa e no art. 1º do Projeto de Lei nº 6.205, de 2023.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 6205, DE 2023

(nº 6419/2016, na Câmara dos Deputados)

Denomina Rodovia Janaína Borges de Oliveira o trecho da rodovia BR-116 entre os bairros Ruy Coelho Gonçalves e Jardim Santa Rita, na cidade de Guaíba, Estado do Rio Grande do Sul.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- Texto do projeto de lei da Câmara
- Projeto original

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarIntegra?codteor=1502598&filename=PL-6419-2016



Página da matéria



Denomina Rodovia Janaína Borges de Oliveira o trecho da rodovia BR-116 entre os bairros Ruy Coelho Gonçalves e Jardim Santa Rita, na cidade de Guaíba, Estado do Rio Grande do Sul.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica denominado Rodovia Janaína Borges de Oliveira o trecho da rodovia BR-116 entre os bairros Ruy Coelho Gonçalves e Jardim Santa Rita, na cidade de Guaíba, Estado do Rio Grande do Sul.

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, na data da chancela.

ARTHUR LIRA
Presidente



Of. nº 720/2023/PS-GSE

Brasília, na data da apresentação.

A Sua Excelência o Senhor
 Senador ROGÉRIO CARVALHO
 Primeiro-Secretário do Senado Federal

Assunto: **Envio de proposição para apreciação**

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 6.419, de 2016, da Câmara dos Deputados, que “Denomina Rodovia Janaína Borges de Oliveira o trecho da rodovia BR-116 entre os bairros Ruy Coelho Gonçalves e Jardim Santa Rita, na cidade de Guaíba, Estado do Rio Grande do Sul”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
 Primeiro-Secretário



9

Minuta

PARECER N° , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 2.829, de 2024, do Senador Marcelo Castro, que *denomina “Viaduto Severo Eulálio Filho” o viaduto localizado na BR-343, na Ladeira do Uruguai, Zona Leste do Município de Teresina, Estado do Piauí*.

Relator: Senador **VENEZIANO VITAL DO RÊGO**

I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 2.829, de 2024, do Senador Marcelo Castro, que *denomina “Viaduto Severo Eulálio Filho” o viaduto localizado na BR-343, na Ladeira do Uruguai, Zona Leste do Município de Teresina, Estado do Piauí*.

A proposição consta de dois artigos, dos quais o art. 1º propõe a referida homenagem, enquanto o art. 2º prevê a entrada em vigor da lei na data de sua publicação.

Na justificação, o autor ressalta a trajetória de vida de Severo Eulálio Filho, engenheiro e auditor fiscal que dedicou a sua vida ao Estado do Piauí.

O projeto de lei foi encaminhado, no âmbito do Senado Federal, ao exame exclusivo da CI, em caráter terminativo, não lhe tendo sido apresentadas emendas até o momento.

II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), opinar sobre proposições que tratam de transportes terrestres, a exemplo da proposição em debate.

Foi confiada à CI competência para decidir terminativamente sobre o PL em questão nos termos dos incisos I dos arts. 49 e 91 do Risf.

Ademais, em razão do caráter exclusivo do exame da matéria, cabe a este colegiado pronunciar-se também em relação à constitucionalidade, à juridicidade, em especial no que diz respeito à técnica legislativa, e à regimentalidade.

O projeto sob análise não apresenta óbices relativos à sua constitucionalidade, juridicidade ou adequação ao regimento da Casa. Revela-se, em particular, consoante aos critérios estabelecidos na Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 1979, que permite atribuir, mediante lei especial, designação supletiva aos terminais, obras de arte ou trechos de vias integrantes do Sistema Nacional de Viação. Apresenta-se, igualmente, de acordo com as determinações da Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, que *dispõe sobre a denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos*.

Registre-se, em adição, no que concerne à técnica legislativa, que o texto do projeto se encontra igualmente de acordo com as normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que *dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis*.

No que diz respeito ao mérito, a proposição merece prosperar.

O compromisso de Severo Eulálio Filho com o desenvolvimento do Piauí foi notável, especialmente na manutenção das infraestruturas rodoviárias do estado.

Sua trajetória foi marcada por importantes cargos na gestão pública, incluindo o de diretor-geral do Departamento de Estradas e Rodagem do Piauí, engenheiro e diretor técnico da Agência de Águas e Esgotos do Piauí (AGESPISA), coordenador-geral da Fundação Nacional de Saúde (FUNASA), superintendente de obras públicas da Secretaria de Estado de Infraestrutura do Piauí (SEINFRA/PI) e suplente de Senador.

Severo enfrentou desafios pessoais, como sua batalha contra o câncer, mas sempre se manteve fiel e dedicado à missão de servir à população, demonstrando resiliência e determinação.

A homenagem que essa Casa presta, ao batizar o viaduto localizado na BR-343, na Ladeira do Uruguai, com seu nome, será um tributo às suas valiosas contribuições ao estado e uma forma de criar uma lembrança permanente de seu trabalho em prol do povo piauiense.

Consideramos, portanto, justo e meritório o reconhecimento veiculado na presente proposição.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 2.829, de 2024.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI

Nº 2829, DE 2024

Denomina “Viaduto Severo Eulálio Filho” o viaduto localizado na BR-343, na Ladeira do Uruguai, Zona Leste do Município de Teresina, Estado do Piauí”

AUTORIA: Senador Marcelo Castro (MDB/PI)



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI N° , DE 2024

Denomina “Viaduto Severo Eulálio Filho” o viaduto localizado na BR-343, na Ladeira do Uruguai, Zona Leste do Município de Teresina, Estado do Piauí”

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º É denominado “Viaduto Severo Eulálio Filho” o viaduto localizado na BR-343, na Ladeira do Uruguai, Zona Leste do Município de Teresina, Estado do Piauí.

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei visa denominar “Viaduto Severo Eulálio Filho” o viaduto localizado na BR-343, na Ladeira do Uruguai, Zona Leste do Município de Teresina, Estado do Piauí, como forma de homenagear o engenheiro e auditor fiscal da Secretaria da Fazenda do Piauí, Severo Maria Eulálio Filho.

Severo ocupou importantes cargos na gestão pública, tendo sido diretor-geral do Departamento de Estradas e Rodagem do Piauí de janeiro de 2011 a dezembro de 2014. Foi ainda engenheiro e diretor técnico da AGESPISA, coordenador-geral da FUNASA e superintendente de obras públicas da SEINFRA/PI. Exerceu também o cargo de suplente do Senador Mão Santa durante o mandato 2003-2010.

Conhecido como “Severinho”, dedicou sua vida ao Estado do Piauí. Filho do ex-deputado federal e ex-prefeito de Picos, Severo Eulálio, seguiu o legado de seu pai, com trajetória voltada ao desenvolvimento de nosso Estado do Piauí.



Assinado eletronicamente por Sen. Marcelo Castro

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8163742265>

A contribuição de Severo Eulálio Filho foi vital para o desenvolvimento e manutenção das infraestruturas rodoviárias do estado. Mesmo diante de desafios pessoais, como sua batalha contra o câncer, permaneceu comprometido com sua missão de servir à população, demonstrando resiliência e determinação.

O legado de Severo Eulálio Filho transcende sua carreira e alcança o coração daqueles que o conheceram e que continuam a valorizar sua contribuição para o bem-estar coletivo. Sua memória permanecerá viva como um exemplo de integridade, profissionalismo e amor pela sua terra natal e por seu povo.

Assim, ao batizar o viaduto localizado na BR-343, na Ladeira do Uruguai, com seu nome, prestamos a devida homenagem às suas valiosas contribuições ao Piauí e também criamos uma recordação permanente de seu trabalho em benefício do povo piauiense.

Portanto, inspirados pelo reconhecimento e gratidão pela dedicação de Severo Eulálio Filho ao desenvolvimento do Piauí, apresentamos este projeto de lei, rogando o apoio dos Senadores e das Senadoras para sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador MARCELO CASTRO



Assinado eletronicamente por Sen. Marcelo Castro

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8163742265>

10



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO N° DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 56/2024 - CI, no próximo dia 5/9 com o objetivo de instruir o PL 327/2021, que “institui o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten), seja incluído como convidado o Sr. THIAGO VASCONCELOS BARRAL - Secretário Nacional de Transição Energética e Planejamento - MME.

Sala da Comissão, 27 de agosto de 2024.

**Senador Fernando Farias
(MDB - AL)**



11



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Sérgio Petecão

REQUERIMENTO N° DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 56/2024 - CI, com o objetivo de instruir o PL 327/2021, que “institui o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten); e altera as Leis nºs 13.988, de 14 de abril de 2020, 11.484, de 31 de maio de 2007, e 9.991, de 24 de julho de 2000” seja incluído o seguinte convidado:

- representante Conselho Federal de Química - CFQ.

Sala da Comissão, 23 de agosto de 2024.

**Senador Sérgio Petecão
(PSD - AC)**



Assinado eletronicamente, por Sen. Sérgio Petecão

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4654090107>

12



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Laércio Oliveira

REQUERIMENTO N° DE

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 56/2024 - CI, com o objetivo de instruir o PL 327/2021, que “institui o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten); e altera as Leis nºs 13.988, de 14 de abril de 2020, 11.484, de 31 de maio de 2007, e 9.991, de 24 de julho de 2000” seja incluído o seguinte convidado:

- Marcello Cabral, diretor de novos negócios da ABEEólica.

Sala das Sessões, 3 de setembro de 2024.

**Senador Laércio Oliveira
(PP - SE)**



13



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Sérgio Petecão

REQUERIMENTO N° DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 87/2024 - CI sejam incluídos os seguintes convidados:

- o Senhor Luis Fernando Resano, Vice-Presidente ABAC;
- a Senhora Jacqueline Wendpap, CEO Instituto Praticagem;
- o Senhor Claudio Loureiro, Diretor- Executivo CENTRONAVE;
- a Senhora Fernanda Pires, Gerente de Relações Governamentais MSC;
- o Senhor Luiz Fernando Garcia da Silva, Presidente da ABEPH;
- o Senhor Edson Souki, Presidente Granel Química;
- o Senhor Mário Povia, Diretor-presidente IBI.

Sala da Comissão, 5 de setembro de 2024.

**Senador Sérgio Petecão
(PSD - AC)**



14



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Confúcio Moura

REQUERIMENTO N° DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater o **Marco Regulatório da Mineração no Brasil**.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante Ministério de Minas e Energia;
- representante Ministério de Meio Ambiente;
- representante da Agência Nacional de Mineração;
- o Senhor Aldo Rebelo - Secretário Municipal de Relações Internacionais de São Paulo;
- o Senhor Marcelo Veiga - Professor da Universidade Columbia Canadá;
- o Senhor José Altino Machado - AMOT - Associação dos Mineradores de Ouro do Oeste do Pará;
- o Senhor Vilelús Inácio - Fundador da União dos Garimpeiros do Brasil;
- o Senhor Ex. Senador da República - Ernandes Amorim.

JUSTIFICAÇÃO

O setor mineral desempenha um papel estratégico no desenvolvimento econômico e social do Brasil. Dada a sua importância para a geração de empregos, divisas e arrecadação tributária, além da sua contribuição



para infraestrutura e indústrias de base, torna-se imprescindível a revisão e o debate acerca do marco regulatório da mineração, com vistas a promover avanços na governança, sustentabilidade, segurança jurídica e competitividade do setor.

A discussão do marco regulatório precisa abordar as seguintes questões:

- A modernização das normas de exploração mineral, com foco na sustentabilidade;
- A revisão de regimes de concessão de exploração mineral;
- A análise de impactos socioambientais e a proteção de comunidades afetadas;
- A adequação das normas à realidade econômica e social atual.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres parlamentares.

Sala da Comissão, 18 de setembro de 2024.

**Senador Confúcio Moura
(MDB - RO)**



Assinado eletronicamente, por Sen. Confúcio Moura

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1630890456>