



# SENADO FEDERAL

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA**

## **PAUTA DA 3ª REUNIÃO**

**(2ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura)**

**02/03/2016**  
**QUARTA-FEIRA**  
**às 08 horas e 30 minutos**

**Presidente: Senador Garibaldi Alves Filho**  
**Vice-Presidente: Senador Ricardo Ferraço**



**Comissão de Serviços de Infraestrutura**

**3ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA  
DA 55ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 02/03/2016.**

**3ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA**

***Quarta-feira, às 08 horas e 30 minutos***

**SUMÁRIO**

**1ª PARTE - REUNIÃO DE TRABALHO**

<b>FINALIDADE</b>	<b>PÁGINA</b>
<b>Apreciação do relatório de avaliação da política pública: Plano Nacional de Logística de Transportes – PNLT.</b>	<b>10</b>
<b>Relator: Senador Wellington Fagundes.</b>	

**2ª PARTE - DELIBERATIVA**

<b>ITEM</b>	<b>PROPOSIÇÃO</b>	<b>RELATOR (A)</b>	<b>PÁGINA</b>
<b>1</b>	<b>MSF 13/2016</b> - Não Terminativo -	<b>SEN. VALDIR RAUPP</b>	<b>65</b>
<b>2</b>	<b>RQI 7/2016</b> - Não Terminativo -		<b>89</b>
<b>3</b>	<b>PLS 239/2014</b> - Terminativo -	<b>SEN. SANDRA BRAGA</b>	<b>91</b>
<b>4</b>	<b>PLS 657/2011</b> - Terminativo -	<b>SEN. ACIR GURGACZ</b>	<b>101</b>

<b>5</b>	<b>TURNO SUPLEMENTAR DO SUBSTITUTIVO OFERECIDO AO PLS 125/2010</b>  - Terminativo -	<b>SEN. VALDIR RAUPP</b>	<b>116</b>
----------	---	--------------------------	------------

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI**

PRESIDENTE: Senador Garibaldi Alves Filho

VICE-PRESIDENTE: Senador Ricardo Ferraço

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
<b>Bloco de Apoio ao Governo(PDT, PT)</b>			
Delcídio do Amaral(PT)	MS (61) 3303-2452 a 3303 2457	1 Jorge Viana(PT)	AC (61) 3303-6366 e 3303-6367
Walter Pinheiro(PT)	BA (61) 33036788/6790	2 Angela Portela(PT)	RR (61) 3303.6103 / 6104 / 6105
Lasier Martins(PDT)	RS (61) 3303-2323	3 José Pimentel(PT)	CE (61) 3303-6390 /6391
Acir Gurgacz(PDT)	RO (61) 3303-3131/3132	4 Paulo Rocha(PT)	PA (61) 3303-3800
Telmário Mota(PDT)	RR (61) 3303-6315	5 Gladson Cameli(PP)(17)(20)	AC (61) 3303-1123/1223/1324/1347/4206/4207/4687/4688/1822
Wilder Morais(PP)(12)(26)	GO (61)3303 2092 a (61)3303 2099	6 Ivo Cassol(PP)	RO (61) 3303.6328 / 6329
<b>Maioria (PMDB)</b>			
Garibaldi Alves Filho(PMDB)	RN (61) 3303-2371 a 2377	1 Edison Lobão(PMDB)	MA (61) 3303-2311 a 2313
Sandra Braga(PMDB)	AM (61) 3303-6230/6227	2 Waldemir Moka(PMDB)	MS (61) 3303-6767 / 6768
Valdir Raupp(PMDB)	RO (61) 3303-2252/2253	3 Dário Berger(PMDB)	SC (61) 3303-5947 a 5951
Rose de Freitas(PMDB)(14)(15)	ES (61) 3303-1156 e 1158	4 Eunício Oliveira(PMDB)	CE (61) 3303-6245
Ricardo Ferraço(S/Partido)(11)	ES (61) 3303-6590	5 Romero Jucá(PMDB)	RR (61) 3303-2112 / 3303-2115
Hélio José(PMB)	DF (61) 3303-6640/6645/6646	6 Sérgio Petecão(PSD)(11)(16)	AC (61) 3303-6706 a 6713
<b>Bloco Parlamentar da Oposição(DEM, PSDB, PV)</b>			
Ronaldo Caiado(DEM)	GO (61) 3303-6439 e 6440	1 VAGO(25)	
Davi Alcolumbre(DEM)(24)	AP (61) 3303-6717, 6720 e 6722	2 José Agripino(DEM)	RN (61) 3303-2361 a 2366
Flexa Ribeiro(PSDB)	PA (61) 3303-2342	3 VAGO	
Cássio Cunha Lima(PSDB)(23)(22)	PB (61) 3303-9808/9806/9809	4 VAGO	
Dalirio Beber(PSDB)(18)	SC (61) 3303-6446	5 VAGO	
<b>Bloco Parlamentar Socialismo e Democracia(PPS, PSB, PCdoB, REDE)</b>			
Fernando Bezerra Coelho(PSB)	PE (61) 3303-2182	1 Roberto Rocha(PSB)	MA (61) 3303-1437/1435/1501/1503/1506 a 1508
Vanessa Grazziotin(PCdoB)	AM (61) 3303-6726	2 VAGO	
VAGO		3 VAGO	
<b>Bloco Parlamentar União e Força(PR, PSC, PTB, PRB)</b>			
Blairo Maggi(PR)(10)	MT (61) 3303-6167	1 Douglas Cintra(PTB)	PE (61) 3303-6130/6124
Wellington Fagundes(PR)	MT (61) 3303-6213 a 6219	2 Vicentinho Alves(PR)(19)(21)(7)	TO (61) 3303-6469 / 6467
Elmano Férrer(PTB)(19)(21)	PI (61) 3303-1015/1115/1215/2415/3055/3056/4847	3 Eduardo Amorim(PSC)(10)	SE (61) 3303 6205 a 3303 6211

- (1) Em 25.02.2015, foram designados os Senadores Delcídio do Amaral, Walter Pinheiro, Lasier Martins, Acir Gurgacz e Telmário Mota como membros titulares; e os Senadores Jorge Viana, Ângela Portela, José Pimentel, Paulo Rocha e Cristovam Buarque como membros suplentes, pelo Bloco de Apoio ao Governo, para compor a CI (Of. 6/2015-GLDBAG).
- (2) Em 25.02.2015, os Senadores Fernando Bezerra e Vanessa Grazziotin foram designados membros titulares; e o Senador Roberto Rocha, como membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Socialismo e Democracia, para compor a CI (Of. 07/2015-GLBSD).
- (3) Em 25.02.2015, os Senadores Eduardo Amorim, Wellington Fagundes e Elmano Férrer foram designados membros titulares; e o Senador Douglas Cintra pelo Bloco Parlamentar União e Força, para compor a CI (Of. 04/2015-BLUFOR).
- (4) Em 25.02.2015, os Senadores Ronaldo Caiado e Wilder Morais foram designados membros titulares; e os Senadores Davi Alcolumbre e José Agripino, como suplentes pelo Bloco Parlamentar da Oposição, para compor a CI (Ofs. 1 a 5/2015-GLDEM).
- (5) Em 26.02.2015, os Senadores Flexa Ribeiro e Paulo Bauer foram designados membros titulares pelo Bloco Parlamentar da Oposição, para compor a CI (Ofs. 21/2015-GLPSDB).
- (6) Em 26.02.2015, o Senador Gladson Cameli foi designado membro titular e o Senador Ivo Cassol como membro suplente, pelo PP, para compor a CI (Memorandos nos. 33 e 34/2015-GLDPP).
- (7) Em 03.03.2015, o Senador Vicentinho Alves foi designado membro suplente pelo Bloco Parlamentar União e Força (Of. nº 12/2015-BLUFOR).
- (8) Em 04.03.2015, os Senadores Garibaldi Alves Filho, Sandra Braga, Valdir Raupp, Fernando Ribeiro, Rose de Freitas e Hélio José foram designados membros titulares; e os Senadores Edison Lobão, Waldemir Moka, Dário Berger, Eunício Oliveira e Romero Jucá, como membros suplentes, pelo Bloco da Maioria, para compor a CI (Of. 020/2015-GLPMDB).
- (9) Em 04.03.2015, o Partido Progressista passa a integrar o Bloco de Apoio ao Governo (Of. 19/2015-GLDBAG).
- (10) Em 04.03.2015, o Senador Blairo Maggi foi designado membro titular pelo Bloco Parlamentar União e Força, em substituição ao Senador Eduardo Amorim que passa a ocupar vaga de suplente (Ofs. 13 e 14/2015-BLUFOR).
- (11) Em 10.03.2015, o Senador Ricardo Ferraço foi designado membro titular em substituição à Senadora Rose de Freitas, que passa a compor a comissão como membro suplente (Of. 52/2015-GLPMDB).
- (12) Em 17.03.2015, o Senador Ciro Nogueira foi designado membro titular pelo Bloco de Apoio ao Governo, em substituição ao Senador Gladson Cameli (Of. 34/2015-GLDBAG).

- (13) Em 18.03.2015, a Comissão reunida elegeu os Senadores Garibaldi Alves Filho e Ricardo Ferraço, Presidente e Vice-Presidente, respectivamente, deste Colegiado (Of. 01/2015-CI).
- (14) Em 07.04.2015, vago em virtude de o Senador Fernando Ribeiro não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Jader Barbalho.
- (15) Em 14.04.2015, a Senadora Rose de Freitas foi designada membro titular pelo Bloco da Maioria (Of. 118/2015-GLPMDB).
- (16) Em 04.05.2015, o Senador Sérgio Petecão foi designado membro suplente pelo Bloco da Maioria (Of. 137/2015-GLPMDB).
- (17) Em 05.05.2015, vago em virtude de o Senador Cristovam Buarque ter deixado de compor a Comissão (Of. 60/2015 - GLDBAG).
- (18) Em 16.07.2015, o Senador Dalírio Beber foi designado membro titular pelo Bloco Parlamentar da Oposição (Of. 141/2015-GLPSDB).
- (19) Em 05.08.2015, o Senador Vicentinho Alves foi designado membro titular pelo Bloco Parlamentar União e Força, em substituição ao Senador Elmano Férrer, que passa a ocupar vaga de suplente (Ofs. 55 e 56/2015-BLUFOR).
- (20) Em 17.08.2015, o Senador Gladson Cameli foi designado membro suplente pelo Bloco de Apoio ao Governo (Of. 104/2015-GLDBAG).
- (21) Em 09.09.2015, o Senador Elmano Férrer foi designado membro titular e o Senador Vicentinho Alves membro suplente pelo Bloco Parlamentar União e Força (Of. nº 67/2015-BLUFOR).
- (22) Em 17.09.2015, vago em virtude de o Senador Paulo Bauer ter deixado de compor a Comissão (Of. 176/2015 - GLPSDB).
- (23) Em 22.09.2015, o Senador Cássio Cunha Lima foi designado membro titular pelo Bloco Parlamentar da Oposição (Of. 177/2015-GLPSDB).
- (24) Em 30.09.2015, o Senador Davi Alcolumbre foi designado membro titular pelo Bloco Parlamentar da Oposição, em substituição ao Senador Wilder Morais, que deixou de compor a Comissão (Of. 108/2015-GLDEM).
- (25) Em 30.09.2015, vago em virtude de o Senador Davi Alcolumbre ter sido designado membro titular da comissão, pelo Bloco Parlamentar da Oposição (of. 108/2015-GLDEM).
- (26) Em 02.10.2015, o Senador Wilder Morais foi designado membro titular pelo Bloco de Apoio ao Governo, em substituição ao Senador Ciro Nogueira, que deixou de compor a Comissão (Of. 123/2015-GLDBAG).
- (27) Em 16.02.2016, o PV passou a compor o Bloco Parlamentar da Oposição (Of. s/n).

**REUNIÕES ORDINÁRIAS:**

SECRETÁRIO(A): THALES ROBERTO FURTADO MORAIS

TELEFONE-SECRETARIA: 61 3303-4607

FAX: 61 3303-3286

TELEFONE - SALA DE REUNIÕES: 61 3303-3292

E-MAIL: ci@senado.gov.br



SENADO FEDERAL  
SECRETARIA-GERAL DA MESA

**2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA  
55ª LEGISLATURA**

**Em 2 de março de 2016  
(quarta-feira)  
às 08h30**

**PAUTA**  
3ª Reunião, Extraordinária

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI**

<b>1ª PARTE</b>	Reunião de Trabalho
<b>2ª PARTE</b>	Deliberativa
<b>Local</b>	Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 13

Item 3 - 2ª parte

**1ª PARTE****Reunião de Trabalho****Finalidade:**

Apreciação do relatório de avaliação da política pública: Plano Nacional de Logística de Transportes – PNLT.

Relator: Senador Wellington Fagundes.

**Anexos da Pauta**

[Relatório](#)

**2ª PARTE****PAUTA****ITEM 1****MENSAGEM (SF) Nº 13, de 2016**

**- Não Terminativo -**

*Submete à apreciação do Senado Federal, de conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, combinado com o art. 11 da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, o nome do Senhor AURÉLIO CESAR NOGUEIRA AMARAL para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP.*

**Autoria:** Presidente da República

**Relatoria:** Senador Valdir Raupp

**Relatório:** Pronto para deliberação

**Observações:**

*Reunião destinada à leitura do relatório.*

**Textos da pauta:**

[Relatório](#)

[Avulso da matéria](#)

**ITEM 2****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 7, de 2016**

*Nos termos do inciso II do art. 90 do Regimento Interno do Senado Federal, combinado com o inciso II do § 2º do art. 58 da Constituição Federal, requero a realização de audiência pública, a ser realizada por esta Comissão de Serviços de Infraestrutura, a fim de debater sobre as obras da ferrovia Transnordestina, com a presença do Sr. Ciro Gomes, Diretor-Presidente da Transnordestina Logística S/A.*

**Autoria:** Senador Fernando Bezerra Coelho

**Textos da pauta:**

[Requerimento](#)

**ITEM 3****PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 239, de 2014**

**- Terminativo -**

*Altera a Lei nº 9.074, de 07 de julho de 1995, para prever a livre comercialização de energia elétrica por consumidores elegíveis atendidos em qualquer tensão.*

**Autoria:** Senador Delcídio do Amaral

**Relatoria:** Senadora Sandra Braga

**Relatório:** Pela aprovação

**Observações:**

*A matéria tem parecer favorável da CMA.*

**Textos da pauta:**

[Relatório](#)

[Parecer aprovado na comissão \(CMA\)](#)

[Avulso da matéria](#)

#### ITEM 4

### PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 657, de 2011

**- Terminativo -**

*Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que "dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências", para dispor sobre veículos utilizados no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros sob regime de fretamento ou com fins turísticos.*

**Autoria:** Senadora Lídice da Mata

**Relatoria:** Senador Acir Gurgacz

**Relatório:** Pela aprovação com duas emendas.

**Observações:**

1 - *A matéria tem parecer favorável da CDR.*

2 - *A matéria constou das pautas desta Comissão em 11/11/2015 e 16/12/2015.*

**Textos da pauta:**

[Relatório](#)

[Avulso da matéria](#)

[Texto final \(CDR\)](#)

#### ITEM 5

### **TURNO SUPLEMENTAR DO SUBSTITUTIVO OFERECIDO AO**

### PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 125, de 2010

**- Terminativo -**

**Ementa do Projeto:** *Acrescenta art. 32-A à Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, para obrigar o fabricante ou o importador de automóvel a inserir, no manual de manutenção do veículo, relação contendo denominação, marca e código de referência das principais peças que compõem o veículo.*

**Autoria do Projeto:** Senador Flexa Ribeiro

**Relatoria do Projeto:** Senador Valdir Raupp

**Relatório:** Pendente de parecer

**Observações:**

- 1 - A matéria tem parecer favorável da CMA.
- 2 - A matéria tem parecer favorável da CAE, nos termos da Emenda nº 1/CAE (Substitutivo).
- 3 - Em 17/02/2016, foi lido o relatório do Senador Valdir Raupp, nesta Comissão, sendo aprovado o Substitutivo oferecido ao projeto (Emenda nº 1-CAE/CI).
- 4 - No turno suplementar, o Senador Blairo Maggi apresentou uma emenda ao Substitutivo.
- 5 - Ao Substitutivo poderão ser oferecidas emendas até o encerramento da discussão, vedada apresentação de novo Substitutivo integral.

**Textos da pauta:**

[Parecer aprovado na comissão](#)  
[Parecer aprovado na comissão \(CAE\)](#)  
[Parecer aprovado na comissão \(CMA\)](#)  
[Avulso da matéria](#)

# **1ª PARTE - REUNIÃO DE TRABALHO**

**1**

**RELATÓRIO FINAL N.º 1 CI, 2015**

**AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS  
COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA**

**PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA DE TRANSPORTES – PNLT  
(INTEGRAÇÃO MODAL & MOBILIDADE)**

## SUMÁRIO

## **DEFINIÇÃO E PLANO DE TRABALHO**

### **1.1 DEFINIÇÃO**

Avaliar uma política pública é investigar seus efeitos no mundo real, com o propósito de fornecer insumos para sua continuidade e eventual ampliação, para a modificação de algum aspecto de sua concepção ou execução, ou simplesmente para subsidiar a decisão por seu encerramento.

O art. 96-B do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), introduzido pela Resolução nº 44, de 2013, estabelece que as comissões permanentes selecionarão, na área de sua competência, até o último dia útil do mês de março, políticas públicas desenvolvidas no âmbito do Poder Executivo para serem avaliadas. A avaliação em questão estender-se-á aos impactos das políticas selecionadas e às atividades de suporte para a sua execução.

A Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) aprovou, em 20 de maio de 2015, o Requerimento nº 32, de 2015, do Senador Wellington Fagundes, para que a política pública a ser avaliada no âmbito desta Comissão fosse o Plano Nacional de Logística de Transportes (PNLT), com ênfase na integração entre modais e na mobilidade urbana. Ao autor do requerimento coube a relatoria da matéria.

Durante a 45ª reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura, realizada no dia 16 de dezembro de 2015, o Senador Wellington Fagundes apresentou relatório preliminar da avaliação da política pública do Plano Nacional de Logística de Transportes e foi deliberado pelo Presidente da CI, Senador Garibaldi Alves, que o Relatório Final seria apresentado na abertura da sessão legislativa seguinte.

### **1.2 PLANO DE TRABALHO**

O objetivo do Plano de Trabalho é ter um quadro do que já foi realizado em consequência da política pública do Executivo e das dificuldades enfrentadas na implantação dos projetos, de modo a poder ter clareza acerca da expectativa para o investimento previsto no setor de transportes para os próximos anos.

Como resultado deste trabalho, realizado com o apoio da Consultoria Legislativa do Senado Federal (Conleg), espera-se reforçar o exercício da função

fiscalizatória do Poder Legislativo, estabelecendo uma estratégia proativa de atuação que permita analisar e avaliar a política de infraestrutura de transportes, de modo a oferecer à sociedade uma visão qualificada da situação atual e das dificuldades do setor de transportes, aumentando a transparência e viabilizando o controle do cidadão sobre as ações governamentais.

Como consequência da avaliação, o Relatório Final apresenta recomendações e sugestões aos órgãos executores das ações avaliadas, bem como sugestões de aprimoramento da legislação específica capazes de catalisar a solução dos problemas que impedem a disponibilização de uma infraestrutura de transportes capaz de favorecer o desenvolvimento logístico e a competitividade nacional.

A avaliação é realizada pela consolidação e análise de informações coletadas dos agentes setoriais públicos que executam atividades de governo ou de regulação relativas à construção e à operação da infraestrutura rodoviária, ferroviária, portuária, hidroviária e aeroportuária, quais sejam: Ministério dos Transportes, Secretaria de Portos (SEP), Secretaria de Aviação Civil (SAC/PR), Empresa de Planejamento e Logística S. A. (EPL), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Também são utilizadas informações de alguns agentes privados ou internacionais, como a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), a Confederação Nacional da Agricultura (CNA), a Confederação Nacional da Indústria (CNI), o Fórum Econômico Mundial, etc.

Ademais, foram promovidas audiências públicas com o fim específico de se analisar o cenário atual da infraestrutura de transportes, em especial, para discutir: as razões pelas quais as obras públicas atrasam e, muitas vezes, são abandonadas; o cronograma das obras atuais, e possíveis soluções para evitar os atrasos; a interface entre os diversos órgãos setoriais, como Ministérios, Secretarias, Autarquias e Agências, entre si, e entre estes e órgãos externos que impactam a realização das obras de infraestrutura, como TCU, Ministério Público e autarquias ambientais.

O Plano de Trabalho aprovado pela CI havia previsto uma sequência de atividades, todavia, em razão de contingências do processo legislativo não puderam ocorrer segundo o plano original. A tabela, a seguir, apresenta uma síntese dessas atividades:



<b>Data proposta</b>	<b>Atividade</b>	<b>Temas</b>	<b>Situação</b>
			Diretor de Licenciamento Instituto Brasileiro do Meio e dos Recursos Naturais (Ibama) e representante Público.
De agosto a setembro.	Audiência Pública	Discutir o processo de planejamento, contratação e controle de obras públicas em outros países cases de sucesso.	O RQI nº 60 de 2015 foi aprovado em 30/09/2015 e a reunião em 03/12/2015, oportunidades foram solicitadas informações participantes a saber: Modalidades de Transportes; DNIT; TCU pendentes de recebimento.
Final de setembro	Apresentação de Relatório Preliminar		
Meados de outubro.	Apresentação de Relatório Definitivo		

Da análise da coluna de situação da Tabela 1, percebe-se que não foi concluída, tempestivamente, a obtenção das informações dos órgãos do Executivo, bem como houve atraso na realização das audiências públicas planejadas. A maioria das informações oficiais chegou ao Senado a partir de dezembro inviabilizando a elaboração do Relatório Final ainda em 2015. De maneira que a apresentação do Relatório Final da avaliação de Política Pública foi postergada pela Comissão de Serviços de Infraestrutura para o início da sessão legislativa de 2016.

## **2. MARCO LEGAL E POLÍTICA DE PLANEJAMENTO**

### **2.1 MARCO LEGAL E QUADRO INSTITUCIONAL**

Segundo a Constituição Federal de 1988, compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: a navegação aérea e a infraestrutura aeroportuária (art. 21, XII, c); os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território (art. 21, XII, d); os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros (art. 21, XII, e) e os portos marítimos, fluviais e lacustres (art. 21, XII, f). Ademais, compete à União instituir diretrizes

para transportes urbanos e estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação.

Além disso, a União detém a competência para legislar privativamente sobre: diretrizes da política nacional de transportes; regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial (art. 22, X) e trânsito e transporte. Os Estados são competentes para explorar os serviços realizados exclusivamente em seus territórios.

A administração do setor de transportes, atualmente, é organizada de forma descentralizada em vários órgãos, entidades, secretarias com *status* de ministério e o Ministério dos Transportes (MT), propriamente dito. O MT possui competências nos setores de transporte dutoviário, rodoviário, ferroviário e aquaviário. A Secretaria de Portos (SEP) possui competências no setor portuário. A Secretaria de Aviação Civil (SAC) possui competência no setor de aviação civil.

Além do Ministério dos Transportes e das Secretarias com *status* de Ministério há o Conselho Nacional de Integração de Política de Transportes (CONIT), órgão de assessoramento diretamente vinculado à Presidência da República, com a finalidade de integrar a política pública na área de transportes. Compõe também o CONIT os seguintes Ministérios de Estado: Casa Civil; Fazenda; Planejamento; Agricultura; Desenvolvimento, Indústria e Comércio; e 6 (seis) representantes da sociedade civil.

O setor de transportes é regulado por quatro agências especiais, a saber: Agência Nacional de Aviação Civil, com competência no transporte aéreo; Agência Nacional de Petróleo, com competência no transporte dutoviário de líquidos e gasosos; a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com competência nos transportes terrestres; e a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq), com competências nos transportes aquaviário e portuário.

O DNIT, órgão executivo com competências nas áreas de transporte terrestre e aquaviário é o principal órgão com ação no setor. Entretanto, além dos órgãos e autarquias, há ainda algumas empresas e sociedades de economia mistas vinculadas àquelas Secretarias e Ministérios, notadamente, a Infraero, empresa pública que administra os aeroportos públicos federais e tem participação acionária em aeroportos privados, vinculada à SAC; a Empresa de Planejamento e Logística (EPL), que funciona como secretaria executiva do CONIT, e é responsável pelo planejamento estratégico de transporte, vinculada ao MT; a Companhia Docas do Maranhão, que administra uma série de hidrovias nas regiões norte e nordeste, também vinculada ao MT, e algumas Companhias Docas, que administram portos públicos, essas vinculadas à SEP. Tudo conforme ilustrado na Figura 1, a seguir:

Setor	Aéreo	Dutoviário	Rodoviário	Ferrovário	Aquaviário	Portuário
Conselho	CONIT					
Ministério	SAC	MME	Ministério dos Transportes			SEP
Órgãos	DNIT					
Agências	Anac	ANP	ANTT		Antaq	
Empresas	Infraero	EPL				
Sociedade de Economia Mista					Codomar	Cias Docas

**Figura 1 - Síntese dos órgãos e entidades com atuação em Transportes**

Em 2001 o setor de transporte foi reestruturado pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispôs sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, criou o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes. A Lei nº 10.233, de 2001, determina as competências referentes ao transporte de alçada federal:

- compete ao CONIT (Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte) propor ao Presidente da República políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte de pessoas e bens (art. 5º); propor medidas que propiciem a integração dos transportes aéreo, aquaviário e terrestre e a harmonização das respectivas políticas setoriais (art. 6, I);
- compete à ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) “propor ao Ministério dos Transportes os planos de outorgas de exploração da infraestrutura e a prestação de serviços de transporte terrestre” (art. 24, III) e celebrar atos de outorga de prestação de serviços de transporte pelas empresas de terrestres (art. 24, V); promover estudos sobre a logística do transporte intermodal (art. 24, XI)
- compete à ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) “propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário” (art. 27, III) e celebrar atos de outorga de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação aquaviária (art. 27, V); autorizar as empresas brasileiras de navegação aquaviária o

afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga (art. 27, XXIV).

- a esfera de atuação do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) compreende as vias navegáveis, eclusas e dispositivos assemelhados (art. 81, I), cabendo-lhe (art. 82) estabelecer os padrões a serem seguidos na infraestrutura sob sua responsabilidade, além de gerenciar e administrar os programas de manutenção e ampliação desse patrimônio.

A Presidência do CONIT é exercida pelo Ministro dos Transportes e a Secretaria Executiva pela Empresa de Planejamento e Logística S.A – EPL (Decreto nº 7.789, de 2012, art. 7º). A EPL tem como objeto prestar serviços na área de projetos, estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento da logística e dos transportes no País, consideradas as infraestruturas, plataformas e os serviços pertinentes aos modos rodoviário, ferroviário, dutoviário, aquaviário e aeroviário (Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011, art. 3º).

Em 2005 o setor de transporte aéreo foi reestruturado com a criação da ANAC. Passou-se de um regime com restrição de entrada de novos competidores na oferta de serviços aéreos regulares, para um regime de livre iniciativa. Conforme previsto na própria Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, o regime também passou a ser o de liberdade tarifária para as empresas operadoras de Transporte Aéreo Regular. Em relação aos aeroportos, a partir de 2011 iniciou-se o processo de concessão para empresas privadas. Hoje são 6 aeroportos concessionados: São Gonçalo do Amarante (RN), Brasília (DF), Guarulhos (SP), Campinas (SP), Confins (MG) e Galeão (RJ). Em relação a incentivos para operadores de transporte aéreo regional, apesar de aprovado pela Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional nunca foi regulamentado pelo Poder Executivo. Em termos de investimentos em aeroportos para tráfego regional, desde 2012 foi divulgado o programa que prevê investimento em 270 aeroportos com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), entretanto, até o momento em nenhum dos aeroportos achegou-se ainda na fase de licitação.

Em 2007 o setor de transporte aquaviário foi reestruturado com a criação da SEP. À Secretaria de Portos (SEP) compete assessorar direta e imediatamente o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres (Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, art. 24-A).

Como visto, o setor de transportes sofre a interação direta da política pública de diversos órgãos e entidades estatais, como o Ministério dos Transportes, a SEP, a SAC, o CONIT, a EPL, o DNIT, a ANAC e a ANTAQ. Essa acentuada difusão de competências torna o processo decisório lento e burocrático, além de gerar incertezas e inseguranças para investimentos privados no setor. Ademais, o CONIT, órgão que deveria harmonizar as respectivas políticas setoriais com vistas a integração dos diferentes modais, tem pouca efetividade na prática. Apesar de sua criação legal em 2001, apenas em 2008 foi regulamentado pelo Decreto nº 6.550, de 27 de agosto de 2008<sup>1</sup>.

## 2.2 POLÍTICA DE PLANEJAMENTO

Podemos dizer que o planejamento de transportes no Brasil sempre foi centralizado, tendo havido graus diferentes de liberalismo na exploração da atividade desde os tempos da Administração Imperial até os dias de hoje. Nos primórdios da formação do País, as concessões de infraestrutura foram a forma adotada pelo Império para desenvolver o setor de transportes do Brasil, o primeiro marco normativo dessa iniciativa é o Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835, que autorizava a concessão de uma estrada de ferro que ligasse a capital do Império, Rio de Janeiro, às províncias de Minas Gerais. Em consequência foi construída a primeira ferrovia do Brasil, ligando o porto de Estrela ao vilarejo de Frago, com extensão de 14,5 km, inaugurada em 1854.<sup>2</sup>

No âmbito da legislação criada pelo Império, notadamente o Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852, que autorizava a concessão de estradas de ferro que ligassem a capital do Império, Rio de Janeiro, às províncias de Minas Gerais e São Paulo, foram construídos cerca de 9.538 km de linhas férreas, entre 1854 e 1889. O Decreto nº 641, de 1852, aperfeiçoou o Decreto nº 101, de 1835, pois, estendia o privilégio para o construtor de 40 para 90 anos. Os preços de serviço de transporte eram regulados pelo Governo, mas, em contrapartida, eram oferecidas isenções tributárias, desapropriações e cessão gratuita de terrenos. O texto garantia um juro de 5% do capital empregado na construção da linha.<sup>3</sup>

Na República, as concessões foram utilizadas em menor escala. Apenas a partir da crise fiscal havida nos anos 1990 as concessões de infraestrutura de transportes passaram a ser reutilizadas com maior destaque no planejamento do

1 Em pesquisa na internet, foram encontradas referências a apenas duas reuniões ordinárias do Conit desde sua criação.

2 De Oliveira, R. W. C. Direito dos Transportes Ferroviários. Editora Lumen Juris. Rio de Janeiro, 2005. Pg. 16.

3 Ministério dos Transportes. Transportes no Brasil, Síntese Histórica. Disponível em <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/54-institucional/136-transportes-no-brasil-sintese-historica.html>>

Estado, por meio do Programa Nacional de Desestatização. O Governo Itamar Franco (1992-1994), concedeu a Ponte Rio-Niterói (1994), com extensão de 13,2 km. No Governo Fernando Henrique Cardoso (1995-2002) foi editada a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal. O Governo FHC concedeu cinco rodovias, na chamada 1ª etapa de concessões, com um total de 1.302,7 km, e sete ferrovias, com um total de 25.599 km, ficando de fora apenas as linhas exploradas pela Companhia Vale do Rio Doce: Estrada de Ferro Carajás e Estrada de Ferro Vitória a Minas.

Ainda no Governo FHC, foi editada a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que *“dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes”*. A Lei nº 10.233, de 2001 marca o processo de descentralização da administração e gestão da política de transportes, com a segregação das competências do Ministério dos Transportes com as Agências Reguladoras do setor, ANTT e Antaq, e com o CONIT.

O Governo Lula (2003 – 2010) continuou a mesma política de desconcentração da gestão na área de Transportes, pois, em 2005, criou a ANAC, segregando do Ministério da Defesa a administração da aviação civil e em 2007 criou a Secretaria Especial de Portos, segregando do Ministério dos Transportes a administração portuária. É dessa época, no primeiro ano do segundo mandato, que surgem o PNLT, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e a 2ª etapa de concessões rodoviárias, com um total de sete lotes para exploração de 2.600,8 km de rodovias, e com priorização do princípio da modicidade tarifária.

No Governo Dilma (2011-2018), o Ministério dos Transportes elaborou em 2012, o Plano Hidroviário Estratégico (PHE) que apresentava um ponto de partida para o desenvolvimento do Transporte Hidroviário Interior no Brasil. A análise dos elementos do transporte hidroviário brasileiro foi realizada através de pesquisas de dados secundários (na fase de avaliação e diagnóstico) e entrevistas com as partes interessadas (na fase de consultas aos interessados). O processo de implantação deste Plano trazia como objetivo fornecer a confirmação e detalhamento das recomendações apresentadas.

A proposta era de que o PHE Hidroviário fosse desenvolvido para o mesmo horizonte de planejamento e com base nos mesmos dados de referência e projeções que os considerados no PNLT: curto prazo (2015), médio prazo (2019) e longo prazo (2023, 2027 e 2031).

No ano seguinte, em 19 de fevereiro de 2013, foi lançado o Plano Nacional de Integração Hidroviária (PNIH), concebido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) visando a dois objetivos centrais: um estudo detalhado sobre as hidrovias brasileiras e a indicação de áreas propícias para instalações portuárias. Para atingir ao primeiro objetivo, idealizou-se o projeto intitulado “Desenvolvimento de Estudos e Análises das Hidrovias Brasileiras e suas Instalações Portuárias com Implantação de Base de Dados Georreferenciada e Sistemas de Informações Geográficas”.

O Governo Dilma também é marcado pela criação da EPL e por maior abertura ao Mercado da exploração de rodovias, aeroportos e terminais portuários de uso privado, que compuseram os Planos de Investimento em Logística, nem todos ainda em execução.

Uma síntese das principais ações legislativas ou executivas tomadas pelo Governo Federal desde 2001, pode ser observada na Tabela 2, a seguir:

**Tabela 2 - Cronologia de Ações Estruturadoras em Transportes**

Ano	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Legislação	Lei nº 10.233			Lei nº 11.079	Lei nº 11.182		Lei nº 11.518 – Lei SEP				Lei nº 12.462	Lei nº 12.743
Órgãos	Conit, DNIT, ANTT, Antaq				ANAC		SEP				SAC	EPL
Planos							PNLT, v.1 PAC, v.1		PNLT, v.2		PNLT, v.3 PAC, v.2	PIL
Concessões							2ª Etapa, Fase I, 7 lotes, 2.600km		2ª Etapa, Fase II, 1 lote, 680km			3ª Etapa, 1 lote, 47km
Concessões Portuárias											ASGA	Brasília, Guaporé, Vitória

### 3. PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA DE TRANSPORTE

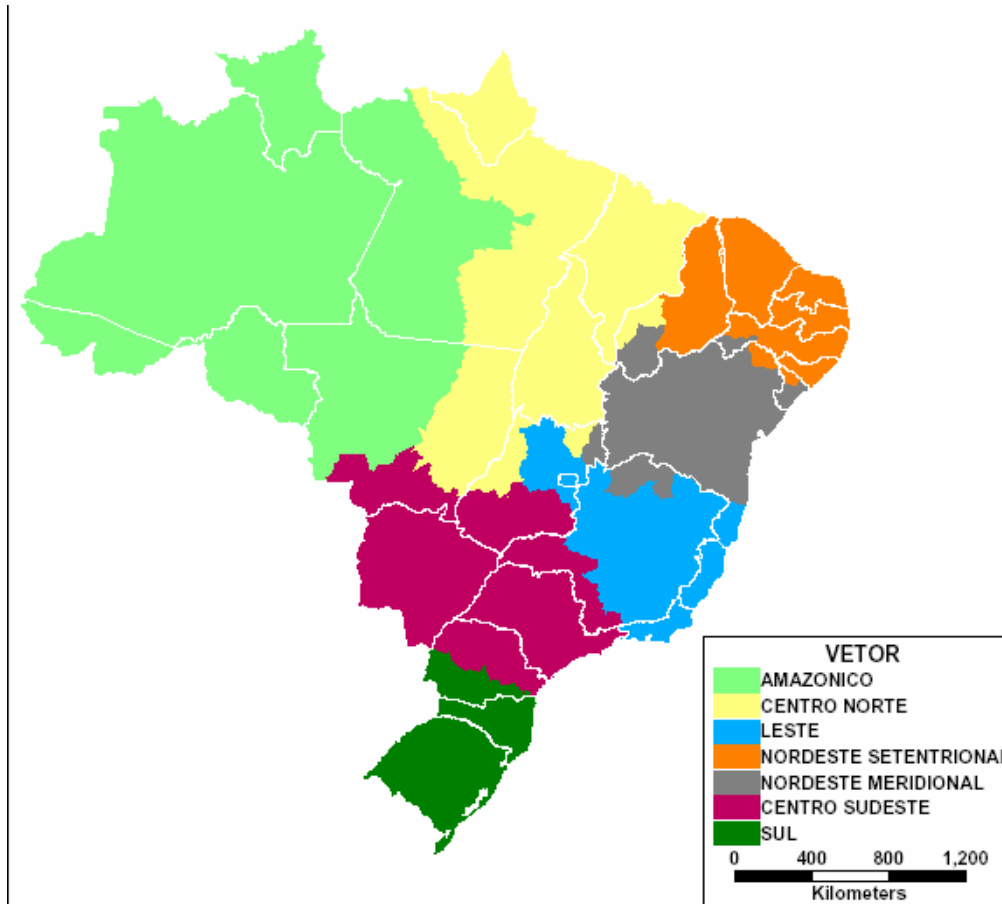
O Plano Nacional de Logística de Transporte (PNLT), objeto de avaliação neste trabalho, surgiu em sua primeira versão em 2007, como o resultado de uma parceria firmada entre o Ministério dos Transportes e o Ministério da Defesa, por meio do Centro de Excelência em Engenharia de Transportes (CENTRAN), a fim de criar plano de caráter indicativo, capaz de se tornar instrumento orientador para a formulação de políticas públicas do setor de transportes; contribuir para a maior racionalidade e qualificação do gasto público; e representar sólido subsídio para os próximos Planos Plurianuais até 2023. Entretanto, o PNLT foi reeditado apenas duas vezes: em 2009 e em 2011, não tendo sido, desde então, atualizado.

O PNLT pretendia representar o marco inicial da retomada, em caráter permanente, das atividades destinadas a orientar o planejamento das ações públicas e privadas no setor dos transportes, com embasamento científico. O funcionamento desse sistema permitiria a atualização e divulgação periódica de estratégias e diretrizes que pudessem orientar as intervenções dos agentes públicos e privados envolvidos com o setor dos transportes. Dessarte, a pretensão, na época da elaboração de sua primeira versão, era de que o PNLT fosse um plano de Estado e não apenas de Governo.

A versão de 2007 elencava como objetivos do PNLT: retomar o processo de planejamento do setor de transportes; levantar os custos de toda cadeia logística do setor de transportes, não apenas os operacionais; e, especialmente, mudar a matriz de transportes a fim de torná-la menos dependente do modal rodoviário. A meta original era a de equilibrar a matriz de transportes brasileira e passar, em cerca de duas décadas, até 2025, a participação do modal rodoviário de 58% para 33%, do ferroviário de 25% para 32% e do hidroviário de 13% para 29%.

O PNLT de 2007 estruturou sua organização interna não em função de uma organização político-administrativa por Estados ou Regiões Geográficas, mas por uma organização espacial do País alicerçada em microrregiões homogêneas, chamadas de “vetores logísticos”, as quais foram agrupadas em função da superposição georreferenciada de diversos fatores representativos de suas características, a saber: *impedâncias ambientais*; *similaridades sócio-econômicas*; *perspectivas de integração e inter-relacionamento* (a antiga noção de “corredores de transporte”); e *funções de transporte*, identificadas a partir da análise de isocustos em relação aos principais portos concentradores de carga do País.

Os “vetores logísticos”, compostos por microrregiões agregadas segundo os fatores acima referidos, foram: Amazônico; Centro-Norte; Nordeste Setentrional; Nordeste Meridional; Leste; Centro-Sudeste; e Sul.



**Figura 2 - Vetores Logísticos - PNLT**

Observa-se, por oportuno, que a classificação em vetores logísticos foi parcialmente incorporada no Plano Plurianual (PPA) 2012-2015, no acompanhamento de metas dos sistemas de transportes rodoviário, ferroviário, portuário e hidroviário. Entretanto, o planejamento original do PNLT incluía também o modal aeroportuário, que não teve a classificação por vetores logísticos como critério de alocação de recursos.

Modal	Indicadores	Vetores Logísticos							Total	% do Modal no Total BR
		Amazônico	Centro Norte	Nordeste Setentrional	Nordeste Meridional	Leste	Centro Sudeste	Sul		
Aeroportuário	Valor	532.060,00	118.180,00	2.714.370,00	94.590,00	2.379.130,00	3.088.220,00	767.840,00	9.694.390,00	
	% no Vetor	3,1	0,7	13,9	0,6	6,8	7,9	2,6	-	5,6
	% do Modal no Brasil	5,5	1,2	28,0	1,0	24,5	31,8	8,0	100,0	
Ferroviário	Valor	6.600.980,40	6.907.521,59	4.953.023,95	11.857.021,43	8.069.513,32	12.167.488,63	50.555.549,32		
	% no Vetor	0,0	41,6	35,4	30,0	33,8	20,7	42,0	-	29,4
	% do Modal no Brasil	0,0	13,0	13,7	9,8	23,5	16,0	24,0	100,0	
Hidroviário	Valor	6.026.569,51	3.909.258,83	276.610,00	280.015,98	-	125.834,38	2.187.443,61	12.805.732,31	
	% no Vetor	35,4	24,7	1,4	1,7	0,0	0,3	7,5	-	7,4
	% do Modal no Brasil	47,0	30,5	2,2	2,1	0,0	1,0	17,1	100,0	
Portuário	Valor	983.000,00	1.046.150,00	2.338.660,00	946.895,00	6.944.970,00	9.188.070,00	3.721.155,00	25.168.900,00	
	% no Vetor	5,2	6,6	12,0	5,7	19,8	23,5	12,8	-	14,6
	% do Modal no Brasil	3,6	4,2	9,3	3,8	27,7	36,6	14,8	100,0	
Rodoviário	Valor	9.862.894,00	4.182.500,00	7.289.130,00	10.226.147,00	13.898.284,00	18.573.540,00	10.157.378,00	74.189.873,00	
	% no Vetor	56,3	26,4	37,3	62,0	39,6	47,6	35,0	-	43,0
	% do Modal no Brasil	13,0	5,7	9,9	13,8	18,7	25,2	13,7	100,0	
Total	Valor	17.404.523,51	15.857.069,23	19.526.291,59	16.500.671,93	35.079.405,43	39.045.177,70	29.001.305,24	172.414.444,63	
	% no Brasil	9,9	9,2	11,3	9,6	20,4	22,7	16,9	100,0	

Figura 3 - Quadro síntese de investimentos por vetor logístico e modal. PNLT, 2007.

A lógica de desenvolvimento apontada pelo PNLT era de que apesar de reconhecer os avanços com a desestatização de infraestruturas nos setores portuários, rodoviários e ferroviários levados a cabo até 2007, a recuperação e expansão da capacidade da infraestrutura do país deveriam ocorrer por meio da intensificação de investimentos públicos através de um planejamento centralizado. O PNLT cita como exemplos dessa lógica a construção da Ferrovia Nova Transnordestina, mediante aporte de financiamentos oriundos de organismos de desenvolvimento regional, e do prosseguimento da construção da Ferrovia Norte – Sul; o programa de dragagem de aprofundamento e de manutenção dos canais de acesso, bacias de evolução, bacias de fundeio e áreas de atracação dos principais portos; a duplicação da BR-101 na Região Nordeste e o fortalecimento da indústria de construção naval.

O PNLT foi estruturado a partir de uma base de dados georreferenciada da infraestrutura nacional de transportes de cargas, envolvendo todos os modais – aeroportuário, ferroviário, hidroviário, rodoviário e portuário –, bem como, análises de oferta e demanda de transporte e ainda simulações de viagens e alternativas de investimento.

O PNLT também estudou o transporte de passageiros, notadamente, entre as capitais brasileiras em uma projeção até 2023, apresentando uma projeção de estimativas de demandas para as vinte maiores ligações entre capitais nacionais.

O PNLT apresenta portfólio de investimentos em transportes para o País, organizados de acordo com as taxas de retorno esperadas e a cronologia em que deveriam entrar em operação para evitar gargalos, ou seja, os períodos para os Planos Plurianuais de Governo – PPA 2008/2011, PPA 2012/2015 e, de forma agregada, os dois PPAs do período 2016-2023. Assim, o PNLT apresenta portfólio de investimentos, com estimativas de: recursos financeiros necessários; cadeias produtivas atendidas; viabilidade econômica; cronograma de implantação desejável;

e atratividade a investimentos privados. Tudo, com o fim de a) recuperar os níveis de investimentos em infraestrutura acima dos níveis de 2000, destinando 0,4% do PIB a transportes, no período 2008-2023; b) alterar a matriz de transportes de cargas nacional com modais de alta capacidade e baixo custo, ampliando a participação dos modais hidro-ferroviários; c) ampliar a atratividade a investimentos privados nos novos ciclos de expansão da economia brasileira, por meio de concessões ou de parcerias público-privado; d) formular estratégias para as empresas estatais que ainda remanescem nos setores de infraestrutura, para lhes dar condições competitivas em ambiente de negócios, onde as organizações nacionais estão cada vez mais expostas a concorrentes de todos os países do mundo, em mercados em que perderam sua reserva e proteção.

Segundo esses critérios, o PNLT de 2007 estabeleceu portfólio de investimentos em infraestrutura para o País, até 2023, que exigiriam recursos da ordem de R\$ 172 bilhões<sup>4</sup>, o que representava 0,4% do PIB estimado para o período (R\$ 44,6 trilhões). Os maiores investimentos seriam no modal rodoviário – 43% (total de 43,2 mil km) – seguido do ferroviário, com aproximadamente 30% (total de 20,2 mil km). A seguir viria o portuário, com 14,6% (169 intervenções), o hidroviário, com 7,4% (total de 14,5 mil km), e o aeroportuário, com 5,6% (40 intervenções).

Como dito anteriormente, o PNLT sofreu revisão em 2009, todavia, em razão de seu caráter intermediário, analisaremos a última versão do PNLT, editada em 2011. Esta versão de 2011 mantinha como principal objetivo a formalização e perenização de instrumentos de análise para dar suporte ao planejamento de intervenções públicas e privadas na infraestrutura e na organização dos transportes e elaboração dos Planos Plurianuais (PPA), mas também, como eventual subsídio para a definição da composição do portfólio de projetos integrantes do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que havia sido criado em 2007, mas do qual se esperava certa continuidade.

O núcleo central do PNLT 2011 encontrava-se na definição de projetos a serem realizados nas várias modalidades de transporte ao longo da sua execução, contemplando curto, médio e longo prazo – até 2031, cobrindo dessa forma mais dois PPAs (2024-2027 e 2028-2031), enquanto o horizonte temporal do PNLT 2009 era 2023 –, o que resultou em uma lista de 1.167 projetos que passaram a constituir o Portfólio de Projetos do PNLT 2011, classificados nos seguintes grupos ou categorias:

- **Prioritários.** 111 projetos avaliados e considerados como prioritários em função de sua maior viabilidade econômica (Taxa Interna de Retorno maior ou igual a 8% ao ano);

4 Ano base 2007

- **Sociopolíticos.** 237 projetos avaliados como tendo menor viabilidade econômica, mas cuja implantação justifica-se igualmente em função de outros aspectos não explicitamente considerados na avaliação econômica, como valores e interesses de caráter sociopolítico, ambiental, tecnológico ou desenvolvimento regional.
- **PAC.** 231 projetos não avaliados por pertencerem ao Programa de Aceleração do Crescimento e com previsão de implantação já definida; e
- **Não avaliados.** 588 projetos não avaliados em função da não disponibilidade completa de informações, como a impossibilidade de georreferenciamento ou a impossibilidade de simulação segundo o método de simulação tradicionalmente adotado nas edições anteriores do PNLT, como projetos portuários, aeroviários e de terminais.

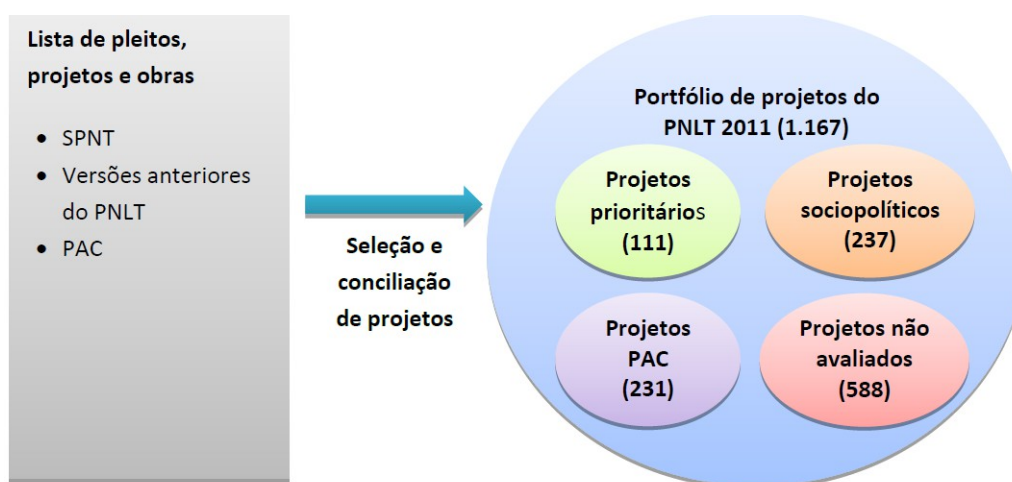


Figura 4 - Formação do portfólio de investimentos do PNLT 2011

### 3.1 O CENÁRIO DE TRANSPORTES

O transporte é um direito social garantido pela Constituição Federal a partir da Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015. Todavia, um sistema eficiente de transporte é uma necessidade econômica, sem a qual a vida em sociedade não é possível de forma satisfatória. A qualidade e a quantidade da infraestrutura de transportes de carga e de passageiros têm relevante papel no desenvolvimento dos demais setores da economia, pois o custo final das mercadorias depende do custo do transporte.

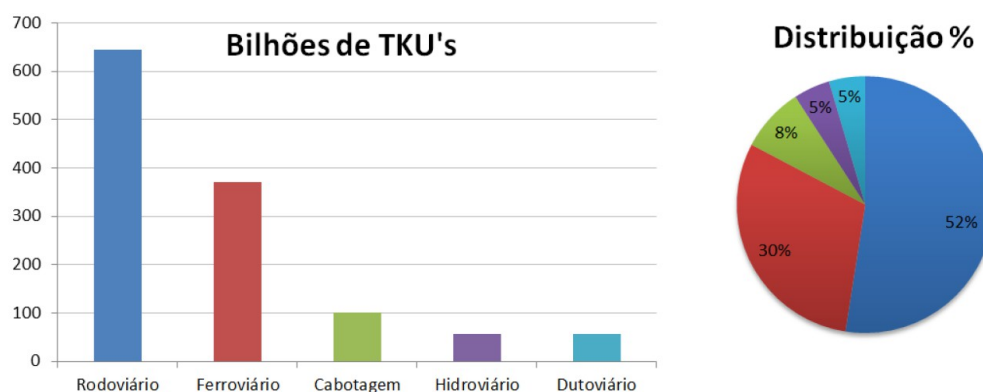
Assim, o desenvolvimento de um país está diretamente ligado à disponibilidade de infraestrutura de transportes, pois, a qualidade e as dimensões dessa infraestrutura condicionam e fomentam as demais áreas da economia.

Os setores produtores de commodities (agrícolas e minerais) são significativamente limitados pela infraestrutura de transportes, uma vez que o valor dos produtos é baixo em relação ao volume transportado, de maneira que o custo do transporte tem impacto relevante no custo final da commodity. No entanto, o Brasil, notório exportador de commodities, não dispõe de uma matriz de transportes equilibrada, isto é, alicerçada em meios mais econômicos de transportes de cargas. Por razões históricas ligadas ao fomento da indústria automotiva, a matriz de transportes brasileira migrou do modal ferroviário e aquaviário para o modal rodoviário ao longo de todo século XX, principalmente a partir dos anos 1950.

O PNLT pretendia apresentar uma lista indicativa, produzida sobre alicerces técnico-científicos, de investimentos prioritários que pudessem reequilibrar a matriz de transportes em termos mais econômicos para a sociedade, a fim de superar tanto a falta de planejamento sistemático das décadas anteriores quanto a qualidade e quantidade da infraestrutura de transportes brasileira.

Em termos de toneladas-quilômetro-úteis (TKU<sup>5</sup>), a terceira e última versão do PNLT apresentou o modo rodoviário como responsável por 52% da carga transportada, o ferroviário 30%, o aquaviário 13%, e o dutoviário 5%, conforme se visualiza na seguinte figura:

5 Unidade representativa da distância vezes a carga útil transportada.



**Figura 5 - Distribuição modal da matriz brasileira de transportes regionais de cargas em 2011.**  
Fonte: PNL, 2011.

Entretanto, faz-se oportuno apontar que a literatura especializada apresenta outros resultados para descrever a matriz de transportes, cujas fontes, notadamente, vêm de instituições privadas como o Instituto ILOS e a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR). Esses levantamentos posteriores ao PNL de 2007 apontam para uma maior dependência do modal rodoviário sobre os demais, em percentual de TKU. Destarte, a meta de reequilibrar a matriz de transportes não foi alcançada na vigência de execução do plano entre 2007-2011, pelo contrário, a matriz de transportes é atualmente mais desequilibrada do que era quando da idealização do plano, segundo os levantamentos da iniciativa privada.

**Tabela 3 - Distribuição da Matriz de Transportes em TKU**

	2007	2011	2012	2012
Rodoviário	58%	52%	61,1%	67%
Ferroviário	25%	30%	20,7%	18%
Aquaviário	13%	13%	13,6%	11%
Dutoviário	3,6%	5%	4,2%	3,6%
Aéreo	0,4%	-	0,4%	0,4%
Fonte	PNLT, 2007	PNLT, 2011	ABCR	Ilos

O desequilíbrio da matriz de transportes brasileira não significa que o modal rodoviário é apropriado e os demais modais inapropriados. Todos os modais possuem infraestrutura insuficiente no Brasil. O modal rodoviário, que tem recebido desde os anos 1950 a preferência dos investimentos, também é considerado insuficiente para as dimensões da economia nacional. Quando comparamos o Brasil com os EUA, que são países com dimensões geográficas semelhantes, mas

economias desproporcionais, constatamos que os EUA têm Produto Interno Bruto – PIB sete vezes maior que o brasileiro em dólares, entretanto, a malha rodoviária americana é cerca de 20 vezes maior que a malha brasileira em quilômetros<sup>6</sup>. Percebemos, portanto, que há ainda imenso potencial de crescimento no setor de infraestrutura de transporte rodoviário no Brasil.

**Tabela 4 - Comparativo EUA x Brasil**

	EUA	Brasil	Relação
Área (km <sup>2</sup> )	9.857.306	8.515.767	16%
População (milhões)	316,4	198,3	60%
PIB (bilhões de dólares)	16.799,7	2.242,9	649%
PIB per capita (US\$)	53.101	11.311	369%
Rodovias não pavimentadas (km)	2.267.175	1.353.186	67%
Rodovias pavimentadas (km)	4.186.692	213.299	1.863%

### 3.2 QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

A posição relativa do Brasil nos *rankings* internacionais de competitividade, no quesito infraestrutura de transportes não é favorável. Em particular, quando comparados os países do BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul) com os EUA, Chile e Argentina, por meio de suas posições no *ranking* do *World Economic Forum*, obtidas do relatório anual de competitividade global, o Brasil ocupa posição deficitária, com viés de queda em praticamente todos os setores. O que pode ser evidenciado pelas posições relativas dessas nações no *ranking*. Para complementar, didaticamente, são apresentadas tabelas com as posições relativas das supracitadas nações em cada área de infraestrutura analisada, rodovias, ferrovias, portos e aeroportos.

#### 3.2.1 QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

A tabela 5 ilustra a posição dos EUA, Chile e Argentina mais os países do BRICS no *ranking* do *World Economic Forum* desde a avaliação do biênio 2008-2009 até a avaliação do biênio 2014-2015.

<sup>6</sup> PIB (milhões de USD) EUA: 15.653.366, Brasil: 2.207.040, FMI, 2012; Malha rodoviária pavimentada EUA 4,37 milhões de km, Brasil: 213.299 mil km, ILOS, 2012 e CNT, 2015.

**Tabela 5 - Ranking da Qualidade da Infraestrutura Rodoviária - BRICS, Argentina, Chile e EUA, 2008 a 2015**

Ranking – Qualidade da Infraestrutura Rodoviária	2008-2009 (134)	2009-2010 (133)	2010-2011 (139)	2011-2012 (142)	2012-2013 (144)	2013-2014 (148)	2014-2015 (144)
EUA	8°	11°	19°	20°	20°	18°	16°
Chile	22°	15°	12°	22°	23°	27°	31°
África do Sul	40°	40°	43°	43°	42°	41°	37°
China	51°	50°	53°	54°	54°	54°	49°
Índia	87°	89°	90°	85°	86°	84°	76°
Argentina	89°	84°	89°	96°	106°	103°	110°
Brasil	110°	106°	105°	118°	123°	120°	122°
Rússia	104°	118°	125°	130°	136°	136°	124°

A Pesquisa CNT de rodovias de 2015 aponta que parte da malha rodoviária brasileira não é adequada para o tráfego de bens e pessoas, pois a maioria das vias apresenta algum tipo de defeito, seja o vício existente no pavimento, na sinalização ou na geometria da via. Segundo a CNT, a malha rodoviária brasileira tem a seguinte distribuição em relação a sua gestão.

**Tabela 6 – Distribuição da malha rodoviária brasileira**

Descrição	km	k m	%
Rodovias não pavimentadas	1 .353.186		7 8,6
Rodovias planejadas	1 54.192		9 ,0
Rodovias pavimentadas	2 13.299		1 2,4
Rodovias federais pavimentadas		6 6.712	3 ,9
Rodovias estaduais pavimentadas		1 19.691	7 ,0
Rodovias municipais pavimentadas		2 6.826	1 ,6
Rodovias federais duplicadas		5 .830	0 ,3
Rodovias sob concessão privada		1 9.804	1 ,2
Total	1 .730.677		1 00

Fonte: CNT, com correções.

Pouco mais de dez por cento das rodovias no Brasil são pavimentadas, cerca de nove por cento das rodovias são apenas planejadas. Dos 213.299 km de rodovias pavimentadas, apenas 66.712 km foram pavimentadas pela administração federal, dos quais apenas 5.830 são duplicados. Ademais, a malha brasileira além de

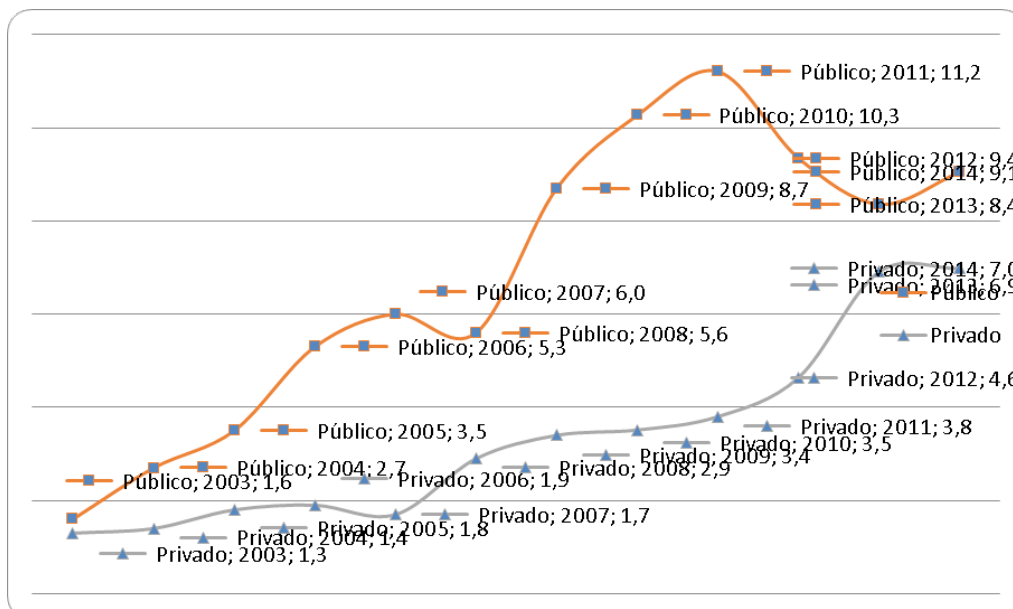
pequena ainda é de qualidade sofrível, notadamente aquela sob administração pública.

Enquanto cerca de 37% das rodovias sob administração privadas são avaliadas como ótimas, apenas 10,56% das rodovias federais têm essa avaliação, segundo pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes. Por outro lado, apenas 2,51% das rodovias sob administração privadas têm avaliação ruim ou péssimo, enquanto esse patamar é de 14,10% nas rodovias sob administração federal.

**Tabela 7 - Confronto da qualidade das rodovias federais x privadas**

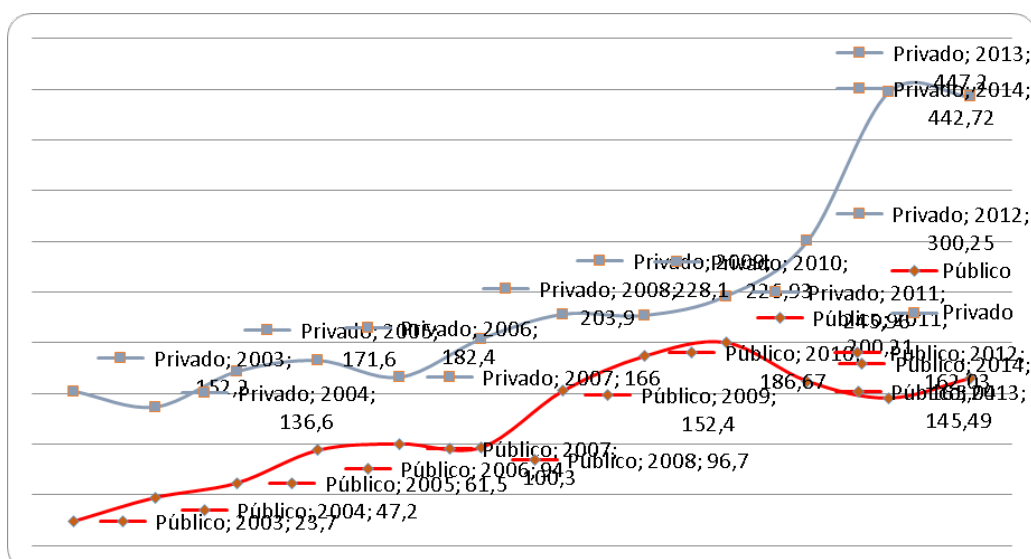
Qualidade	Rodovias Federais		Rodovias Concedidas	
	km	%	km	%
Ótimo	7.103	10,56	7.415	37,44
Bom	25.229	37,50	8.084	40,82
Regular	24.786	36,84	3.808	19,23
Ruim	7.713	11,46	497	2,51
Péssimo	2.448	3,64	0	0,00
Total	67.279	100,00	19.804	100,00

A baixa densidade e qualidade da infraestrutura rodoviária brasileira deve-se a lacuna de investimentos públicos e restrições ao investimento privado no setor, que só pode ser explorado mediante licitações, que são promovidas a um ritmo aquém do necessário. Embora os investimentos públicos sejam maiores que os privados, a malha sob administração pública é muito superior à privada, de maneira que os investimentos por km são mais elevados nas rodovias sob administração privada que na pública.



**Figura 6 - Investimento Público x Privado em rodovias entre 2003 e 2014**

Fontes: Ipea, CNT e ABCR. Valores em R\$ bilhões.



**Figura 7 - Investimentos públicos e privados em rodovias por quilômetros entre 2003 e 2014**

Fontes: Ipea, CNT e ABCR..

Valores em R\$ mil/km

As figuras 6 e 7 apresentam os montantes investidos pelo setor público federal e pelas administradoras privadas que exploram rodovias, tanto as de origem estadual, municipal e federal. Os dados apontam que a partir de 2013 os investimentos privados em rodovias passaram a novo patamar com a execução do Plano de Investimento em Logística (PIL), que previram não apenas a manutenção

da via, mas também a duplicação do lote concedido em até cinco anos do contrato de concessão. Houve um incremento de cerca de 50% das vias sob concessão entre 2012 e 2014, o que resultou em investimento de R\$ 442,7 mil/km no setor privado, enquanto o investimento federal em manutenção e atualização da malha é cerca de um terço, R\$ 165,04 mil/km.

Faz-se oportuno registrar, entretanto, que ao contrário do que se fazia no século XIX, quando o instituto da concessão era utilizado para implantação de novas infraestruturas, atualmente as concessões são utilizadas apenas para manutenção e atualização de infraestruturas pré-existentes. Há, portanto, um espaço não explorado para adoção da concessão para implantação de rodovias importantes do Sistema Nacional de Viação que até o presente não foram totalmente pavimentadas, como a BR-070, por exemplo, que liga Cuiabá à Brasília, passando por importante zona de produção agrícola e ainda cruzando à EF-151, Ferrovia Norte-Sul.

### 3.2.2 QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA

A malha ferroviária brasileira passou por três ciclos de desenvolvimento, o primeiro de criação baseado em concessões privadas, iniciado no regime imperial em 1865 e durou até 1922 quando alcançou aproximadamente 29 mil km de extensão. O segundo ciclo foi de estagnação, marcado por um processo de estatizações e durou até 1995, quando houve a desestatização da malha federal e paulista. O terceiro ciclo é o de atualização, iniciado pela reconcessão à iniciativa privada da infraestrutura ferroviária e construção de novos trechos pelo Estado, notadamente a Ferrovia Norte-Sul, ainda não integralmente operacional.

Destarte, a exceção de quatro trechos outorgados à VALEC, a infraestrutura ferroviária nacional está sob administração privada no Brasil, tendo sofrido um hiato de desenvolvimento entre 1922 até 1995, de maneira que a extensão da malha é muito inferior às necessidades da economia nacional. A figura 9 ilustra que a maior parte da malha está concentrada nas regiões sul e sudeste do Brasil.

A malha ferroviária nacional contava, em 2013, com uma extensão total de 28.190 km, sendo 22.219 km – 78,8% – em bitola estreita (1,00 m); 5.461 km – 19,4% – em bitola larga (1,60 m); e 510 km – 1,8% – em bitola mista. Essa malha atravessa 22 Unidades da Federação, em todas as Regiões. O total de carga transportada em 2012 por todas as concessionárias correspondeu a 459.947 toneladas úteis (TU) – o que representa um crescimento de 18,2% em relação a 2006. Segundo a CNT, a produção de transporte em toneladas-quilômetro útil (TKU), por sua vez, foi de 301.653 – um crescimento de 26,5% em relação a 2006. No mesmo período, o número de acidentes por milhão de trem-quilômetro teve uma

redução de 43,4%. A quantidade de locomotivas em circulação teve um aumento de 44,2%, enquanto o de vagões aumentou 44,9%.<sup>7</sup>

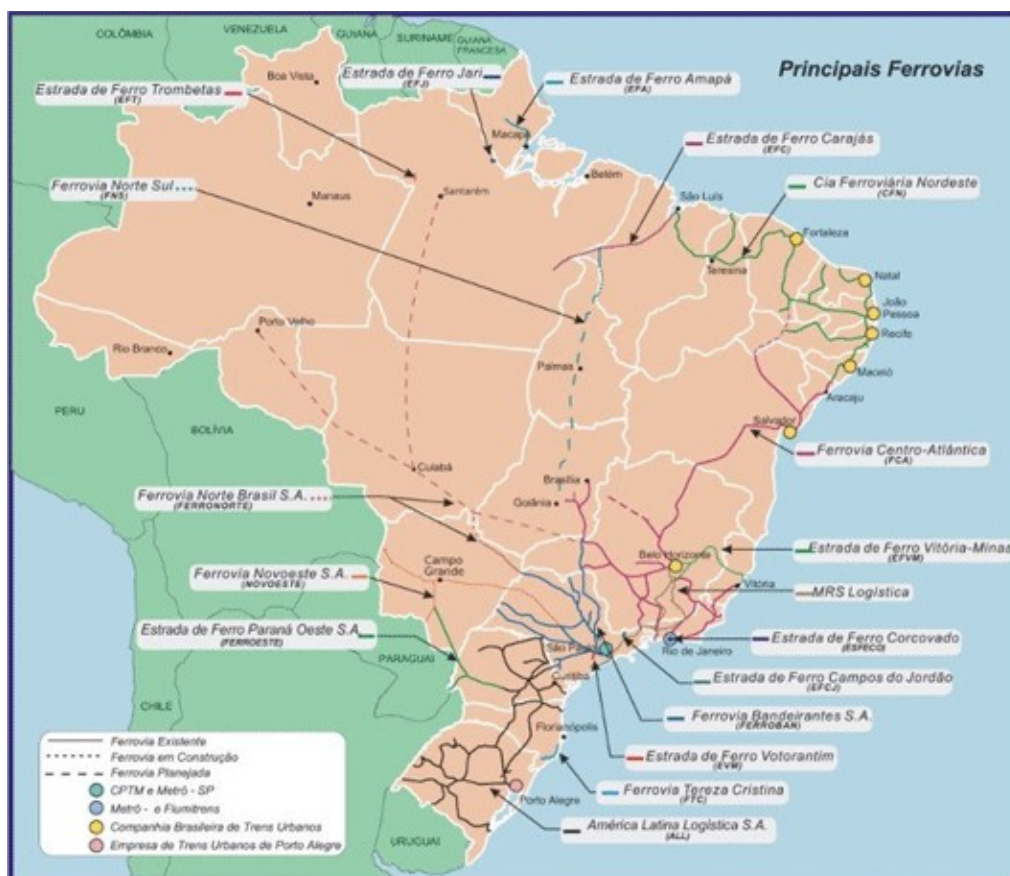


Figura 8 – Mapa Ferroviário Brasileiro. Fonte ANTT.

Apesar do sucesso de revitalização da infraestrutura ferroviária decorrente do processo de desestatização havido em 1995, baseado em contratos de arrendamento dos ativos e concessão da exploração dos serviços, a desestatização não resultou em ampliação da rede, pelo contrário, diversos segmentos foram devolvidos ao Estado ou se tornaram subutilizados em razão de alegações de antieconomicidade.

Para ampliar a malha o Governo Lula, em 2008, optou por fortalecer a estatal federal VALEC por meio da Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008, que

<sup>7</sup> Plano CNT de Transporte e Logística 2014. Brasília. CNT, 2014.

reestruturou a Empresa Pública VALEC. A Lei nº 11.772, de 2008 previu que a VALEC construiria e exploraria as seguintes ferrovias:

- **EF-151**, denominada Ferrovia Norte-Sul; que ligaria Belém-PA a Panoram-SP;
- **EF-267**, ramal de ligação entre a EF-151 em Panorama-SP a Porto Murtinho-MS;
- **EF-334**, denominada Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL), que liga Ilhéus-BA a EF-151; e
- **EF-354**, denominada ferrovia Transoceânica, que liga o litoral norte fluminense à fronteira Brasil-Peru.

Dessas quatro ferrovias, apenas a EF-151 foi parcialmente construída no trecho entre Açailândia-MA e Anápolis-GO, todavia ainda não está integralmente operacional. Até dezembro de 2015, apenas o tramo entre Porto Nacional-TO e Açailândia-MA estavam operacionais, operados pela VLI, *holding* que opera na área de logística, controlada pelas empresas VALE, Mitsui, FI-FGTS e *Brookfield* organizada como Operador Ferroviário Independente atuando, notadamente, nas concessões ferroviárias da VALE com carga geral, grãos, combustíveis, fertilizantes, madeira e produtos siderúrgicos<sup>8</sup>.

O tramo sul da EF-151 entre Ouro Verde-GO e Estrela do Oeste-SP está sendo construído pela VALEC que também está construindo um tramo da EF-334 entre Ilhéus e Barreiras, todavia com atrasos significativos na construção. Segundo notícias da imprensa<sup>9</sup>, o trecho da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) de Ilhéus a Caetité, na Bahia, onde se encontra a principal frente de trabalho, já teve 70,1% de suas obras concluídas. O término dos trabalhos foi previsto inicialmente para dezembro de 2012. Agora, estima-se que o trabalho seja concluído somente em dezembro de 2017. Na continuação desse trecho, entre Caetité e Barreiras, também na Bahia, o número de empregados diretos passou de 2.187, em fevereiro, para 510 em novembro, e o prazo foi prorrogado até junho de 2018.

As demais ferrovias outorgadas à VALEC pela Lei nº 11.772, de 2008 não saíram do papel. Durante o Governo Dilma vem sendo discutida a hipótese de se mudar o modelo de concessão ferroviária do adotado na década de 1990 em que o explorador da infraestrutura também explora o material rodante para um novo

8 VLI investe R\$ 500 milhões em três novos terminais integradores. Revista Ferroviária, Ed. Outubro/Novembro 2015.

9 Obras nas Ferrovias fora dos trilhos. Caderno Economia, O Globo, 07 de janeiro de 2016.

modelo de atuação do Estado no setor ferroviário baseado na desagregação vertical (*unbundling*) e no acesso aberto (*open access*), ou seja, na separação entre as outorgas para exploração da infraestrutura ferroviária e para a prestação do serviço de transporte ferroviário, e na garantia de livre acesso à malha ferroviária por qualquer transportador habilitado.

Em 2013, o Governo Federal instituiu por meio do Decreto nº 8.129, de 23 de outubro de 2013, a política de livre acesso ao subsistema ferroviário federal. A Valec, em 15/12/2014, chegou a comunicar ao mercado sua intenção de disponibilizar a capacidade de transporte do trecho ferroviário compreendido entre as cidades de Porto Nacional-TO e Anápolis-GO, da EF – 151 – Ferrovia Norte-Sul. Entretanto, com a divulgação do PIL 2 em junho de 2015, o modelo de *open access* foi relativizado.

Assim, não é clara qual a posição atual do Governo Federal, quanto ao *open access*. Há incertezas se o Governo Federal desistiu ou não desse modelo em prol de manter o formato de exploração monopolista da capacidade da ferrovia. É certo, entretanto, que o Mercado vem rejeitando o *open access* em razão do chamado risco Valec, pois, nesse formato a Valec remunera o concessionário integralmente pela futura capacidade de transporte da ferrovia e revende esse direito no próprio mercado de usuários da via. Na prática, isso garantiria a demanda aos investidores na exploração das concessões, mas provocaria o risco de inadimplência ao longo da vigência contratual, posto que a Valec poderia passar por uma crise financeira, em razão tanto de crise fiscal do Executivo, quanto de desequilíbrio na gestão do negócio.

No modelo de *open access* haveria um claro conflito de interesse entre a concessionária ferroviária e os usuários da ferrovia, com potencial impacto na produtividade da ferrovia, pois, parte da remuneração da concessionária viria de um intermediário, a Valec, independente do uso da ferrovia e parte da remuneração e dos custos viria da efetiva utilização da ferrovia. Assim, a maximização dos lucros poderia vir do uso parcial da ferrovia, hipótese em que a Valec arcaria sozinha com o prejuízo, posto que a assimetria de informações não permitiria a perfeita parametrização da remuneração da ferrovia. Nessa hipótese, a concessionária não teria incentivos para aumentar a produtividade da ferrovia, essa tarefa caberia a Valec que não possui nenhuma expertise no ramo de logística.

Assim, durante o Governo Dilma foram anunciados dois Planos de Investimento em Logística (PIL) na área de ferrovias. O PIL 1 foi lançado em 15 de agosto de 2012 e sem que nenhum quilômetro de trilhos fosse concedido ou construído em 09 de junho de 2015 foi lançado o PIL 2, sem uma formalização clara do futuro da política de acesso ao subsistema ferroviário federal.

**Tabela 8 Programas de Investimento em Logística na área ferroviária**

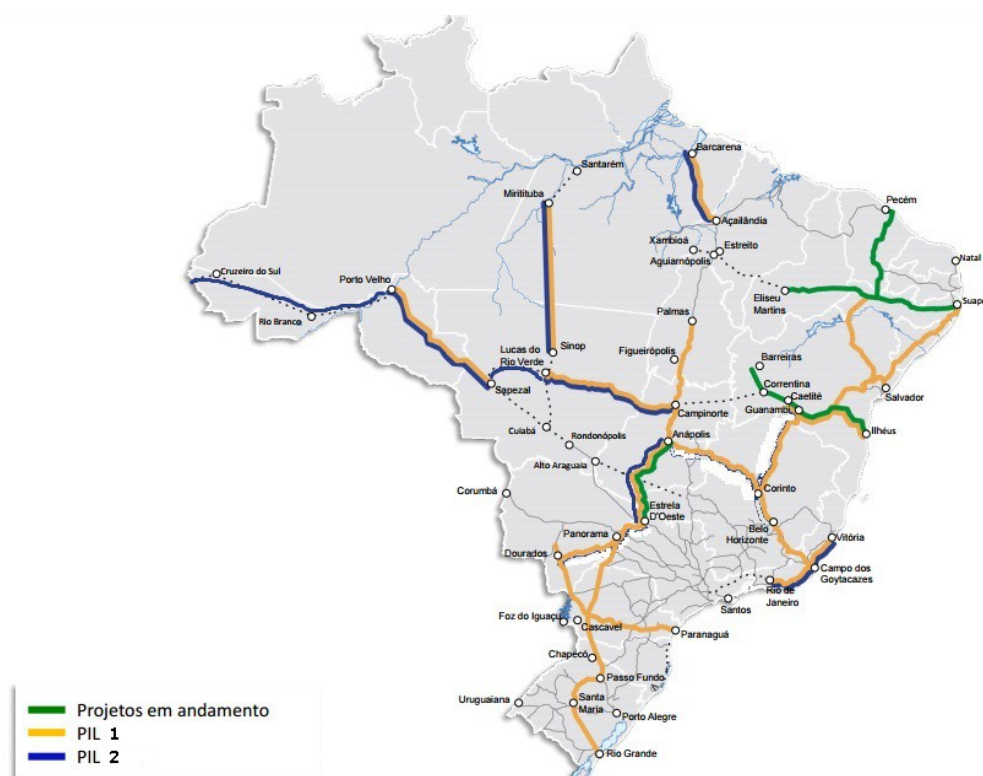
Programa	PIL 1	PIL 2
Modelo	<i>Open acces.</i> A concessionária detém o direito de exploração da infraestrutura ferroviária. A Valec compra a totalidade da capacidade da ferrovia remunerando a concessionária por uma tarifa (Tarifa pela Disponibilidade da Capacidade Operacional - TDCO). A Valec subcede, a título oneroso, o direito de uso de capacidade de tráfego a operadores ferroviários.	Variável. Maior valor de outorga (vence quem oferecer ao governo maior valor pelo direito de exploração); menor tarifa; e compartilhamento de investimentos. A escolha do modelo se dará de acordo com as características de cada ferrovia. Em todos os casos, haverá garantia de direito de passagem.
Trechos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Porto Nacional-TO - Estrela D'Oeste-SP;</li> <li>- Anápolis-GO – Corinto-MG;</li> <li>- Belo Horizonte – Guanambi-BA;</li> <li>- Açailândia-PA – Barcarena-MG;</li> <li>- Sinop-MT – Miritituba-PA</li> <li>- Sapezal-MT - Porto Velho-RO</li> <li>- Estrela D'Oeste -SP – Dourados-MS</li> <li>- Corinto-MG – Campos-RJ</li> <li>- Maracaju-MS – Paranaguá-PR</li> <li>- Salvador-BA – Recife-PE</li> <li>- Lucas do Rio Verde-MT – Campinorte-GO</li> <li>- Ferroanel de São Paulo</li> <li>- Rio de Janeiro-RJ – Vitória-ES</li> <li>- São Paulo-SP - Rio Grande-RS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Palmas-TO – Anápolis-GO e Barcarena-PA – Açailândia-MA;</li> <li>- Anápolis-GO - Estrela D'Oeste-SP - Três Lagoas –MS;</li> <li>-Lucas do Rio Verde-MT e Miritituba-PA;</li> <li>- Rio de Janeiro – Espírito Santo;</li> <li>- Bioceânica (que interligará o Centro-Oeste brasileiro ao Peru).</li> </ul>

A figura 9 a seguir, ilustra a variação entre as ferrovias eleitas pelos dois programas de investimento em logística pelo Governo Dilma. Nota-se que enquanto parte da primeira seleção de ferrovias, PIL 1, estava inserida na malha das concessionárias estabelecidas na década de 1990, abrangendo regiões servidas notadamente pela América Latina Logística (ALL) e Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), a segunda seleção, PIL 2, concentrou-se em trechos ainda não explorados por concessionárias pré-estabelecidas, a exceção do trecho entre Vitória e Rio de Janeiro, que foi originalmente concedido à FCA.

As indefinições e falta de objetividade do Governo quanto ao planejamento ferroviário contribuíram para a perda de oportunidades de investimento, como por exemplo, a linha do ferroanel de São Paulo, que estava presente no PIL1 e foi descartado no PIL2. Essa linha poderia estar sendo construída conjuntamente com o ramal norte do rodoanel de São Paulo, com menores custos de construção, já que os custos de terraplenagem e obras de arte

especiais poderiam ser compartilhados se a rodovia e ferrovia fossem construídas concomitantemente.

Ademais, a falta de clareza no planejamento do setor ferroviário tem gerado insegurança no mercado, inviabilizando investimentos privados. Como foi bem expresso em revista especializada: *Ninguém espera bons ventos para a economia brasileira neste ano de 2015. Não pode ser diferente entre os agentes do setor ferroviário. O governo já sinalizou, de novo, que vai mesmo rever as concessões. O que pode até não acontecer, por absoluta falta de articulação dentro do próprio governo. Mas a simples reafirmação do que já está virando notícia velha é suficiente para agravar a paralisia dos investimentos e botar os operadores numa posição ainda maior de recuo estratégico. Quem vai investir sem saber quais serão as regras?*<sup>10</sup>



**Figura 9 - Malha ferroviária dos Programas de Investimento em Logística**

A tabela 9 ilustra a posição relativa dos EUA, Chile e Argentina mais os países do BRICS no *ranking* do *World Economic Forum* desde a avaliação do biênio 2008-2009 até a avaliação do biênio 2014-2015. E, a tabela 9 ilustra as

10 Editorial. Revista Ferroviária. Dez 2014/Jan 2015.

posições de cada um dos países citados, bem como o número de países avaliados em cada biênio, desta feita para infraestrutura ferroviária.

Mesmo que integralmente implantados quaisquer das versões do PIL-Ferrovias, a malha ferroviária brasileira ainda seria modesta para a dimensão continental do país. A malha ferroviária americana possui cerca de 220 mil km, a russa 87 mil km, a chinesa 86 mil km e a argentina 37 mil km de trilhos. Quando a qualidade da infraestrutura ferroviária como um todo é analisada, o Brasil ocupa posição deficitária no rol de nações avaliadas pelo ranking de competitividade do Fórum Econômico Mundial.

**Tabela 9- Ranking da Qualidade da Infraestrutura Ferroviária - BRICS, Argentina, Chile e EUA, 2008 a 2015**

Ranking – Qualidade da Infraestrutura Ferroviária	2008-2009 (134)	2009-2010 (133)	2010-2011 (139)	2011-2012 (142)	2012-2013 (144)	2013-2014 (148)	2014-2015 (144)
EUA	16 °	17 °	18 °	20 °	18 °	17 °	15 °
China	28 °	27 °	27 °	21 °	22 °	20 °	17 °
Rússia	32 °	33 °	31 °	29 °	30 °	31 °	26 °
Índia	21 °	20 °	23 °	24 °	27 °	19 °	27 °
África do Sul	37 °	40 °	47 °	46 °	46 °	48 °	44 °
Chile	73 °	76 °	77 °	82 °	64 °	65 °	73 °
Brasil	86 °	86 °	87 °	91 °	100 °	103 °	95 °
Argentina	76 °	78 °	82 °	89 °	103 °	106 °	96 °

### 3.2.3 QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

O investimento no setor portuário sofreu seguidos adiamentos nos últimos anos. O PIL lançado em 2012 previa um investimento privado de R\$ 54,2 bilhões. Passados 3 anos, na época do lançamento de uma nova fase do PIL, o balanço era de que apenas haviam sido viabilizados investimentos de R\$ 11,1 bilhões, ainda assim contabilizando o valor de R\$ 8,4 bilhões ainda não executados, de terminais já autorizados. A nova fase do PIL lançada em 2015, em que boa parte eram obras já prometidas em 2012, projetava um valor ainda menor, de R\$ 37,4 bilhões, considerando novos arrendamentos, novos Terminais de Uso Privado e renovações de arrendamento.

A tabela 10 ilustra a posição relativa dos EUA, Chile e Argentina mais os países do BRICS no ranking do *World Economic Forum* desde a avaliação do

biênio 2008-2009 até a avaliação do biênio 2014-2015. E, na tabela 6 ilustra as posições de cada um dos países citados, bem como o número de países avaliados em cada biênio, desta feita para infraestrutura portuária.

**Tabela 10 - Ranking da Qualidade da Infraestrutura Portuária - BRICS, Argentina, Chile e EUA, 2008 a 2015**

Ranking – Qualidade da Infraestrutura Portuária	2008-2009 (134)	2009-2010 (133)	2010-2011 (139)	2011-2012 (142)	2012-2013 (144)	2013-2014 (148)	2014-2015 (144)
EUA	11°	13 °	22 °	23 °	19 °	16 °	12 °
Chile	37°	27 °	24 °	37 °	34 °	32 °	35 °
África do Sul	49°	49 °	49 °	50 °	52 °	51 °	46 °
China	54°	61 °	67 °	56 °	59 °	59 °	53 °
Índia	93°	90 °	83 °	82 °	80 °	70 °	76 °
Rússia	76°	87 °	93 °	97 °	93 °	88 °	81 °
Argentina	92 °	85 °	88 °	94 °	101 °	99 °	91 °
Brasil	123 °	127 °	123 °	130 °	135 °	131 °	122 °

### 3.2.4 QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

As iniciativas de ampliação da infraestrutura aeroportuária estão divididas em investimento em 270 aeroportos para aviação regional, e em concessões nos aeroportos de grande porte até então administrados pela Infraero.

Em relação aos aeroportos regionais, avançam de forma lenta desde 2012 as obras nos aeroportos. Segundo a Secretaria de Aviação Civil, o investimento total com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil — FNAC seria de R\$ 7,3 bilhões. A ideia é de que 96% da população brasileira estejam a 100 quilômetros de um terminal de passageiros. Atualmente 40 milhões de pessoas estão a uma distância maior que esta, e apenas 77 aeroportos regionais operam voos comerciais com regularidade. Até a presente data nenhuma obra foi iniciada, devido a atrasos nas fases iniciais de Estudo de Viabilidade Técnica, Estudo Preliminar e de Licenciamento Ambiental.

Quanto à concessão dos grandes aeroportos, um aeroporto, São Gonçalo do Amarante, foi construído 100% privado, e 5 aeroportos foram a leilão para administração por consórcios com controle privado, mas mantendo 49% de participação da Infraero. Como a estatal participa dos elevados investimentos após a

concessão e os resultados são de médio prazo, a situação resulta em prejuízo que, estima-se, tenha sido de R\$ 450 milhões em 2015.

Em função destes resultados, nas novas concessões dos aeroportos de Fortaleza, Salvador, Florianópolis e Porto Alegre, não haverá participação da Infraero, conforme divulgado pela Secretaria de Aviação Civil.

Repete-se na infraestrutura aeroportuária de transportes a posição deficiente do Brasil nos *rankings* internacionais de competitividade. Mais uma vez, o Brasil ocupa posição deficitária, com viés de queda, tal qual havíamos constatado nos demais modais.

**Tabela 11- Ranking da Qualidade da Infraestrutura Aeroportuária - BRICS, Argentina, Chile e EUA, 2008 a 2015**

Ranking – Qualidade da Infraestrutura Aeroportuária	2008- 2009 (134)	2009-2010 (133)	2010- 2011 (139)	2011- 2012 (142)	2012- 2013 (144)	2013-2014 (148)	2014-2015 (144)
EUA	12°	20°	32°	31°	30°	18°	9°
África do Sul	25°	23°	18°	17°	15°	11°	11°
Chile	24°	19°	26°	35°	39°	46°	45°
China	74°	80°	79°	72°	70°	65°	58°
Índia	66°	65°	71°	67°	68°	61°	71°
Rússia	88°	92°	104°	105°	104°	102°	79°
Argentina	123°	113°	115°	119°	115°	111°	107°
Brasil	101°	89°	93°	122°	134°	123°	113°

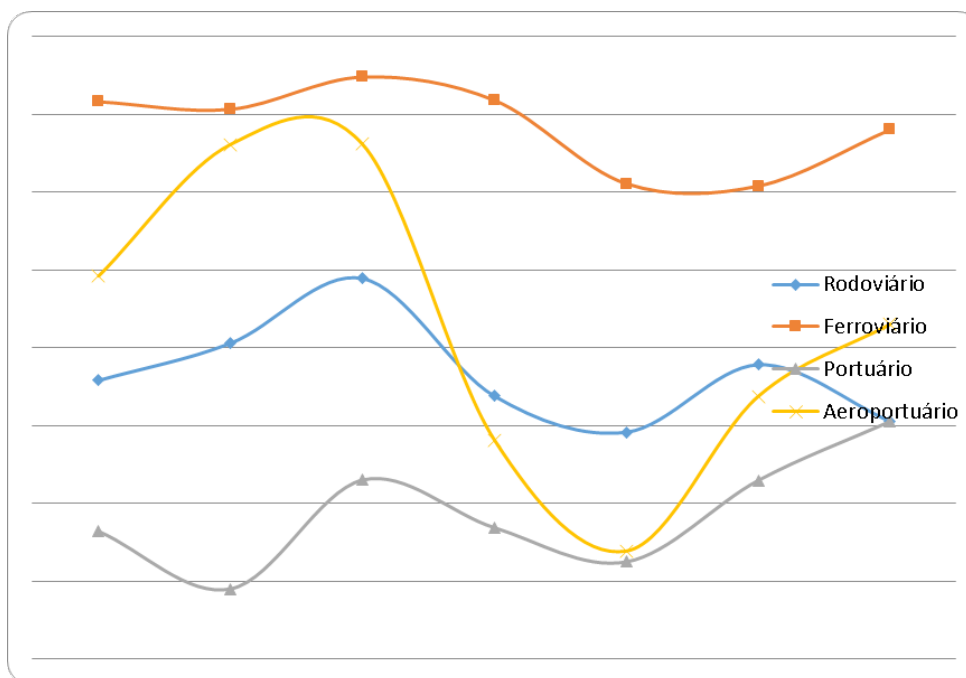
### 3.2.5 RESUMO DA QUALIDADE DOS MODAIS DE TRANSPORTE

Como visto, a posição relativa do Brasil nos *rankings* internacionais de competitividade, no quesito infraestrutura de transportes não é favorável ao desenvolvimento da economia nacional. Quando os modais são visualizados de forma conjunta, percebe-se que o modal ferroviário, majoritariamente privado, é o que obtém uma posição menos desfavorável em relação a outros países, apesar da suspensão parcial de investimentos privados em razão de anúncios de mudança do marco regulatório e de incerteza quanto à prorrogação dos contratos de 30 anos das atuais concessionárias.

**Tabela 12 – Ranking dos Diversos Modais de Transporte Brasileiro no *World Economic Forum***

Modal	2008- 2009	2009- 2010	2010- 2011	2011- 2012	2012- 2013	2013- 2014	2014- 2015
Ferrovário	86°	86°	87°	91°	100°	103°	95°

Aeroportuário	101 °	89 °	93 °	122 °	134 °	123 °	113 °
Rodoviário	110°	106 °	105 °	118 °	123 °	120 °	122 °
Portuário	123 °	127 °	123 °	130 °	135 °	131 °	122 °



**Figura 10–** Variação da posição dos subsistemas de infraestrutura de transportes do Brasil avaliados pelos relatórios de competitividade do *World Economic Forum* nos últimos sete anos

A figura 10 e tabela 12 são indicativos de que a participação privada na exploração das infraestruturas de transportes no Brasil tem correlação com a qualidade da infraestrutura. Como visto, o setor ferroviário, majoritariamente privado, é o de melhor posição no *ranking*. O setor aeroportuário tem melhorado sua qualidade após a crise aeroportuária de 2011/12 com a privatização dos principais aeroportos do país. Assim como também se percebe no setor portuário após o último ciclo de privatizações decorrente da nova lei dos portos, Lei nº 12.815, de 5 de julho de 2013, que autorizou a instalação de terminais de uso privado, com competência para o transporte de cargas de terceiros.

O setor rodoviário é o único que não tem conseguido melhorar sua posição no *ranking* do Fórum Econômico Mundial, todavia, possivelmente a queda se deva mais a diminuição dos investimentos públicos no resto da malha à falta de investimentos privados, pois, como visto nas figuras 7 e 8, os investimentos privados em rodovias nos últimos dois anos são os maiores de todos os tempos no Brasil.



#### 4. AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

Foram realizadas duas audiências públicas. Os resumos das transcrições estão nos anexos I e II deste relatório.

A audiência pública de **16 de novembro de 2015** destinou-se a discutir a interface dos órgãos do setor de transportes com outros cujas competências impactam a realização de obras de infraestrutura. Estiveram presentes como convidados:

- Helder Barbalho, Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República;
- Eliseu Padilha, Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República;
- Natalia Marcassa de Souza, Secretária Executiva do Ministério dos Transportes, que representa o Sr. Ministro dos Transportes neste evento;
- Franklin Rodrigues da Costa, Subprocurador-Geral da República; e
- Thomaz Toledo, Diretor de Licenciamento Ambiental do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

A audiência pública de **3 de dezembro de 2015** destinou-se a continuar a discutir, no âmbito da avaliação do Plano Nacional de Logística de Transportes, as razões dos atrasos e abandonos de obras públicas no Brasil e tratar do cronograma das obras atuais sob responsabilidade do Governo Federal. Estiveram presentes como convidados:

- Valter Casimiro Silveira, Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT;
- Mário Mondolfo, Diretor de Engenharia da Valec Engenharia Construções e Ferrovias S.A.;
- Natalia Marcassa de Souza, Secretária Executiva do Ministério dos Transportes, que representa o Sr. Ministro dos Transportes neste evento; e
- Arsênio José da Costa Dantas, Coordenador-Geral de Infraestrutura do Tribunal de Contas da União.

## 5. SÍNTESE DOS PRINCIPAIS PROBLEMAS

O PNLT pretendia ser um plano de Estado, não apenas de Governo, que elencaria um portfólio de investimentos prioritários fundamentado em metodologia técnico-científica transparente, tanto para os interesses do Mercado quanto para os estudos da Academia. Entretanto, a fragmentação do setor de transporte para dar espaço à lógica do Presidencialismo de Coalizão causou, como efeito colateral, a desintegração da política de planejamento em transportes.

O PNLT foi descontinuado, sem que, no entanto, tenha conseguido reequilibrar a matriz de transportes, após sua terceira edição em 2011. O PNLT foi substituído por planos setoriais isolados, pelos Planos de Investimento em Logística, e, em tese, pelo anunciado (PNLI) Plano Nacional de Logística Integrada, ainda em elaboração pela EPL. Até o momento não é sabido se o futuro PNLI terá a mesma tecnicidade ou transparência do PNLT.

Assim, percebe-se que a partir da não continuidade do PNLT e da não implantação prática do CONIT o planejamento em transportes perdeu o atributo da previsibilidade, pois a Sociedade e o Mercado são surpreendidos por ações de propaganda sobre investimentos que não são concretizados, de tal maneira que os investidores são desestimulados a investir no setor de transportes, uma vez que as prioridades e as regras de negócio são inconstantes, como tem sido o caso do setor ferroviário, exemplo claro da falta de transparência e previsibilidade.

Os investimentos que se concretizam são em maioria desenvolvidos no setor rodoviário, em contrassenso ao planejamento original do PNLT que visava equilibrar a matriz de transportes em benefício dos setores ferroviário e aquaviário, ainda assim de forma limitada e decrescente desde 2010 no setor público. Não obstante, os projetos em desenvolvimento ainda padecem de: restrições técnicas, como falhas e omissões nos projetos; dificuldade na obtenção de licenças ambientais; restrições orçamentárias; e falta de planejamento integrado, a fim de trazer maior integração modal à rede de transportes.

Ademais, o planejamento das concessões das infraestruturas de transportes, que em tese deveria ser discutido no Conit, aparentemente, tem sido arquitetado com um viés fiscal no Ministério do Planejamento, e não com um viés logístico nos Ministério dos Transportes, SAC ou SEP.

## 6. RECOMENDAÇÕES

Em face do exposto, recomendamos ao Poder Executivo:

1. *adotar* maior transparência e tornar mais frequentes e efetivas as reuniões do CONIT;
2. *adotar* maior transparência, efetividade e continuidade na edição de planos de investimento em logística, sejam eles elaborados pelo MT, SEP, SAC ou EPL;
3. *elaborar* relatórios anuais analíticos acerca da execução dos projetos propostos nos portfólios de investimento dos planos nacionais de investimento em logística, independente do modal;
4. *criar* um cadastro transparente e perene de projetos de obras públicas federais, que apresente indicador de prioridade e estimativa de custos e benefícios a fim de dar maior segurança a investimentos privados;
5. *permitir* maior participação do Mercado por meio do instituto do Procedimento de Manifestação de Interesse na elaboração de projetos de obras públicas;
6. *criar* um cadastro de obras públicas federais a fim de permitir maior *accountability* do investimento público pela sociedade, inclusive o acompanhamento das obras;
7. *permitir* maior participação estrangeira na exploração de infraestruturas de transportes a fim de aumentar a competitividade das licitações e diminuir o custo Brasil;
8. *alienar* a participação da Infraero nos aeroportos já concedidos a fim de salvaguardar o investimento público apenas nos aeroportos públicos;
9. *vetar* a participação da Infraero nas futuras concessões aeroportuárias;

10. *ampliar* a adoção do instituto da concessão para implantação de novas rodovias e ferrovias, não apenas manutenção das pré-existentes;
11. *priorizar* a concessão de infraestruturas ferroviárias conectadas à malha atual em bitola larga ou mista a fim de dar maior sinergia à rede;
12. *priorizar* a concessão de infraestruturas rodoviárias conectadas à rede ferroviária a fim de aumentar a intermodalidade e equilibrar a matriz de transportes;
13. *condicionar* a eventual prorrogação por mais 30 anos das atuais concessões ferroviárias à ampliação da capacidade da rede, pelo aumento da extensão das linhas ou adoção de bitolas mistas nas áreas de contato com outras linhas, por exemplo;
14. *priorizar* a indicação dos Diretores das Agências Reguladoras quando vagos os respectivos cargos;
15. *regulamentar* a cobrança do uso de águas públicas, abstendo-se da cobrança das instalações portuárias públicas ou privadas;
16. *fomentar* a aviação regional através de incentivos ao uso de aeronaves de menor porte em complemento à malha aérea de maior fluxo de passageiros;
17. *reduzir* a carga burocrática para operação de aviação de pequeno porte;
18. *priorizar* fiscalização e combate aos táxi aéreos clandestinos; e
19. *harmonizar* a política tributária aplicada aos combustíveis, a fim de incentivar a adoção dos modais mais econômicos.

Ademais, recomendamos ao Poder Legislativo:

1. *instituir* o marco regulatório do setor ferroviário a fim de dar segurança jurídica aos investimentos;
2. *normatizar* a licença ambiental *fast track* para obras estruturantes conforme proposto na Agenda Brasil;

3. *aperfeiçoar* o marco regulatório das futuras concessões de aeroportos, permitindo planejamento antecipado do investimento privado;
4. *aperfeiçoar* a legislação para permitir a participação do capital estrangeiro nas operadoras de serviços de transporte aéreo regular;
5. *instituir* prazo máximo para indicação de Diretores de Agências Reguladoras;

Esse é o relatório que submetemos à aprovação dos meus ilustres Pares da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI).

Sala da Comissão,

Senador WELLINGTON FAGUNDES

Relator

## ANEXO I

### AUDIÊNCIA PÚBLICA DE 16 DE NOVEMBRO DE 2015

#### Participantes:

- Helder Barbalho, Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República;
- Eliseu Padilha, Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República;
- Natalia Marcassa de Souza, Secretária Executiva do Ministério dos Transportes, que representa o Sr. Ministro dos Transportes neste evento;
- Franklin Rodrigues da Costa, Subprocurador-Geral da República; e
- Thomaz Toledo, Diretor de Licenciamento Ambiental do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

Iniciando a audiência, o Sr. Helder Barbalho, representante da Secretaria de Portos, fez uma apresentação sobre o Plano Nacional de Logística Portuária, que tem previsão de lançamento ainda em 2015. Lembrou que 95% do volume do comércio nacional passam pelos portos marítimos brasileiros, e que entre 2003 e 2014 houve um aumento de 70% na movimentação de carga. Relembrou os momentos estratégicos para o setor: [...] *que estabelecem o novo marco regulatório: a Lei nº 12.815, de 2013, que faz com que a SEP, a Secretaria de Portos, passe a ser o poder concedente, com centralização do planejamento setorial e com a responsabilidade de elaborar e submeter à SEP o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos portos; o Decreto nº 8.033, da Presidência da República, estabelecendo o Plano Geral de Outorgas e também disciplinando o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos portos; e a Portaria da SEP estabelecendo o PNLP, [...] os planos mestres, os PDZs e o PGO.*

Sobre o Plano Nacional de Logística Portuária: *O Plano Nacional de Logística Portuária tem, como principal instrumento, o planejamento estratégico; em seguida, os planos mestres, que estabelecem o planejamento voltado a cada unidades portuária, detalhando cada cluster existente; o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, que planeja a operacionalidade da administração portuária; e o Plano Geral de Outorgas, que envolve todo o planejamento de outorgas dos portos públicos, como também dos terminais de uso privado. [...] Nós tivemos o primeiro ciclo do PNLP, em 2012, que tinha essas ações: ações emergenciais para o*

*desenvolvimento dos portos brasileiros, diagnóstico, projeção de demanda, áreas de influência, capacidade portuária, carregamento de malha, tendências internacionais e análises estratégicas, modelo de exploração dos portos, portfólio de projetos, o PNLP e o sumário executivo do PNLP.*

Enumerou os investimentos esperados para o setor: *inicialmente, os investimentos privados. São os novos TUPs, para os quais estimamos um investimento da ordem de R\$20,68 bilhões; novos arrendamentos, R\$16,26 bilhões, sendo R\$11,3 de greenfield, áreas novas; R\$4,9 bilhões de brownfield, áreas já utilizadas. [...] E as renovações contratuais, que são as prorrogações antecipadas de arrendamentos vigentes, para o que a nossa estimativa é de R\$8,14 bilhões. Investimentos públicos em dragagem: R\$3,96 bilhões (OGU). Terminais privados: Nós temos terminais privados já autorizados, no total de 47, cujos processos já foram autorizados. Para terminais privados, em valor estimado de movimentação, prevê-se um investimento de R\$13,93 bilhões. Volto a dizer: terminais (TUPs) já autorizados.[...] Eles vão agregar aos números atuais de oferta do setor 183,5 milhões de toneladas. Em análise, nós temos algo da ordem de R\$6,75 bilhões em termos de estimativa de investimento, de novos TUPs, que representarão um ganho de operação de 92,7 milhões de toneladas.*

Acrescentou ainda dados relativos a renovações contratuais: *são os processos que estão em andamento e para os quais está sendo feita a antecipação da prorrogação desse andamento atrelado a propostas de investimento. São 52 processos que estão em andamento na SEP: 25 relativos a prorrogações antecipadas, seis já foram autorizados, 19 em análise. A estimativa é de R\$7,1 bilhões. Temos outros 27, que são diversos, num total de R\$8,14 bilhões que estão nessas regiões com os contratos correspondentes.*

Em sua apresentação o Ministro Eliseu Padilha apresentou o que considerou ser um caso de sucesso. *Quando cheguei ao Ministério, recebi a visita do ex-Senador, então diretor do bando do Brasil, Osmar Dias. E ele me dizia: Padilha, esse programa – o programa de aeroportos regionais – só tem um problema: o licenciamento ambiental. [...] Nós lançamos em 2012, estamos em 2015 e nós não conseguimos andar, porque o licenciamento ambiental tem sido o nosso grande óbice. [...] Conseguimos construir, a partir de um trabalho conjunto, especialmente a quatro mãos, com a mão mais pesada da Ministra Izabella, que tem o maior mérito nisso, uma resolução no Conama, a Resolução n° 470, que veio para disciplinar o licenciamento especificamente para os aeroportos regionais. Ela foi publicada em 28 de agosto, agora, de 2015, e trouxe normas que são compatíveis com a celeridade com que temos que trabalhar nesse programa e também com a preservação dos interesses efetivos da União, que foram definidos nessa Resolução, porque ela é uma resolução do Conama, Conselho Nacional do Meio Ambiente. Ele tem, sob o ponto de vista da hierarquia, o nível máximo no que se refere ao regramento para tal. [...] Se obedecer à resolução nacional, por certo*

*o licenciamento vai andar muito mais rapidamente. Estou falando em muito mais rapidamente, estou falando em 180 dias, que foi o prazo que acabou sendo consagrado pelo Conama para esse licenciamento. Pensem comigo aqui: quem tem afeição ao tema, 180 dias nesse métier é altíssima velocidade. Conseguimos chegar a um denominador comum muito positivo.*

*Sobre as obras em andamento: já recebemos as PMIs, propostas para manifestação de interesse, de concessão de quatro aeroportos. Vamos lembrar que a Presidenta Dilma, em seu discurso de posse, disse: "temos que, nesse governo, incrementar, aprofundar a nossa parceria com o setor privado; precisamos buscar investimentos". E a preocupação da Casa quando nos convoca, quando nos convida para aqui estarmos é saber se, afinal, o investimento em infraestrutura está acontecendo. A Presidenta disse que tínhamos que incrementar, aprofundar a nossa parceria com o setor privado na infraestrutura, especialmente no campo da logística.*

*Pois bem, temos quatro aeroportos que vão à concessão, cujos processos estão em andamento neste momento. Estamos definindo apenas de quanto será a participação da Infraero; estamos definindo quanto vamos permitir que o operador aeroportuário tenha, como mínimo de participação no consórcio que vai operar os aeroportos. Podemos mandar para o Tribunal de Contas uma minuta do edital e devermos estar, em maio ou junho ao ano que vem, conhecendo os novos concessionários dos aeroportos de Porto Alegre, Florianópolis, Salvador e Fortaleza. Com isso, vamos chegar a dez aeroportos – seis já temos – sob concessão, no nosso programa de investimento em logística.*

*Em seguida a Secretária Executiva do Ministério dos Transportes fez a sua apresentação. Apresentou o Plano Nacional de Logística Integrado, que, na verdade, substitui o Plano Nacional de Transportes que, antes, o Ministério tinha. Hoje, trabalhamos apenas com o Plano de Logística Integrado, que ampliou um pouco o horizonte do Plano Nacional de Transportes e trouxe também um pouco do que é previsto tanto no setor portuário quanto no aeroportuário.*

*O Plano Nacional de Logística Integrada foi desenvolvido pela EPL, que é a empresa de planejamento e logística vinculado ao Ministério dos Transportes, que foi criada em 2012 e tem, com um dos seus principais objetivos, o desenvolvimento e manutenção dessas informações. Muitos dos senhores podem, muitas vezes, ter sido entrevistados em aeroportos, frequentam, invariavelmente, rodoviárias também. Fizemos, portanto, uma pesquisa ampla, com rede de caminhoneiros, portos, aeroportos, rodoviárias, justamente para conhecer as carências e deficiências dessa malha de transporte no Brasil. O objetivo é, então, identificar as necessidades e propor as oportunidades de investimento a curto, médio e longo prazo. Então, quando falamos de curto, médio e longo prazo, falamos de planejamento para o setor de transportes de 5 a 35 anos. Hoje, o*

*Ministério dos Transportes tem como enxergar um planejamento para o setor de transporte de até 35 anos, visando promover ao País uma logística eficiente e competitiva, com associação entre infraestrutura e serviços numa visão pública, privada e público-privada. [...] A Fase 1 do plano nacional de investimento está toda concluída, e é a fase mais pesada. Trata-se da modelagem e captação de todas essas informações além da estruturação desse banco de dados. Com esses resultados preliminares, passamos para a Fase 2, que é a fase em que nos encontramos agora, a fase do diálogo. Estamos com um diálogo dentro do setor de transportes para calibrar essas informações. [...] Com a conclusão do PNLI, que é a última fase em que estamos, já que a nossa provisão é de concluímos agora, no ano de 2016, teremos um instrumento que vai ser válido sempre para o Ministério dos Transportes. Ele vai ser calibrado e retroalimentado sempre com pesquisas para que possamos ter o planejamento do sistema transporte sempre o horizonte do curto, médio e longo prazo. O Plano Nacional de Logística Integrada já foi usado, apesar de não estar totalmente pronto, para o planejamento do PIL, que foi lançado em 2015. Então, as informações das que rodovias e ferrovias em que o Ministério dos Transportes deveria focar mais, partiram do Plano Nacional de Logística Integrada.*

A Sra. Natália Marcassa prosseguiu apresentando números de leilões bem sucedidos de rodovias, para em seguida apresentar os problemas identificados nas questões de ferrovias. *Qual foi o nosso problema? O nosso problema foi ferrovias. O PIL 1 lançou a proposição de 10 mil km a serem concedidos de ferrovias, que totalizavam um investimento de R\$91 bilhões. Esses foram os trechos de ferrovia que constaram Plano de Investimento em Logística de 2012. Infelizmente, não conseguimos contratar nenhum desses lotes que foram lançados em concessão. O que verificamos tanto para os leilões de rodovias que não deram certo quanto para ferrovias que não conseguimos alavancar e contratar? Necessidade, principalmente em ferrovia, de maior detalhamento dos estudos para investigação correta dos investimentos, aquilo que era Capex e Opex, para minimização dos riscos do setor privado. Então, lançamos projetos em nível de estudo de viabilidade, que é um dado que, talvez, seja seguro para rodovia, porque a rodovia já está implantada, então, geralmente, o que é necessário de investimento é a ampliação de capacidade. A ferrovia é o que chamamos de green field, um projeto novo que inicia do zero. Sendo assim, ela tem que ser implantada, tem um risco, uma percepção de risco, para o investidor muito maior. Então, o detalhamento do projeto é muito importante. Esse baixo detalhamento gerou uma percepção, uma aversão ao risco muito grande por parte desses investidores. Outro ponto: necessidade clara da garantia da demanda. Se os senhores lembram, foi discutido também algumas vezes, nesta Casa, que a garantia de demanda das ferrovias se daria por meio da Valec, que garantiria essa demanda. E foi muito discutido até que ponto realmente o Governo teria capacidade de garantir como seria dada essa demanda. Então, se vai haver um projeto que terá garantia de*

*demanda pelo setor público, essa regra tem que estar muito clara. Foi o que percebemos.*

*Sobre o licenciamento ambiental, lembrou ainda: o prazo para o licenciamento ambiental geralmente, até para ampliação de capacidade de uma rodovia, é de 36 meses. Então, verificamos que, no início de uma concessão, demorar 36 meses para a retirada de uma licença era uma percepção de risco muito grande para o investidor. A exemplo do que o Ministro Eliseu Padilha trouxe, o Ministério dos Transportes e o Ministério do Meio Ambiente, em conjunto, lançaram uma portaria que trouxe um fast track para o processo de licenciamento, principalmente em rodovias que já estão implantadas e onde há maior antropização. O Ministério do Meio Ambiente elencou quais eram as características em que era possível avançar sem o licenciamento principalmente se a rodovia já tivesse essa característica de maior antropização. Assim, o processo poderia ter uma quantidade de quilômetros que permitiria ao investidor fazer alguma duplicação para poder iniciar a cobrança de pedágio sem passar pelo rito do processo ambiental integral nesse primeiro momento, sendo que, depois, ele teria todo o tempo adequado para fazer esses estudos, que são muito sérios e que realmente demandam tempo.*

*Abordou a questão do Financiamento: o financiamento é algo muito importante em infraestrutura porque se trata de investimentos pesados, concentrados nos cinco primeiros anos de concessão, em que geralmente o investidor não tem o retorno, porque começa a cobrar pedágio, só de 10%, depois, ou seja, só depois de 18 meses de contrato. E o payback desses contratos de dará 10, 12, 15 anos, às vezes. Então, financiamento é um ponto chave em projetos de infraestrutura. O BNDES entrou com condições atrativas de financiamento para o PIL 1. O que estamos verificando para o PIL 2 é que houve uma baixa na disponibilidade de financiamento do BNDES para, que traz também alguma incerteza para o processo. Até o Ministro Antonio Carlos estava muito preocupado com essa questão e solicitou ao BNDES que fizesse um workshop com os investidores, explicando a disponibilidade de recursos, quais são as regras para que isso fique claro para o investidor.*

*Outro ponto que sempre aparece nas discussões, para viabilizar os investimentos, é o entendimento do projeto com um todo. E aí entra a Secretaria de Portos, a Secretaria de Aviação Civil. O investidor quer saber: "se vamos investir em ferrovia, ela vai ligar em que porto? Escolha como? Qual é a minha concorrência em rodovia?" Para que o investidor entenda o projeto como um todo, é importante que ele esteja casado do ponto de vista ferrovia, rodovia e portos.*

*A desapropriação é sempre uma questão para os investidores, principalmente investidores estrangeiros, porque o processo de desapropriação, no Brasil, pode levar algum tempo, às vezes, envolve o Poder Judiciário, indenização*

*e realocação dessas pessoas. Então, é sempre um fator de risco também. Observando isso e aprendendo um pouco com esse fator que foi importante no Plano de Investimento em Logística, nos contratos atuais, o setor público está assumindo, pelo menos, o risco de custeio dessas desapropriações, porque é um risco que não temos como precisar exatamente na hora do leilão. Só depois de um laudo pericial assinado é que sabemos quanto vai custar aquela desapropriação. Isso também diminui um pouco o fator de risco e percepção do investidor.*

A apresentação foi concluída com dados de expectativas para o PIL2, com licitações a ocorrer durante o ano de 2016.

Em seguida o Sr. Thomaz Toledo apresentou a visão do IBAMA. *O Brasil tem uma dificuldade grande na transição dos processos de planejamento para a respectiva execução e implementação, tendo o licenciamento ambiental como um dos processos regulatórios, que define como realizar a regulação, a execução e implementação desses projetos. Vou trazer um pouco dos dados do licenciamento ambiental, a situação atual do licenciamento ambiental. Lembro que ele é um dos instrumentos previstos na Política Nacional do Meio Ambiente, a Lei nº 6938, de 1981, instrumento que foi inicialmente implementado no âmbito de alguns Estados da Federação. Em 1981, ele foi acolhido pelo arcabouço normativo federal. Temos, no âmbito do Conama, a Resolução Conama 1, de 1986, e a Resolução Conama 237, de 1997, os principais marcos regulatórios utilizados pelo licenciamento ambiental. Então, vejam que se trata de uma resolução de 1986 e uma resolução de 1997. Em termos da carteira de processos do Ibama, em 1986 não havia sequer duas dezenas de projetos em carteira. Em 1997, não havia sequer duas centenas de projetos em carteira. Hoje, tenho 1950 projetos em carteira. Temos uma equipe dedicada ao licenciamento ambiental, no Ibama, de 420 analistas ambientais, temos uma produção técnica de aproximadamente três atos autorizativos por dia útil, o que dá aproximadamente 800, 830 atos autorizativos por ano, dos quais cerca de dez por cento seria licenças prévias, licenças de instalação ou licença de operação. É importante lembrar que o objeto de desejo de todo empreendedor seja a licença de instalação, que autoriza o início das obras, o processo é formado por outros processos autorizativos. Com uma licença de instalação e sem uma autorização de supressão de vegetação, o empreendedor não consegue fazer nada, está amarrado. E, ainda que tenha uma licença de instalação e uma autorização de supressão de vegetação, se ele não tiver uma autorização de fauna associada a essa autorização de supressão de vegetação, mais uma vez o empreendedor não consegue iniciar suas obras. Por isso, há esse grande número de atos autorizativos associados ao projeto, não só a produção técnica exclusiva de licenças prévias, de instalação e operação. Quero ressaltar que, embora o Ibama seja aqui presente, o Ibama não é o principal órgão licenciador, em termos de demanda de licenciamento ambiental. Após a Lei Complementar nº 140, de 2011, essa demanda está mais concentrada nos Estados. A Lei Complementar nº 140 veio para descentralizar a demanda do licenciamento ambiental. A carteira do Ibama,*

*essa carteira de 1.900 processos não chega a 20% de toda a demanda para o licenciamento ambiental, considerando aí Estados e Municípios, que também têm a competência de promover o licenciamento ambiental.*

*Após outras considerações, o Sr. Thomaz Toledo apresentou suas sugestões. Então, a provocação que eu deixo aqui, inclusive para o setor de transportes e para o setor de portos: avaliarmos como é que não poderíamos replicar esse modelo também nessas áreas, porque não talvez eu emitir uma única licença por um conjunto de três, quatro rodovias sendo objeto de um único Estudo Ambiental? É uma forma de talvez otimizarmos as discussões e, com isso, fazermos frente a esse desafio, a essa quantidade enorme de demanda para o licenciamento ambiental.*

*Por último, é importante também – eu dei um exemplo aqui da EPL, no setor de transportes, solicitando de forma antecipada a emissão das licenças ambientais antes mesmo da concessão, em alguns casos –, o órgão licenciador receber o quanto antes a demanda pelo licenciamento ambiental. Por exemplo, no setor de infraestrutura de transmissão de energias, temos uma discussão antiga do Ministério do Meio Ambiente com o Ministério de Minas e Energia, poderíamos viabilizar uma forma de antecipar abertura do processo de licenciamento ambiental, não deixar que ele só seja aberto após a realização da concessão, pois aí o tempo já é curto para implantação e início de operação daquela infraestrutura. Então, para todas as tipologias fica essa recomendação, a gente desenvolver nos modelos uma possibilidade para abertura, o quanto antes, dos processos de licenciamento ambiental, porque o tempo que a gente perde até a abertura do processo de licenciamento ambiental é difícil a gente tirar no âmbito do processo.*

*O Sr. Franklin Rodrigues da Costa apresentou as considerações sobre o papel do Ministério Público. Quero elogiar o convite ao Ministério Público e trazer os esclarecimentos sobre esses temas. O Ministério Público Federal tem várias câmaras de coordenação nessas questões de infraestrutura e de transporte. Uma é a quinta câmara, a câmara de defesa do patrimônio público. Os colegas estão sempre acompanhando as licitações, os procedimentos em busca de alguma coisa que indique desvio, superfaturamento alguma ilegalidade. A outra, a terceira câmara, é a câmara de defesa da concorrência e de defesa do consumidor, que tem a sua fixação na prestação eficiente do serviço público. Então, nós temos frequentemente reuniões e parcerias em trabalho de interação com os ministérios responsáveis pela infraestrutura e também com as agências, quanto à matéria de portos, aeroportos, ferrovias e rodovias. Em todas as agências o Ministério Público tem seminários conjuntos, tem feito debates, tem feito o acompanhamento além do acompanhamento junto ao Tribunal de Contas da União.[...]*

*O que é a sugestão do Ministério Público que faço. Nós temos uma dificuldade no País. Nós temos em outros países, principalmente nos Estados Unidos, as chamadas forças-tarefa, que foram criadas principalmente para combate à corrupção, combate ao tráfico de entorpecentes, a uma série de coisas. O que esta audiência pública traz? Traz a presença de vários órgãos e instituições que convergem para o objetivo, que é o desenvolvimento da logística de transporte em nosso País, quanto a essa deficiência que nós já apontamos aqui. A sugestão que eu deixo é formar também forças-tarefa para esse tipo de trabalho, juntando não só com as agências de cada um dos modais, com o Ministério dos Transportes, com o Ibama, com o Tribunal de Contas da União e, por que não também o Ministério Público? É verdade que o Ministério Público, por vedação constitucional, não pode dar parecer e não pode exercer serviço de consultoria, mas tenho impressão de que a presença do Ministério Público previamente a grandes projetos, como vem sendo feito hoje com o Tribunal de Contas da União, por meio das suas câmaras de atuação – Câmara de Combate à Corrupção, a câmara de defesa do patrimônio público e a Câmara de Meio Ambiente – temos problemas também até de sítios históricos em determinadas passagens. Essa é uma tratativa. Então, eu deixo aqui... Primeiro, dizer que o Ministério Público está à disposição, tem interesse e acompanha isso em várias vertentes, tanto na vertente do patrimônio público, de proteção, quando na vertente ambiental, quanto na vertente da eficiência, da busca da eficiência do serviço público e também na proteção ao consumidor, como é o caso por exemplo, dos pedágios. O Ministério Público tem trabalhado muito essa questão da redução do valor dos pedágios, exercendo seu papel em defesa do consumidor. [...] quero deixar a sugestão de como se fazer forças-tarefa com esses órgãos para dar eficiência e celeridade na aprovação de projetos nesse sentido. O Ministério Público está aberto à recepção seja das empresas privadas que vêm apresentar projetos, seja dos órgãos para debates, para discussões sobre esses temas.*

## ANEXO II

### AUDIÊNCIA PÚBLICA DE 3 DE DEZEMBRO DE 2015

#### Participantes:

- Valter Casimiro Silveira, Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT;
- Mário Mondolfo, Diretor de Engenharia da Valec Engenharia Construções e Ferrovias S.A.;
- Natalia Marcassa de Souza, Secretária Executiva do Ministério dos Transportes, que representa o Sr. Ministro dos Transportes neste evento; e
- Arsênio José da Costa Dantas, Coordenador-Geral de Infraestrutura do Tribunal de Contas da União.

O Sr. Arsênio iniciou a apresentação. *O Tribunal tem atuado, em razão das suas secretarias especializadas, desde 1997, com atuação e fiscalização de obras públicas. Recentemente, foi estruturada a Coordenação de Infraestrutura, reunindo as unidades especializadas nessa área. Quanto a esse tema, mais de 500 fiscalizações já foram feitas. O Tribunal sinaliza com a natureza de uma fiscalização, não só a fiscalização de conformidade, de modo a colaborar, de modo a alavancar o desenvolvimento da infraestrutura. Senão, vejamos.*

*Trabalho realizado, em 2013, com conclusão em 2014, no DNIT. Vejam os senhores que, nesse cenário, não estava ainda presente a situação atual de recessão econômica. Era no cenário de 2012/2013. Em uma fiscalização que foi feita em 1.200 empreendimentos, havendo ou não havendo contrato, foram detectados 100 empreendimentos paralisados naquele momento. A distribuição, a partir de todo um entendimento feito com o DNIT e de uma discussão clara do que era e do que não era paralisação, resultou nesse gráfico que temos.*

*Inicialmente, não havia justificativa em 31%. O DNIT não conseguiu, à época, apresentar essa justificativa em 31% daqueles empreendimentos paralisados. Posteriormente, temos problemas com projetos, 27%; em 19%, pendências diversas administrativas; depois, vêm desapropriações, descontinuidade do empreendimento, atuação do Tribunal – no caso, havia apontado duas obras –, e dotação orçamentária, que à época não era problema.*

*O Tribunal, junto com o DNIT, trabalhou no sentido de apurar esse cadastro, de apurar essas obras e encaminhou para o Legislativo e para o próprio DNIT. Esse foi um trabalho nessa parte de obras então paralisadas. Na sequência, foi feito um trabalho nas que estavam com atraso. Já foi um avanço. Nós trabalhamos em atraso de obras, nesse mesmo sentido de buscar alavancar a gestão dos órgãos que tocam as obras e de atender às necessidades, uma vez que a paralisação e o atraso acabam importando um maior prejuízo para a sociedade.*

*Nesse caso, foram constatados novamente problemas de prazo e cronogramas ineficientes em controle de prazo, problemas com a definição de aditivos para as obras. Nesse sentido, o Tribunal proferiu, como é a praxe em trabalhos dessa natureza, recomendações para que fossem criados critérios objetivos para avaliar os pedidos de prorrogação, para que fosse dada mais transparência a essas questões no sentido dos empreendimentos, para que fosse criada funcionalidade no próprio sistema de acompanhamento de contratos do DNIT, de modo a ter indicadores e avaliações dessas paralisações e atrasos.*

*Paralelamente, o Tribunal também realizou uma auditoria no sistema de acompanhamento de contratos, uma avaliação inicial e, posteriormente, monitoramentos no sentido de que o sistema viesse atender essas necessidades. Foram encontradas impropriedades. Isso foi conduzido pela própria unidade especializada do Tribunal em fiscalização de sistemas. A partir daí, temos notícia de que foram feitas melhorias, funcionalidades e adotadas ações para recuperar inclusive valores que tinham sido pagos indevidamente. Isso no âmbito do DNIT.*

*Trabalhos de natureza semelhante também têm sido feitos recentemente na área ferroviária, como foi o caso no operacional do PIL Ferrovias, também deliberação de 2015. O Tribunal enviou recomendações ao Ministério para a elaboração de estudos técnicos para contemplar as avaliações; alternativas que justificassem o modelo pensado, na época; seleção de trechos e a elaboração de uma matriz de responsabilidades contemplando os responsáveis e os prazos pelo cumprimento das ações de investimento necessárias à implantação. Essa determinação foi objeto de solicitação de prorrogação de prazo pelo Ministério. O Tribunal continua aguardando o recebimento do plano, das providências a serem tomadas. [...]*

*Enfim, são orientações e recomendações do Tribunal de sua função constitucional e precípua de acompanhar o orçamento, a aplicação dos recursos orçamentários, como entidade de fiscalização superior, que trabalha com critérios. Os critérios são estabelecidos pelo poder legiferante, pelo Congresso Nacional, enfim, por quem tem poder de editar leis e normativos, o Tribunal segue esses critérios. Ele não está criando, como tem sido, na minha opinião, indevidamente, acusado de estar influenciando na gestão dos órgãos ou coisa dessa natureza. Nesses casos, a determinação é para que se faça um plano, para que melhore o*

*planejamento, enfim, de natureza de gestão, mas não é uma ingerência nos órgãos. Entendemos que é uma atuação que pode, sim, resultar em benefícios.*

*Paralelamente, posso citar que, na última rodada de fiscalização que o Tribunal faz em atenção aos ditames da LDO, da fiscalização das obras, os empreendimentos que foram indicados como paralisação à Comissão Mista de Orçamento, inclusive ontem fui à Comissão, foram os empreendimentos que dizem respeito especificamente a contrato de repasse de recursos do Ministério das Cidades em São Paulo. O primeiro e o terceiro, na própria Comissão, os órgãos já se comprometeram a suspender, na verdade, a revogar o edital e adotar um edital mais adequado, porque o Tribunal apontou problemas de competitividade, prejuízo à competitividade. Esses dois casos já estão resolvidos, como foi o caso de Brasília, com o BRT.*

*Então, o Tribunal, muito apropriadamente, vem atuando cada vez mais nas fases anteriores à obra, seja no estudo de viabilidade, projetos e editais e, se for o caso também, atua na execução.*

*Em sua apresentação, o representante da Valec destacou que hoje, a Valec tem duas grandes obras sob sua responsabilidade. A primeira delas é a Ferrovia Norte-Sul (FNS), que chamamos de Extensão Sul, que é um trecho que vai da região de Anápolis até Estrela d'Oeste, em São Paulo. É muito importante esse trecho porque, em São Paulo, ele vai ligar a ferrovia da ALL, que transporta os grãos da região de Mato Grosso até o Porto de Santos. Então, vai ser uma importante integração logística. Esse trecho foi dividido em cinco lotes, com mais dois lotes adicionais, um de ligação com a ferrovia da ALL e outro pequeno trecho que foi licitado posteriormente. Também sob a responsabilidade da Valec está a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol). O projeto original liga desde a Norte-Sul até Ilhéus. O trecho que está em execução hoje é o trecho entre Barreiras e Ilhéus, que foi dividido em nove lotes de obra. [...]*

*Foi um ano difícil em relação às questões orçamentárias e financeiras. No primeiro semestre, vínhamos num ritmo de obra muito pesado, no ano passado, com alta porcentagem de execução, quando começaram a surgir as nossas restrições financeiras. Em função disso, a Valec fez um planejamento para que as obras pudessem diminuir de ritmo ordenadamente, de forma que não houvesse perdas de serviços já realizados, procurando minimizar isso. Então, essa é a situação da Ferrovia Norte-Sul hoje, da Extensão Sul, com um planejamento de faturamento das empresas até dezembro. Com isso, deve terminar o ano de 2015 com o avanço das obras em torno de 91,3%.*

*Quanto à situação da Fiol: É a mesma coisa. O avanço físico está em 40,8%. Aqui, há um detalhe que é importante salientar, que é o seguinte: a Fiol foi*

*dividida basicamente em dois segmentos de execução. Um deles é o trecho Ilhéus-Caetité, que chamamos de Fiol 1. Esse segmento está com um percentual de avanço bastante elevado, na faixa de 70%. Lembramos que o principal insumo a ser transportado nessa região é justamente o minério de ferro proveniente das minas da região de Caetité. O trecho entre Caetité e Barreiras já está com 20% de execução, em média. Por essa razão, a média global está em torno de 40,8%. A ideia é terminar, inicialmente, o trecho entre Ilhéus e Caetité.*

*Como é de conhecimento geral, algumas empresas tiveram dificuldades financeiras. Foi noticiada na imprensa a questão de greve etc.. Isso motivou alguns pedidos por parte das empresas de suspensão do contrato que foi renegociado com a Valec. [...] a Fiol tinha em torno de sete mil funcionários em novembro de 2014, e, hoje, 1,2 mil funcionários. Em termos de equipamentos, havia dois mil equipamentos; hoje, 245 equipamentos. A mesma situação se dá na Norte-Sul, onde havia 4,5 mil funcionários; hoje, 1,2 mil empregados estão trabalhando.*

*Essa é a situação financeira hoje dos contratos da Valec. Em dezembro, não foi lançado nenhum valor de aporte de recursos, pelas razões que todos nós sabemos. Se perdurar essa situação, terminaremos o ano com um saldo de dívida em torno de R\$320 milhões, o que significa basicamente dois meses de atraso em pagamentos.[...]*

*Então, essa é a situação para 2016 com relação ao trecho central da FNS, que já está em operação. Está ali com 97,9%. É uma questão de que a Valec tem ainda alguns compromissos no sentido de compensações ambientais que se vão estender para os próximos quatro anos. Quanto à Extensão Sul, a gente pretende terminar o ano de 2016 com 98% de execução, o que permitirá entrar em operação no início do primeiro trimestre, primeiro quadrimestre de 2017. E a Fiol avançaria de 42% para 49%.*

*O sr. Valter Casimiro Silveira apresentou as considerações do DNIT. O DNIT recebeu uma previsão de gasto na Lei Orçamentária de 2005 na ordem de R\$10 bilhões e trouxe uma carteira de Restos a Pagar de R\$10,7 bilhões, que totalizava pouco mais de R\$20 bilhões para executar no exercício de 2015. Com o contingenciamento, foi dado um limite de empenho para o DNIT e, conseqüentemente, um limite de pagamento, de R\$6,4 bilhões, um corte de aproximadamente 36%. E hoje o DNIT já pagou, desse limite, R\$5,9 bilhões; então, a tem um saldo de pagamento ainda de R\$500 milhões para o mês de dezembro. [...] grande parte do que foi pago foram valores de Restos a Pagar. Somente 0,6, ou seja, R\$600 milhões foram executados com o orçamento do exercício.*

*Comparando com 2014: juntando Restos a Pagar e orçamento, um montante de R\$23 bilhões, sendo que \$11 bilhões do orçamento normal e R\$11*

*bilhões, do orçamento de Restos a Pagar. E [...] um limite de execução de R\$9,8 bilhões. Com isso, o DNIT teve que tomar algumas medidas para poder reduzir o nível de execução, já que o histórico era de execução de aproximadamente R\$10 bilhões/ano. Tendo que reduzir quase 40%, nós aplicamos algumas medidas. [...]*

*O que tivemos que fazer para poder ajustar esse limite orçamentário e financeiro em relação aos contratos? O DNIT, hoje, tem quase mil contratos ativos em execução e teve que priorizar a parte da manutenção, para que não tivéssemos uma degradação da malha hoje existente. Então, nas obras em execução, iniciadas, nós reduzimos em aproximadamente 35% o ritmo dos contratos de manutenção e em 45% o ritmo dos contratos de construção, fazendo uma repactuação desses contratos para poder estipular um valor máximo de medição mensal, para que não aumentássemos o volume de estoque de dívida do DNIT.*

*Tomamos a iniciativa de não dar a emissão de novas ordens de início de obra. Isso, claro que para obras de construção, duplicação, aumento de capacidade. Para a parte de manutenção, tivemos que estipular um limite por unidade da Federação, Estado, onde se fazia a avaliação da malha, da necessidade iminente de ataque, de manutenção, para que se pudesse priorizar a malha que tivesse maior nível de deterioração.*

*Então, essa redução, apesar de termos colocado 35% para manutenção, nós não estipulamos em que rodovias nós deveríamos reduzir por superintendência, isso ficou a cargo dos nossos superintendentes regionais. Aqui, a Diretoria do DNIT só estipulou um corte por unidade da Federação e, claro, fazia a avaliação caso a caso para aumentar ou diminuir o nível de intervenção em cada unidade, dependendo da condição da malha existente.*

*Os trechos inseridos no programa de concessão: iniciamos um processo de negociação com a ANTT e com o Ministério para que as obras que estavam a cargo do DNIT pudessem ser repassadas ou para as concessionárias ou para a ANTT, para poder fazer de forma direta, evitando, assim, a paralisação das obras nos trechos concedidos. Cito aqui o caso da BR-163, que tem já a cobrança de tarifas de pedágio e tem a obrigatoriedade de o DNIT entregar um trecho duplicado, de Cuiabá até Rondonópolis, isso ficou a cargo do DNIT. Como tivemos que fazer a repactuação, nós estamos em tratativas com a ANTT para poder passar esses contratos para que a ANTT execute e, assim, evite atrasos e redução no cronograma de execução.*

*Recebemos alguns Parlamentares e empresas questionando se podemos atribuir que os nossos cronogramas aumentaram em relação ao que estava previsto, em torno de 45, para construção, e 35, para manutenção. Não*

*podemos fazer essa correlação porque isso depende muito da fase em que o contrato estava em execução. Contratos que já estavam próximos de finalizar, você reduz 45% no ritmo. Hoje, você não vai ter um aumento de 45% no cronograma total do contrato, vai ter somente naquele restante do contrato que falta ser executado. Então, obras que estavam já na sua fase de finalização aumentaram um mês, dois meses, três meses. Agora, obras que estavam no início, realmente, vão sofrer aí essa redução, até que venhamos a restabelecer o cronograma de obra com o fluxo financeiro condizente com o que já estava no planejamento inicial desses contratos.*

*A visão do Ministério dos Transportes foi apresentada pela Sra Natália Marcassa de Souza. Este ano, principalmente, foi um ano duro para o Sistema Transportes.[...] Nós vínhamos num ritmo de execução de obra de mais ou menos R\$12 bi ao ano, nos últimos cinco anos, e este ano nós tivemos um contingenciamento de orçamento PAC de 40%. Então, este ano, tivemos R\$9 bi para executar. É lógico que isso traz uma diminuição no ritmo das obras que o Sistema Transportes estava executando. [...]*

*O Ministério dos Transportes, nesse sentido, em 2012, já vinha trabalhando com o Governo Federal no Plano de Investimento em Logística. Então, além da execução que vamos ter em 2015, de R\$9 bi, que vai ser em OGU, temos também, via concessões, cerca de R\$5 bilhões, que serão executados via investimento privado. Então, temos uma certa compensação, que está sendo executada via investimento privado nas rodovias.[...]*

*O Sistema Transportes [...] priorizou, no DNIT, a manutenção e a sinalização das rodovias, para que não tenhamos uma perda de investimento, porque no setor rodoviário, quando deixamos de investir em manutenção, o gasto a seguir é exponencial e muito mais caro. Então, vamos restringir o início de novas obras de ampliação, mas vamos resguardar os contratos de manutenção. Os contratos de manutenção foram priorizados. Outro item que priorizamos na parte rodoviária foi a execução de projetos. A verba, para a nossa carteira de projetos, está mantida, porque esperamos que o País vai se recuperar. Quando o País se recuperar, vamos ter projeto para executar. Então, não vamos ter um contingenciamento na verba de projeto, para na hora que houver recurso, não ficar se perguntado pelo projeto. Então, o projeto estará pronto.*

*Do lado da Valec, devido à restrição orçamentária que houve também no setor ferroviário, priorizamos a execução na Norte-Sul, que é a obra ferroviária está mais avançada, cerca de 85%, é mais ou menos o trecho da Norte-Sul. Então, priorizamos a Norte-Sul em detrimento da Fiol, cujo ritmo de execução ainda é mais baixo, acho que 45%, na casa de 40% a 50%. Priorizamos essa, além desse trecho da Norte-Sul também estar dentro do Programa de Investimento em Logística, e deve ser concedido.[...]*

*E, como infraestrutura geral, foi lançado, no início deste ano, o Programa de Investimento em Logística, que prevê a concessão de 16 trechos rodoviários. O primeiro foi licitado ainda neste ano, que foi a "reconcessão", [...] da Ponte Rio-Niterói, que foi até um grande sucesso. Tivemos redução tarifária com ampliação de investimento. Na Ponte Rio-Niterói, vai ser realizado, nos próximos anos, R\$1,3 bi de investimento, com investimentos do lado de Niterói, com mergulhão; do lado do Rio de Janeiro, a ligação com a Linha Vermelha.*

*São outros 15 trechos rodoviários que a ANTT está trabalhando para lançar e tentar fazer os leilões o ano que vem. O ambiente econômico, lógico, está mais inóspito, mas o Sistema Transportes, junto com o BNDES e todo o Governo está trabalhando em busca de investidores e parceiros, porque esses são contratos de concessão de longo prazo. Lógico, eles sofrem uma interferência do momento econômico do curto prazo, mas são contratos para atender em 30 anos, que tem um horizonte de recuperação da economia.*

*O Programa de Investimento em Logística Rodovia prevê investimentos da ordem de R\$ 66 bi, e da parte ferroviária, são cinco empreendimentos, além do estudo da Bioceânica, os cinco empreendimentos preveem investimento de R\$40 bilhões.*

*Em relação ao pagamento das obras que aí estão, o Ministério dos Transportes as vincularam junto com o próprio Governo Federal e estão buscando, com os bancos públicos, viabilizar uma linha de crédito para que as empresas que hoje têm contratos públicos, DNIT e Valec, possam acessar uma linha de crédito um pouco mais facilitada, tentando dar agilidade a essas obras, que hoje estão em ritmo reduzido. Essa é outra frente em que estamos trabalhando para tentar manter o nível de execução desses contratos.*

*O Ministério está analisando a malha rodoviária hoje existente. Hoje, em posse do DNIT, nós temos 52 mil quilômetros de rodovias, 16 contratos já foram lançados como possíveis concessões, mas há uma gama da malha rodoviária que talvez pudesse ser analisada como uma concessão um pouco mais simples, só com manutenção desses trechos em contratos menores. Então o Ministério dos Transportes também está estudando isso como uma maneira de viabilizar a execução dos investimentos, mesmo num cenário de restrição orçamentária.*

## **2ª PARTE - DELIBERATIVA**

# **1**



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador VALDIR RAUPP

## RELATÓRIO Nº , DE 2016

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA, sobre a Mensagem nº 13, de 2016 (nº 39 de 12 de fevereiro de 2016, na origem) da Presidente da República, que submete à apreciação do Senado Federal o nome do Senhor AURÉLIO CESAR NOGUEIRA AMARAL para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP.

RELATOR: Senador **VALDIR RAUPP**

A Senhora Presidente da República, por meio da Mensagem nº 13, de 2016 (Mensagem nº 39, de 12 de fevereiro de 2016, na origem), submete ao exame do Senado Federal a indicação do Senhor AURÉLIO CESAR NOGUEIRA AMARAL para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP.

Criada pela Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a ANP é entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério de Minas e Energia.

A Carta Magna atribui ao Senado Federal competência privativa para aprovar previamente, por maioria absoluta e voto secreto, após arguição em sessão pública, a escolha de titulares de cargos que a lei determinar. Desse modo, a iniciativa da Chefe do Poder Executivo atende ao disposto no art. 52, inciso III, alínea *f* da Constituição Federal, cominado com o art. 11, §2º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.

O art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF) atribui a esta Comissão a competência para emitir parecer sobre indicações dessa natureza, obedecendo ao rito previsto no art. 383, também do Regimento Interno.



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador VALDIR RAUPP

Anexo a presente Mensagem, consta o currículo do indicado, em atendimento à prescrição regimental do art. 383 do RISF.

O senhor AURÉLIO CESAR NOGUEIRA DO AMARAL é cidadão brasileiro, casado, nasceu em 03 de março de 1967, na cidade do Rio de Janeiro. Sua formação acadêmica inclui o curso de graduação em Direito, pela Faculdade de Direito de São Bernardo, em São Bernardo do Campo. É membro regularmente inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) e na Associação dos Advogados de São Paulo (AASP).

No currículo do indicado constam diversos cursos de aperfeiçoamento profissional, entre 2002 e 2014, os quais elencamos: “Especialização em Ciências e Técnicas de Governo”- (CITEG); MBA em “Marketing e Gestão do Esporte” (Faculdade Trevisan); MBA em “Controladoria na Gestão Pública” (USP); “Análise de Impacto Regulatório para Gestores” (ANP); e “Especialização em Alta Performance em Liderança” (Fundação Dom Cabral).

Seu currículo registra, ainda, publicações de trabalhos técnicos de sua autoria, dentre as quais ressaltamos: “Fluxos logísticos de produção, transporte e armazenagem de gasolina A e de óleo diesel A no Brasil: Mapeamento, diagnóstico dos fatores de risco e ações de mitigação”; “Formação e manutenção de estoques semanais médios de combustíveis pelo produtor e distribuidor”; e “Formação e manutenção de estoques semanais médios de GLP pelo produtor/ importador e distribuidor”.

O indicado participou, como palestrante ou ouvinte, de dezenas de eventos relacionados ao setor do petróleo, gás natural e biocombustíveis, com destaque para seus aspectos logísticos e de infraestrutura.

A experiência profissional do indicado compreende atividades tanto no setor público, como na iniciativa privada. Entre 1998 e 2000, trabalhou como advogado no Sindicato dos Trabalhadores em Telemarketig – SINTRATEL, e no Escritório PIVA ADVOCACIA, atuando, em ambos os lugares, na área civil e trabalhista. Entre 2000 e 2004, exerceu o cargo de assessor e chefe de Gabinete da Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação da Prefeitura de São Paulo. Em 2004, voltou a exercer a advocacia, quando trabalhou no escritório NASSER RAJAB ADVOGADOS, na área de Direito Público. A partir de 2006, passou a atuar como advogado autônomo. Em 2009, o indicado assumiu a função de



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador VALDIR RAUPP

assessor na Diretoria da ANP, quando atuou em vários aspectos do marco regulatório brasileiro para o setor de petróleo, gás natural e biocombustíveis e teve participação relevante nos planos, programas e projetos relativos às atividades de regulação da ANP. Em 2010, passou a exercer o cargo de Coordenador Geral do Escritório da ANP em São Paulo, exercendo as atribuições de supervisão e coordenação das atividades desenvolvidas pela Agência no Estado. Em 2011, foi Superintendente Adjunto de Fiscalização da ANP, sendo responsável, junto com o Superintendente, pelas diretrizes, metas, prioridades e políticas de fiscalização. Desde dezembro de 2012, até a presente data, é o Superintendente de Abastecimento da ANP, onde coordena a regulação do abastecimento nacional de derivados de petróleo e biocombustíveis, sendo responsável por propor e revisar as normas do setor, que é composto por cerca de 114 mil agentes econômicos.

A análise do currículo anexado à Mensagem nº 13, de 2016, mostra que a formação acadêmica e o histórico profissional do indicado o credenciam plenamente para o desempenho das atividades inerentes ao cargo de Diretor da ANP, para o qual foi escolhido pela Exma. Sra. Presidente da República.

O indicado, ademais, apresentou as declarações e as informações exigidas pelo Ato nº 1, de 2009, desta Comissão, que “disciplina o processo de aprovação de autoridades, no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura” do Senado Federal.

Em vista do exposto, entendemos que a Comissão está em condições de deliberar sobre a indicação do nome do Senhor AURÉLIO CESAR NOGUEIRA AMARAL, para ocupar o cargo de Diretor da Agência Nacional do Petróleo.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



**SENADO FEDERAL**  
**MENSAGEM Nº 13, de 2016**  
(Nº 39/2016, NA ORIGEM)

Senhores Membros do Senado Federal,

De conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, combinado com o art. 11 da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, submeto à apreciação de Vossas Excelências o nome do Senhor AURÉLIO CESAR NOGUEIRA AMARAL para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP.

Brasília, 12 de fevereiro de 2016.

**DILMA ROUSSEFF**

Presidente da República Federativa do Brasil

## **Aurélio Cesar Nogueira Amaral**

Brasileiro, casado, 48 anos  
Praia de Botafogo, 96, Apto 2009  
Botafogo – Rio de Janeiro – RJ | CEP 22250-145  
Celular: 21 9493-4066 | aamaral@anp.gov.br

### **FORMAÇÃO ACADÊMICA**

Bacharel em Direito, Faculdade de Direito de São Bernardo, São Bernardo do Campo, SP, 1997. Membro regularmente inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, Seção São Paulo e na Associação dos Advogados de São Paulo – AASP desde 1998.

### **EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL**

#### **Superintendente de Abastecimento da ANP** (Desde dezembro de 2012)

Coordena a regulação do abastecimento nacional de derivados de petróleo e biocombustíveis, sendo responsável por propor e revisar as normas do setor, que é composto por cerca de 114 mil agentes econômicos (rerrefinadores, produtores e coletores de óleo lubrificantes) distribuidores (combustíveis, solventes, GLP, asfalto, combustíveis de aviação), revendedores (TRRs, postos revendedores de líquidos, GLP) e consumidores (pontos de abastecimento e consumidores industriais de solventes).

É responsável pelo processo de autorização e de revogação da autorização de importadores e exportadores de derivados de petróleo e biocombustíveis, distribuidores e revendedores, garantindo o atendimento aos requisitos jurídicos, de segurança operacional e de meio ambiente.

Dirige o Grupo de Fluxo Logístico, equipe dedicada a analisar estrategicamente os riscos à garantia do abastecimento e propor ações preventivas. Esse trabalho subsidiou a edição de resoluções que estabeleceram estoques mínimos de combustíveis líquidos, combustíveis de aviação e GLP a serem observados pelos produtores e distribuidores, revisaram os contratos de aquisição de combustíveis pelas distribuidoras e aprimoraram a comunicação de eventos que possam interferir no abastecimento nacional.

Coordena a promoção dos leilões públicos de compra de biodiesel, visando à garantia do percentual mínimo obrigatório de adição de biodiesel ao óleo diesel.

1

---

**Superintendente Adjunto de Fiscalização da ANP**  
(2011/2012)

Foi responsável, junto com o Superintendente, pelas diretrizes, metas, prioridades e políticas de fiscalização. As atribuições incluíam planejar, programar e executar as ações de fiscalização e gerir informações estratégicas relativas às ações de fiscalização. Nesse propósito, promoveu o intercâmbio de informações e experiências com órgãos públicos federais, estaduais e municipais e desenvolveu ações de fiscalização conjuntas. Também coordenou o Programa Gás Legal, de estímulo ao cumprimento da regulação pelos revendedores de gás de botijão e combate à revenda clandestina.

**Coordenador Geral do Escritório da ANP em São Paulo**  
(2010/2011)

Exerceu as atribuições de supervisão e coordenação das atividades desenvolvidas pela Agência no estado de São Paulo, respondendo pela gestão administrativa, financeira e de recursos humanos e pela articulação junto às autoridades daquele estado e às agências reguladoras estaduais, sindicatos e entidades representativas do setor. Dirigiu e coordenou ações de fiscalização de alta complexidade; gerenciou equipes de pesquisa e de planejamento de cenários estratégicos e geriu informações de mercado.

**Assessor da Diretoria da ANP**  
(2009/2010)

Atuou em vários aspectos do marco regulatório brasileiro para o setor de petróleo, gás natural e biocombustíveis assessorando a diretoria da ANP no acompanhamento da promoção de licitação de blocos exploratórios, exploração de petróleo, processos de refino, especificação de qualidade, abastecimento e fiscalização. Nessa função, teve participação relevante nos planos, programas e projetos relativos às atividades de regulação da ANP, com destaque para o segmento do *downstream* na avaliação das minutas de resolução que resultaram nos marcos regulatórios dos setores de etanol e de óleo lubrificante e na introdução na matriz energética brasileira do óleo diesel de baixo teor de enxofre (ODS10).

**Advogado Autônomo-SP**  
(2006/2008)

Atuou na área de direito público, civil e trabalhista.

**Advogado associado do escritório NASSER RAJAB ADVOGADOS**  
(2004/2006)

Atuou na área de direito público.

**Chefe de Gabinete da Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e  
Recreação da Prefeitura de São Paulo**  
(2004)

Responsável pela gestão orçamentária, administrativa e de recursos humanos da Secretaria.

**Assessor da Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação da  
Prefeitura de São Paulo**  
(2000 a 2004)

Coordenou a realização de grandes eventos, a exemplo do Grande Prêmio de Formula 1. De 2002 a 2003, respondeu pela Diretoria de Departamento Técnico, e coordenou a assessoria parlamentar do órgão.

**Advogado no Escritório PIVA ADVOCACIA**  
(1998/2000)

Atuou no contencioso civil e trabalhista.

**Advogado do SINTRATEL - Sindicato dos Trabalhadores em  
Telemarketing**  
(1999)

Atuou no contencioso civil e trabalhista.

**CURSOS**

**Especialização em Alta Performance em Liderança** - Fundação Dom Cabral, módulos I e II, 2013/2014.

**Análise de Impacto Regulatório para Gestores** - Delia Rodrigo, ANP - 2014.

**MBA em Controladoria na Gestão Pública** - Universidade de São Paulo (USP/FIPECAFI), 377 horas, restando duas disciplinas, 2006.

**MBA em Marketing e Gestão do Esporte** - Faculdade Trevisan, 480 horas, 2004.

1

**Especialização em Ciências e Técnicas de Governo (CITEG) – FUNDAP, 2002.**

### **SEMINÁRIOS E CONGRESSOS**

Participou, como palestrante ou ouvinte, de dezenas de eventos relacionados ao setor de petróleo, gás natural e biocombustíveis, com destaque para seus aspectos logísticos e de infraestrutura, cabendo destacar:

**30º Convenção Anual do TRR**, março de 2015 – Foz do Iguaçu, PR. Palestrante.

**Seminário de Avaliação do Etanol 2G no Brasil – BNDES**, abril de 2015 – Rio de Janeiro, RJ.

**30º Congresso de AIGLP**, abril de 2015 - Rio de Janeiro, RJ. Palestrante.

**7º Fórum Permanente do Gás LP**, abril de 2015 - Rio de Janeiro, RJ. Palestrante.

**1º FEILUB – Feira dos Produtores de Lubrificantes - SIMPETRO**, abril de 2015 – São Paulo, SP. Palestrante.

**2º Encontro Temático da Comissão de GLP – IBP**, junho de 2015 - Rio de Janeiro, RJ. Debatedor.

**Ethanol Summit 2015**, julho de 2015 – São Paulo, SP.

**6º Edição do LUBRAX Meeting**, agosto de 2015 – São Paulo, SP. Palestrante.

**EXPOPOSTOS – 12º Fórum Internacional de Postos de Serviços**, agosto de 2015 – São Paulo, SP. Palestrante.

**29º Congresso Anual AIGLP**, outubro de 2014 – Miami, EUA. Palestrante.

**Fórum Permanente do Gás - 6º Encontro**, março de 2014 – Brasília, DF. Debatedor.

**DATAGRO, Global Agribusiness Forum 2014**, segunda edição do mais importante evento do agronegócio mundial, março de 2014 - São Paulo, SP.

**F O Lichts Sugars & Ethanol Brasil**, março de 2013 – São Paulo, SP. Debatedor.

**Seminário “Panorama do Biodiesel no Brasil e sua Regulação pela ANP”**, novembro de 2013 - São Paulo, SP. Palestrante.



**13ª Conferencia Internacional sobre Açúcar e Etanol**, outubro de 2013 - São Paulo, SP.

**6º Congresso Nacional SIMEPETRO**, outubro de 2013 – Rio de Janeiro, RJ. Palestrante.

**4ª edição do Enagás - Encontro Nacional de Gás LP**, agosto de 2013 - Rio de Janeiro, RJ. Participação no painel: "Competências no modelo de revenda formal". Palestrante.

**3º Encontro com o Mercado de Lubrificantes**, julho de 2013 – Rio de Janeiro, RJ. Apresentou a palestra: "A ANP e o Mercado de Lubrificantes". Palestrante.

**3ª Edição do Workshop Tendências e Debates – Legislação e Sustentabilidade**, agosto de 2013 – Dourados, MS. Debatedor.

**XXV Congresso da AIGLP e 23o Fórum Mundial de Gás LP**, setembro de 2010 – Madri, Espanha. Debatedor.

**I Encuentro Iberoamericano de Autoridades Reguladoras – Sector de Gas LP**, abril de 2010 - Cidade do México, México. Debatedor.

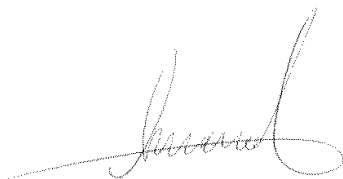
#### **TRABALHOS TÉCNICOS**

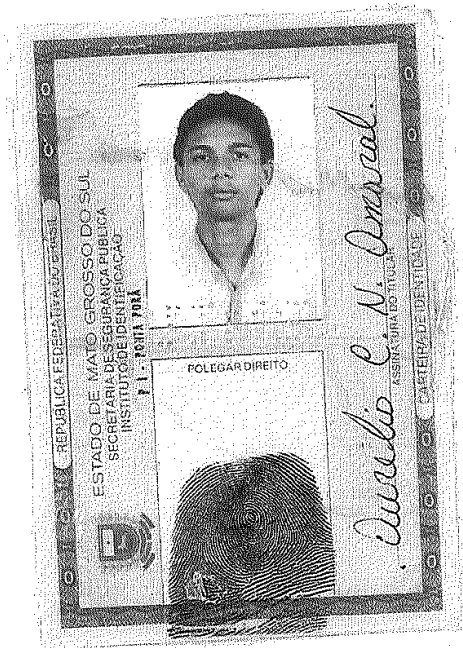
1. AMARAL, A. C. N.; **Fluxos logísticos de produção, transporte e armazenagem de gasolina A e de óleo diesel A no Brasil: Mapeamento, diagnóstico dos fatores de risco e ações de mitigação**. Rio de Janeiro – 2015. Séries Temáticas ANP - nº 6.
2. AMARAL, A. C. N.; Minuta de resolução que estabelece os requisitos necessários à autorização para o exercício da atividade de distribuição de combustíveis líquidos e a sua regulamentação, revogando a Portaria ANP nº 202, de 31/12/1999, a Portaria ANP nº 29, de 09/02/1999, a Portaria ANP nº 30, de 29/02/2000, a Portaria ANP nº 72, de 26/04/2000, a Resolução ANP nº 24, de 24/11/2004, a Resolução ANP nº 07, de 07/03/2007, e o art. 5º da Resolução ANP nº 33, de 13/11/2008, e alterando a Resolução ANP nº 42, de 18 de agosto de 2011. **Nota Técnica nº 366/2012**.
3. AMARAL, A. C. N.; Formação e manutenção de estoques semanais médios combustíveis pelo produtor e distribuidor. **Nota Técnica nº 216/2013**.
4. AMARAL, A. C. N.; Minuta de resolução que visa disciplinar o transporte motorizado terrestre de recipientes transportáveis de GLP para comercialização em áreas urbanas e rurais, com entrega em domicílio de consumidores, em estabelecimentos comerciais e

↑


industriais para consumo próprio ou em outro revendedor autorizado pela ANP. **Nota Técnica nº 46/2013.**

5. AMARAL, A. C. N.; Minuta de resolução que visa permitir a outorga de Autorização de Construção (AC) à pessoa jurídica não regulada pela ANP. **Nota Técnica nº 91/2015.**
6. AMARAL, A. C. N.; Minuta de resolução que estabelece a obrigatoriedade de formação de estoques semanais médios de combustíveis pelos produtores (refinarias, centrais petroquímicas e formuladores). **Nota Técnica nº 110/2013.**
7. AMARAL, A. C. N.; Ajustes de redação na Resolução ANP nº 41, de 05/11/13, que estabelece os requisitos necessários à autorização para o exercício da atividade de revenda varejista de combustíveis e sua regulamentação. **Nota Técnica nº 132/2014.**
8. AMARAL, A. C. N.; Resolução ANP nº 57/14 - Licença Ambiental e Certificado de Bombeiros. **Nota Técnica nº 150/2014.**
9. AMARAL, A. C. N.; Formação e manutenção de estoques semanais médios de GLP pelo produtor/importador e distribuidor. **Nota Técnica nº 201/2014.**
10. AMARAL, A. C. N.; Formação e manutenção de estoques semanais médios de querosene de aviação pelo produtor/importador e distribuidor. **Nota Técnica nº 207/2014.**





VALIDA EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL

REGISTRO GERAL	360 329	DATA DE EXPEDIÇÃO	12-08-1985
NOME	AURELIO CESAR NOGUEIRA AMARAL		
	Bento Amaral Ferreira Netto		
FILIAÇÃO	Maria Jose Nogueira Amaral		
	Florianópolis-PI		03-08-1967
NATALIDADE		DATA DE NASCIMENTO	
DCC. ORIGEM	Cert Nasc 381/67 Fls 148 L 56 exp		
	Barão de Grajaú-MA		
CPF			
CAMPO GRANDE-MS	 AURELIO CESAR DE NOGUEIRA AMARAL SIGNATARIO DIRETOR		
	LEI Nº 7.116 DE 23/05/73		


## Declaração

Em atendimento ao art. 383, inciso I, alínea "b" do Regimento Interno do Senado Federal c/c o art. 1º, inciso II do ato 1, de 2009, da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal

AURÉLIO CESAR NOGUEIRA AMARAL, portador da cédula de identidade número 360329-SSP/MS, inscrito no Cadastro Geral de Pessoas Físicas - CPF do Ministério da Fazenda sob o número 374012703-15, DECLARO que:

- I) nenhum parente meu exerce ou exerceu atividade pública ou privada vinculada à minha atividade profissional;
- II) não participo nem participei, como sócio, proprietário ou gerente, de empresas ou entidades não-governamentais;
- III) estou em situação regular com o fisco nas esferas federal, estadual e municipal, conforme certidões anexas;
- IV) sou parte no processo n.º: 0034274-79.2010.8.26.0053, que corre na 4ª Vara da Fazenda Pública da Comarca de São Paulo – SP, conforme trâmite e resumo anexos; e que
- V) não atuei nos últimos cinco anos em juízos e tribunais, não participei de conselho de administração de empresas estatais e não exerci cargo de direção agências reguladoras.

Rio de Janeiro, 18 de novembro de 2015.

  
**Aurélio César Nogueira Amaral**

12/11/2015



MINISTÉRIO DA FAZENDA  
Secretaria da Receita Federal do Brasil  
Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional

**CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS RELATIVOS AOS TRIBUTOS FEDERAIS E À DÍVIDA  
ATIVA DA UNIÃO**

Nome: **AURELIO CESAR NOGUEIRA AMARAL**  
CPF: **374.012.703-15**

Ressalvado o direito de a Fazenda Nacional cobrar e inscrever quaisquer dívidas de responsabilidade do sujeito passivo acima identificado que vierem a ser apuradas, é certificado que não constam pendências em seu nome, relativas a créditos tributários administrados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) e a inscrições em Dívida Ativa da União junto à Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN).

Esta certidão refere-se exclusivamente à situação do sujeito passivo no âmbito da RFB e da PGFN e abrange inclusive as contribuições sociais previstas nas alíneas 'a' a 'd' do parágrafo único do art. 11 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991.

A aceitação desta certidão está condicionada à verificação de sua autenticidade na Internet, nos endereços <<http://www.receita.fazenda.gov.br>> ou <<http://www.pgfn.fazenda.gov.br>>.

Certidão emitida gratuitamente com base na Portaria Conjunta RFB/PGFN nº 1.751, de 02/10/2014.

Emitida às 16:00:58 do dia 12/11/2015 <hora e data de Brasília>.

Válida até 10/05/2016.

Código de controle da certidão: **5B98.3BB1.8CE1.AF84**

Qualquer rasura ou emenda invalidará este documento.

12/11/2015

SEFAZ-RJ - Portal da Secretaria de Estado de Fazenda



GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO  
SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA

CERTIDÃO DE REGULARIDADE FISCAL N° 2015.1.0253736-3  
CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS - CND

IDENTIFICAÇÃO DO REQUERENTE	
CPF / CNPJ : 374.012.703-15	CAD-ICMS : Não Inscrito
NOME / RAZÃO SOCIAL : *****	
<p>CERTIFICA-SE para fins de direito e de acordo com as informações registradas nos Sistemas Corporativos da Secretaria de Estado de Fazenda que, até a presente data, <b>NÃO CONSTAM DÉBITOS</b> perante a Fazenda Estadual para o requerente acima identificado, ressalvado o direito de a Receita Estadual cobrar e inscrever as dívidas de sua responsabilidade, que vierem a ser apuradas.</p> <p>EMITIDA EM: 12/11/2015 16:03</p> <p>VÁLIDA ATÉ : 10/05/2016</p> <p>Certidão emitida com base na Resolução SEFAZ n° 639 de 12/11/2015 16:03</p>	
OBSERVAÇÕES	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Esta certidão deve estar acompanhada da Certidão da Dívida Ativa, emitida pelo órgão próprio da Procuradoria Geral do Estado, nos termos da Resolução Conjunta SEFAZ/PGE n° 33/2004.</li> <li>2. A aceitação desta certidão está condicionada a verificação de sua autenticidade na internet, no endereço: <a href="http://www.fazenda.rj.gov.br">www.fazenda.rj.gov.br</a>.</li> <li>3. Esta certidão não se destina a atestar débitos do imposto sobre transmissão "causa mortis" e doação, de quaisquer bens ou direitos (ITD).</li> <li>4. Qualquer rasura ou emenda invalida este documento.</li> </ol>	

12/11/2015

DECLARAÇÃO DE PESSOA NÃO INSCRITA

SUBSECRETARIA DE TRIBUTAÇÃO E FISCALIZAÇÃO  
COORDENADORIA DO ISS E TAXAS**DECLARAÇÃO DE PESSOA NÃO INSCRITA - Número 000020042  
(Instituída pela Resolução SMF nº 2828, de 09/12/2014)**

Declaramos para os devidos fins que não consta inscrição no Cadastro de Atividades Econômicas do Município do Rio de Janeiro para o CPF nº **374.012.703-15**.

Esta declaração tem validade de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de sua expedição, e refere-se à situação cadastral e fiscal relativa exclusivamente ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS.

Gerência de Cadastro (F/SUBTF/CIS-6), em 12/11/2015.

*Obs.1: Os profissionais autônomos não estabelecidos estão dispensados da obrigatoriedade de inscrever-se no Cadastro de Atividades Econômicas do Município do Rio de Janeiro e do pagamento do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS, conforme art. 12, inciso XIX, da Lei nº 691/84, com as alterações da Lei nº 3.691/03, e do art. 153, § 2º, do Decreto nº 10.514/91.*

*Obs.2: Esta Declaração não substitui, para efeitos de licitação e demais finalidades, a Certificação quanto à situação fiscal de outros tributos municipais.*

*Obs.3: É necessária a comprovação da autenticidade desta Declaração na página eletrônica da Secretaria Municipal de Fazenda.*

Rua Afonso Cavalcanti 455/Anexo, sala 315 • Cidade Nova • Rio de Janeiro • RJ • CEP 20211-900  
Certidão emitida em 12/11/2015, 17:19 - Válida até 10/5/2016.



PODER JUDICIÁRIO  
JUSTIÇA DO TRABALHO

### CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS TRABALHISTAS

Nome: AURELIO CESAR NOGUEIRA AMARAL  
CPF: 374.012.703-15  
Certidão n°: 185325033/2015  
Expedição: 12/11/2015, às 16:35:58  
Validade: 09/05/2016 - 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de sua expedição.

Certifica-se que AURELIO CESAR NOGUEIRA AMARAL, inscrito(a) no CPF sob o n° 374.012.703-15, NÃO CONSTA do Banco Nacional de Devedores Trabalhistas.

Certidão emitida com base no art. 642-A da Consolidação das Leis do Trabalho, acrescentado pela Lei n° 12.440, de 7 de julho de 2011, e na Resolução Administrativa n° 1470/2011 do Tribunal Superior do Trabalho, de 24 de agosto de 2011.

Os dados constantes desta Certidão são de responsabilidade dos Tribunais do Trabalho e estão atualizados até 2 (dois) dias anteriores à data da sua expedição.

No caso de pessoa jurídica, a Certidão atesta a empresa em relação a todos os seus estabelecimentos, agências ou filiais.

A aceitação desta certidão condiciona-se à verificação de sua autenticidade no portal do Tribunal Superior do Trabalho na Internet (<http://www.tst.jus.br>).

Certidão emitida gratuitamente.

#### INFORMAÇÃO IMPORTANTE

Do Banco Nacional de Devedores Trabalhistas constam os dados necessários à identificação das pessoas naturais e jurídicas inadimplentes perante a Justiça do Trabalho quanto às obrigações estabelecidas em sentença condenatória transitada em julgado ou em acordos judiciais trabalhistas, inclusive no concernente aos recolhimentos previdenciários, a honorários, a custas, a emolumentos ou a recolhimentos determinados em lei; ou decorrentes de execução de acordos firmados perante o Ministério Público do Trabalho ou Comissão de Conciliação Prévia.

## Argumentação escrita

Em atendimento ao art. 383, inciso I, alínea 'c' do Regimento Interno do Senado Federal c/c o art. 1º, inciso III do ato 1, de 2009, da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal

À Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal

Formado em Direito e após advogar no contencioso civil e trabalhista, tive minha primeira experiência pública no ano 2000, na Prefeitura da Cidade de São Paulo, onde exerci o cargo de Chefe de Gabinete da Secretaria de Esportes. O trato da coisa pública, a oportunidade de ver o impacto social do que fazia – coordenando a realização de grandes eventos, por exemplo – me trouxe grande satisfação e despertou a aptidão para servir à sociedade. Nesse período, cursei uma especialização em Ciências e Técnicas de Governo e, para melhor desempenhar minhas atividades na Secretaria, um MBA em marketing e gestão do esporte.

De volta ao setor privado, em 2004, busquei na área do Direito Público a continuidade coerente com minha vocação. Ao mesmo tempo, cursei MBA em controladoria na gestão pública.

Retornei ao setor público em 2009, ao aceitar convite da ANP, órgão regulador de segmentos econômicos de notável relevância. Nos primeiros dois anos na Agência, acumulei experiência nos vários aspectos do marco regulatório brasileiro para o setor de petróleo, gás natural e biocombustíveis ao atuar como Assessor da Diretoria. De 2010 a 2011 fui Coordenador-Geral do Escritório da ANP em São Paulo, onde, além das atividades de gestão administrativa e de articulação local junto aos poderes Legislativo e Executivo, agências reguladoras, sindicatos e entidades representativas do setor, conduzi ações de fiscalização de alta complexidade.

Os resultados obtidos no combate às irregularidades no setor de abastecimento contribuíram para minha nomeação como Superintendente Adjunto de Fiscalização da ANP. Nessa função, procurei aumentar a efetividade das ações por meio do planejamento e do uso de informações estratégicas do Programa Nacional de Qualidade de Combustíveis (PMQC) e das denúncias dos cidadãos recebidas pelo Centro de Relações com o Consumidor (CRC). No propósito de ampliar sinergias, apostei no modelo de fiscalização por forças-tarefa, unindo órgãos federais, estaduais e municipais. Também coordenei o bem sucedido Programa Gás Legal, de combate à revenda clandestina.

Em 2012, fui convidado para a Superintendência de Abastecimento da ANP, onde coordeno a regulação das atividades do abastecimento nacional de derivados de petróleo e biocombustíveis, um universo de 114 mil agentes econômicos entre fornecedores (refinarias, rerrefinadores, usinas de etanol, produtores de biodiesel, de lubrificantes), distribuidores (combustíveis, solventes, GLP, asfalto, querosene de aviação), revendedores (TRRs, postos revendedores de líquidos, GLP, solventes) e consumidores (pontos de abastecimento e consumidores de solventes).

Como Superintendente, alcancei conquistas em três frentes principais: no campo da transparência, garanti a estrita observância da ordem cronológica na avaliação dos processos de autorização e atualização cadastral, assegurando tratamento isonômico ao conjunto dos agentes econômicos; no da eficiência, desenvolvi novos sistemas e rotinas que reduziram prazos de análise e que estão eliminando a necessidade de processos em papel, possibilitando que todas as demandas sejam feitas pela internet; e no campo da regulação promovi a atualização das normas do setor – com destaque para o novo Marco Regulatório da Revenda e da Distribuição de Combustíveis – e consolidei o Grupo de Fluxo Logístico - equipe dedicada a analisar permanentemente os riscos associados à operação de abastecimento, identificar seus gargalos e propor ações para garantir o abastecimento nacional.

A ANP evoluiu significativamente desde que cheguei: realizou recentemente seu primeiro Planejamento Estratégico; hoje conta com um quadro técnico qualificado, uma estrutura administrativa consolidada e práticas de gestão avançadas. A boa regulação vem gradualmente mostrando um efeito saneador e incentivador, permitindo aos agentes econômicos competição isonômica e assegurando ao consumidor o acesso seguro a produtos de qualidade.

As demandas da sociedade, no entanto, são dinâmicas e crescentes. Exige-se serviços públicos cada vez melhores, mais eficientes e mais transparentes. Ao mesmo tempo, o momento desafiador por que passa a economia brasileira é um elemento de estímulo adicional. Primeiro, porque o papel da Agência Reguladora é especialmente relevante para incentivar os investimentos necessários para a retomada do crescimento econômico. Segundo, porque momentos de maior restrição orçamentária exigem criatividade para fazer mais com menos recursos.

É o caso da atividade de fiscalização, por exemplo, a face mais visível da Agência para o cidadão. É possível e necessário ampliar e aprimorar ainda mais as parcerias com outros órgãos públicos e com a sociedade civil; é imperioso sofisticar o uso de informações estratégicas por meio de mais tecnologia, possibilitando direcionar as ações, inibindo comportamentos lesivos.

O ditoso período de quase sete anos, no qual exerci diferentes funções, com destaque para a atual, possibilitou-me acumular significativo conhecimento sobre a ANP e o mercado regulado. Paralelamente, no âmbito acadêmico, cursei especialização em Alta Performance em Liderança (Fundação Dom Cabral) e estudei Análise de Impacto Regulatório para Gestores (Delia Rodrigo, consultora internacional). Assim, creio que a experiência técnica acumulada, as conquistas alcançadas ao longo da minha trajetória e o entusiasmo pelos novos desafios me credenciam a ser avaliado por essa Comissão de Serviços de Infraestrutura para a importante função de Diretor da ANP.

Rio de Janeiro, 18 de novembro de 2015.



**Aurélio Cesar Nogueira Amaral**

18/11/2015

Portal de Serviços e-SAJ



Tribunal de Justiça de São Paulo  
Poder Judiciário



CAIXA POSTAL | CADASTRO | CONTATO | AJUDA

Identificar-se

Bem-vindo > Consultas Processuais > Consulta de Processos do 1º Grau

▼ MENU

## Consulta de Processos do 1º Grau

### Orientações

- Processos distribuídos no mesmo dia podem ser localizados se buscados pelo número do processo, com o seu foro selecionado.
- Algumas unidades dos foros listados abaixo não estão disponíveis para consulta. Para saber quais varas estão disponíveis em cada foro clique aqui.
- Dúvidas? Clique aqui para mais informações sobre como pesquisar.
- Processos baixados, em segredo de justiça ou distribuídos no mesmo dia serão apresentados somente na pesquisa pelo número do processo.

### Dados para pesquisa

**Foro:** 
  
**Pesquisar por:** 
  
**Nome da parte:** 
 Pesquisar por nome completo

### Dados do processo

**Processo:** 0034274-79.2010.8.26.0053 (053.10.034274-7)  
 (Tramitação prioritária)  
**Classe:** Ação Civil de Improbidade Administrativa  
 Área: Cível  
**Assunto:** Improbidade Administrativa  
**Local Físico:** 09/09/2015 00:00 - Prazo 22 - ag prazo protocolo 15/09/15 decurso 22/09/15  
**Distribuição:** 17/09/2010 às 18:02 - Livre  
 4ª Vara de Fazenda Pública - Foro Central - Fazenda Pública/Acidentes  
**Controle:** 2010/001922  
**Juiz:** Antonio Augusto Galvão de França  
**Valor da ação:** R\$ 1.000.000,00

### Partes do processo

Exibindo Somente as principais partes. »Exibir todas as partes.

**Reqte:** Municipalidade de São Paulo  
 Advogada: Ligia Maria Torggler Silva  
 Advogada: Denize Satie Okabayashi Garcia  
 Advogado: Reginaldo Souza Guimarães  
**Reqdo:** JOSÉ DE ASSIS ARAGÃO  
 Advogado: Domingos Alfeu Colenci da Silva

### Movimentações

Exibindo 5 últimas. »Listar todas as movimentações.

Data	Movimento
13/11/2015	Certidão de Objeto e Pé Expedida <i>Certidão - Objeto e Pé - Cível</i>
13/11/2015	Certidão de Objeto e Pé Expedida <i>Certidão expedida aguardando conferência e assinatura.</i>
09/09/2015	Autos no Prazo <i>ag prazo protocolo 15/09/15 decurso 22/09/15</i>
09/09/2015	Certidão de Publicação Expedida <i>Relação : 0211/2015</i> <i>Data da Disponibilização: 09/09/2015</i> <i>Data da Publicação: 10/09/2015</i> <i>Número do Diário: 1963</i> <i>Página: 874/884</i>
28/08/2015	Remetido ao DJE <i>Relação: 0211/2015</i> <i>Teor do ato: relação 211 ( Providencie o réu José de Assis Aragão a retirada do ofício expedido)</i> <i>Advogados(s): Domingos Alfeu Colenci da Silva (OAB 58601/SP), Pedro Estevam Alves Pinto Serrano (OAB 90846/SP)</i>

### Petições diversas

Não há petições diversas vinculadas a este processo.

18/11/2015

Portal de Serviços e-SAJ

**Incidentes, ações incidentais, recursos e execuções de sentenças**

Não há incidentes, ações incidentais, recursos ou execuções de sentenças vinculados a este processo.

**Audiências**

Não há Audiências futuras vinculadas a este processo.

---

Resumo da ação n.º 0034274-79.2010.8.26.0053

Trata-se de ação movida pelo Município de São Paulo em razão de supostas irregularidades cometidas pelo então Diretor do Estádio Municipal Paulo Machado de Carvalho (conhecido como Pacaembu) Olívio Pires Pitta e seu sucessor, José de Assis Aragão.

Além dos Diretores, foram requeridos na ação, por fatos diversos, o então Chefe de Gabinete da Secretaria Municipal de Esportes e Lazer e posterior Secretário Municipal de Esportes e Lazer, Júlio César Monzu Filgueira; a Secretária Municipal de Esportes e Lazer Nádia Campeão, que lhe antecedeu; os servidores Cláudio Lins de Medeiros e Francisco Carlos Dada; Celso Oliveira Marcondes de Farias, então Diretor-Presidente da Anhembi Turismo e Eventos; e a empresa CIE Brasil S/A. Aurélio Amaral foi incluído no polo passivo da ação exclusivamente por ter sucedido, por breve período, Júlio César Monzu Filgueira como Chefe de Gabinete da Secretaria Municipal de Esportes e Lazer.

Aurélio Amaral apresentou contestação demonstrando não ser razoável nem juridicamente cabível ser responsabilizado por suposta ação irregular cometida por terceiros pelo simples fato de ter exercido por cerca de oito meses cargo hierarquicamente superior ao do requerido.

Aviso nº 78 - C. Civil.

Em 12 de fevereiro de 2016.

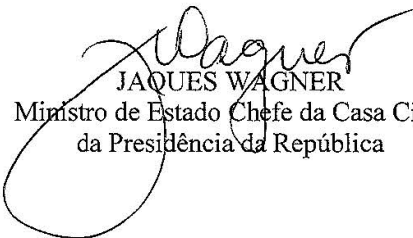
A Sua Excelência o Senhor  
Senador VICENTINHO ALVES  
Primeiro Secretário do Senado Federal

Assunto: Indicação de autoridade.

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho a essa Secretaria Mensagem na qual a Excelentíssima Senhora Presidenta da República submete à consideração dessa Casa o nome do Senhor AURÉLIO CESAR NOGUEIRA AMARAL para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP.

Atenciosamente,

  
JAQUES WAGNER  
Ministro de Estado Chefe da Casa Civil  
da Presidência da República

À COMISSÃO DE SERVIÇOS DE  
INFRAESTRUTURA

## **2ª PARTE - DELIBERATIVA**

**2**

**REQUERIMENTO Nº           , DE 2016**

Nos termos do inciso II do art. 90 do Regimento Interno do Senado Federal, combinado com o inciso II do § 2º do art. 58 da Constituição Federal, requero a realização de audiência pública, a ser realizada por esta Comissão de Serviços de Infraestrutura, a fim de debater sobre as obras da ferrovia Transnordestina, com a presença do Sr. Ciro Gomes, Diretor-Presidente da Transnordestina Logística S/A.

**JUSTIFICAÇÃO**

Dada a grandiosidade das obras da ferrovia Transnordestina, sua importância para o Nordeste brasileiro, esta Casa não pode se omitir ante o cenário atual de paralisação de um empreendimento desta monta.

Em razão disso, urge solicitar esclarecimentos à Transnordestina Logística S/A a respeito do atual estágio das obras, do cronograma de execução, bem como informações acerca do cumprimento dos compromissos assumidos pelos organismos estatais, notadamente pelos financiamentos do BNDES, Fundo Constitucional do Nordeste (FDNE) e Fundo de Investimentos do Nordeste (FINOR).

Convidamos para a audiência o Sr. Ciro Gomes, Diretor-Presidente da Transnordestina Logística S/A, a fim de que possamos elucidar a situação atual do empreendimento.

Com o amplo debate que ora se propõe, buscar-se-á subsidiar os trabalhos realizados no âmbito desta CI, com o objetivo de diagnosticar, avaliar e propor soluções mais estáveis e eficazes para as políticas de infraestrutura nacional.

Sala da Comissão,

Senador **FERNANDO BEZERRA COELHO**

## **2ª PARTE - DELIBERATIVA**

**3**

## PARECER Nº , DE 2016

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 239, de 2014, do Senador Delcídio do Amaral, que *altera a Lei nº 9.074, de 07 de julho de 1995, para prever a livre comercialização de energia elétrica por consumidores elegíveis atendidos em qualquer tensão.*

RELATORA: Senadora **SANDRA BRAGA**

### I – RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 239, de 2014, que tem como objetivo prever a livre comercialização de energia elétrica por consumidores elegíveis atendidos em qualquer tensão.

O autor fundamenta a proposição na necessidade de tratar de forma isonômica os consumidores livres que se conectaram à rede antes de 7 de julho de 1995 e aqueles que se conectaram após essa data.

O PLS nº 239, de 2014, é composto por dois artigos.

O art. 1º altera o *caput* e o parágrafo 2º do art. 15 da Lei nº 9.074, de 1995, para excluir a obrigatoriedade de que os consumidores livres com carga igual ou maior que 3.000 kW tenham de ser atendidos por tensão igual ou superior a 69 kV.

Por fim, o art. 2º traz a cláusula de vigência, que é a data da publicação da Lei.

A proposição foi distribuída à Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle; e de Serviços de Infraestrutura, cabendo a esta última a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas ao PLS nº 239, de 2014.

## II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete a esta Comissão examinar aspectos relacionados a obras públicas e outros assuntos correlatos. Portanto, a proposição não apresenta vício de regimentalidade.

Os requisitos formais e materiais de **constitucionalidade**, por sua vez, são atendidos pelo projeto, tendo em vista que compete privativamente à União legislar sobre questões afetas à energia elétrica, nos termos do art. 22, IV, da Constituição Federal. A matéria se insere no âmbito das atribuições do Congresso Nacional, de conformidade com o *caput* do art. 48 da Carta Magna, não havendo reserva temática a respeito, nos termos do art. 61, § 1º, da CF. Assim, não se vislumbra óbice algum quanto à constitucionalidade da medida proposta.

Registre-se que a técnica legislativa empregada na elaboração da proposição é correta, guardando observância com os ditames da Lei Complementar (LCP) nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal.

O Projeto de Lei do Senado nº 239, de 2014 é meritório porque visa promover a ampliação do mercado livre, por meio da alteração de critérios de elegibilidade, o que tem como efeito o incentivo à competição. Põe fim à falta de isonomia entre consumidores acima de 3.000 KW conectados antes e depois de julho de 1995.

Os consumidores poderão escolher seu fornecedor de energia, negociando livremente um conjunto de variáveis como prazo contratual, preços, variação do preço ao longo do tempo e serviços associados à comercialização, o que contribui para o uso eficiente da energia elétrica.

## III – VOTO

Tecidas essas considerações, nos pronunciamos pela constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade do PLS nº 239, de 2014, e votamos pela sua aprovação.

3

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora

3



**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador ALOYSIO NUNES FERREIRA**

**PARECER Nº       , DE 2015**

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 239, de 2014, de autoria do Senador Delcídio do Amaral, que "altera a Lei nº 9.074, 7 de julho de 1995, para prever a livre comercialização de energia elétrica por consumidores elegíveis atendidos em qualquer tensão."

**RELATOR: Senador ALOYSIO NUNES FERREIRA**

**I – RELATÓRIO**

Foi encaminhado para apreciação e para deliberação desta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 239, de 2014, de autoria do Senador Delcídio do Amaral, que propõe a livre comercialização de energia elétrica por consumidores elegíveis atendidos em qualquer tensão.

O PLS que analisamos é composto de dois artigos. O primeiro propõe aperfeiçoamento legal que visa conceder aos consumidores de energia elétrica que se conectaram à rede do sistema elétrica antes da sanção da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, tratamento igualitário àqueles consumidores de energia elétrica que se conectaram à rede posterior a essa data. O segundo estabelece a cláusula de vigência.

O autor da justifica que os consumidores antigos somente podem exercer a opção de se tornarem consumidores livres caso estejam conectados em tensão igual ou superior a 69 kV (quilovolts) e que esse critério restritivo de tensão não é aplicado para os consumidores novos.



**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador ALOYSIO NUNES FERREIRA**

Ou seja, o arcabouço legal gerou assimetria de tratamento entre agentes similares.

Não foram oferecidas emendas ao PLS nº 239, de 2014, que será apreciado também pela Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), a quem cabe decisão terminativa.

## **II – ANÁLISE**

Compete à CMA, conforme art. 90, inciso I, combinado com o art. 102-A, inciso III, ambos do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), discutir e votar o PLS nº 239, de 2015, especialmente sobre os assuntos atinentes à defesa do consumidor.

A matéria constante do PLS é meritória, pois o modelo do setor de energia elétrica já previa a possibilidade dos consumidores com carga igual ou superior a 3.000 kW (quilowatts) poderem escolher livremente o fornecedor de sua energia, sem interveniência das concessionárias e permissionárias de serviços de distribuição.

Contudo, os consumidores que se conectaram ao sistema elétrico antes de julho de 1995 somente poderiam exercer essa opção se fossem atendidos em tensão igual ou superior a 69 kV (quilovolts) e carga igual ou maior que 3.000 kW (quilowatts).

Notadamente foi estabelecido tratamento diferenciado entre consumidores de características similares, mas conectados à rede de energia elétrica em períodos distintos.

Vale lembrar que o legislador ordinário já previa a mudança gradual para o ambiente de livre mercado, ao delegar ao Poder Executivo poderes para, discricionariamente, reduzir limites de carga e tensão estabelecidos na Lei (§ 3º do art. 15 da Lei nº 9.074, de 1995).

Passados vinte anos, o Executivo nada fez para sanar o tratamento assimétrico que ora se pretende sanar com o PLS sob análise.



**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador ALOYSIO NUNES FERREIRA**

Por fim, esclareço que o arcabouço regulatório garante aos agentes de distribuição instrumentos adequados para se adaptarem ao novo cenário que o PLS pretende criar. Dessa maneira, o eventual impacto para as distribuidoras seria marginal.

**III – VOTO**

Assim, no mérito, nos pronunciamos pela **APROVAÇÃO** do PLS nº 239, de 2015.

Sala da Comissão, em 22 de Setembro de 2015

Senador Otto Alencar, Presidente

Senador Aloysio Nunes Ferreira, Relator



**SENADO FEDERAL**  
**PROJETO DE LEI DO SENADO**  
**Nº 239, DE 2014**

Altera a Lei nº 9.074, de 07 de julho de 1995, para prever a livre comercialização de energia elétrica por consumidores elegíveis atendidos em qualquer tensão.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O artigo 15 da Lei nº 9.074, de 07 de junho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 15 Respeitados os contratos de fornecimento vigentes, a prorrogação das atuais e as novas concessões serão feitas sem exclusividade de fornecimento de energia elétrica a consumidores com carga igual ou maior que 10.000 kW, atendidos em qualquer tensão, que podem optar por contratar seu fornecimento, no todo ou em parte, com produtor independente de energia elétrica.

.....

§ 2 Decorridos cinco anos da publicação desta Lei, os consumidores com carga igual ou superior a 3.000 kW, atendidos em qualquer tensão, poderão optar pela compra de energia elétrica a qualquer concessionário, permissionário ou autorizado de energia elétrica do mesmo sistema interligado.

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

2

## JUSTIFICAÇÃO

Os consumidores livres que se conectaram ao sistema elétrico antes de julho de 1995 só podem exercer essa opção se estiverem conectados ao sistema em tensão maior ou igual a 69 kV. Os consumidores livres que se conectaram após essa data não têm restrição de nível de tensão. Por questão de isonomia, esse tratamento assimétrico entre agentes semelhantes precisa ser corrigido.

Sala das Sessões,

**Senador DELCÍDIO DO AMARAL**

### LEGISLAÇÃO CITADA

Altera a Lei nº 9.074, de 07 de julho de 1995, para prever a livre comercialização de energia elétrica por consumidores elegíveis atendidos em qualquer tensão.

#### **LEI Nº 9.074, DE 7 DE JULHO DE 1995.**

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

(...)

### **Seção III**

#### **Das Opções de Compra de Energia Elétrica por parte dos Consumidores**

Art. 15. Respeitados os contratos de fornecimento vigentes, a prorrogação das atuais e as novas concessões serão feitas sem exclusividade de fornecimento de energia elétrica a consumidores com carga igual ou maior que 10.000 kW, atendidos em tensão igual ou superior a 69 kV, que podem optar por contratar seu fornecimento, no todo ou em parte, com produtor independente de energia elétrica.

§1º Decorridos três anos da publicação desta Lei, os consumidores referidos neste artigo poderão estender sua opção de compra a qualquer concessionário, permissionário ou autorizado de energia elétrica do sistema interligado. (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

§2º Decorridos cinco anos da publicação desta Lei, os consumidores com carga igual ou superior a 3.000 kW, atendidos em tensão igual ou superior a 69 kV, poderão optar pela compra de energia elétrica a qualquer concessionário, permissionário ou autorizado de energia elétrica do mesmo sistema interligado.

§3º Após oito anos da publicação desta Lei, o poder concedente poderá diminuir os limites de carga e tensão estabelecidos neste e no art. 16.

§4º Os consumidores que não tiverem cláusulas de tempo determinado em seus contratos de fornecimento só poderão exercer a opção de que trata este artigo de acordo com prazos, formas e condições fixados em regulamentação específica, sendo que nenhum prazo poderá exceder a 36 (trinta e seis) meses, contado a partir da data de manifestação formal à concessionária, à permissionária ou à autorizada de distribuição que os atenda. (Redação dada pela Lei nº 10.848, de 2004)

§5º O exercício da opção pelo consumidor não poderá resultar em aumento tarifário para os consumidores remanescentes da concessionária de serviços públicos de energia elétrica que haja perdido mercado. (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

§6º É assegurado aos fornecedores e respectivos consumidores livre acesso aos sistemas de distribuição e transmissão de concessionário e permissionário de serviço público, mediante ressarcimento do custo de transporte envolvido, calculado com base em critérios fixados pelo poder concedente.

§7º O consumidor que exercer a opção prevista neste artigo e no art. 16 desta Lei deverá garantir o atendimento à totalidade de sua carga, mediante contratação, com um ou mais fornecedores, sujeito a penalidade pelo descumprimento dessa obrigação, observado o disposto no art. 3o, inciso X, da Lei no 9.427, de 26 de dezembro de 1996. (Redação dada pela Lei nº 10.848, de 2004)

§8º Os consumidores que exercerem a opção prevista neste artigo e no art. 16 desta Lei poderão retornar à condição de consumidor atendido mediante tarifa regulada, garantida a continuidade da prestação dos serviços, nos termos da lei e da regulamentação, desde que informem à concessionária, à permissionária ou à autorizada de distribuição local, com antecedência mínima de 5 (cinco) anos. (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

§9º Os prazos definidos nos §§ 4o e 8o deste artigo poderão ser reduzidos, a critério da concessionária, da permissionária ou da autorizada de distribuição local. (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

§10. Até 31 de dezembro de 2009, respeitados os contratos vigentes, será facultada aos consumidores que pretendam utilizar, em suas unidades industriais, energia elétrica produzida por geração própria, em regime de autoprodução ou produção independente, a redução da demanda e da energia contratadas ou a substituição dos contratos de fornecimento por contratos de uso dos sistemas elétricos, mediante notificação à concessionária de distribuição ou geração, com antecedência mínima de 180 (cento e oitenta) dias. (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

Art. 16. É de livre escolha dos novos consumidores, cuja carga seja igual ou maior que 3.000 kW, atendidos em qualquer tensão, o fornecedor com quem contratará sua compra de energia elétrica.

(...)

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

## **2ª PARTE - DELIBERATIVA**

**4**



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

## PARECER Nº , DE 2015

**Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 657, de 2011, da Senadora Lídice da Mata, que altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que "dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências", para dispor sobre veículos utilizados no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros sob regime de fretamento ou com fins turísticos.**

RELATOR: Senador ACIR GURGACZ

### I – RELATÓRIO

Encontra-se na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 657, de 2011, de autoria da Senadora Lídice



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

da Mata, que “altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que ‘dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências’, para dispor sobre veículos utilizados no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros sob regime de fretamento ou com fins turísticos”.

O projeto consiste de apenas dois artigos, sendo que o primeiro altera a mencionada Lei nº 10.233, de 2001, para determinar que o transporte rodoviário interestadual ou internacional sob regime de fretamento ou com fins turísticos possa ser realizado por veículos com capacidade mínima de oito passageiros sentados. Por fim, o segundo artigo é a cláusula de vigência, que seria imediata.

Segundo esclarece a autora, o objetivo é o de permitir que vans e veículos assemelhados possam ser utilizados na modalidade de transporte que menciona. Normas da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) teriam definido que apenas veículos com pelo menos vinte lugares sentados poderiam ser utilizados para essa finalidade. Ocorre, como ilustra a autora, que nem sempre o transporte interestadual ou internacional é realizado em longas distâncias, como seria de se supor, “haja vista as reduzidas distâncias que separam diversas capitais do litoral brasileiro, bem como a proximidade de alguns estados do Sul com países vizinhos”, e que se constituem em importantes destinos turísticos.

A matéria foi distribuída à Comissão de desenvolvimento Regional e do Turismo (CDR) e a esta Comissão, à qual cabe decisão terminativa. Na CDR o projeto foi aprovado com relatório “Ad-hoc” do Senador Benedito de Lira.

Não foram oferecidas emendas ao projeto.



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

## II – ANÁLISE

Como à CI incumbe a decisão terminativa sobre a matéria, compete-nos a análise não só de mérito, mas também de constitucionalidade,

juridicidade e técnica legislativa.

A Constituição Federal determina que cabe à União legislar privativamente sobre trânsito e transportes (art. 22, XI). A deliberação sobre a matéria é de competência do Congresso Nacional, conforme disposto no art. 48, não havendo restrição à iniciativa parlamentar, nos termos do art. 61 da Lei Maior.

Quanto ao mérito, estamos de acordo com as ponderações da Senadora Lídice da Mata acerca do rigor excessivo adotado pelo Executivo quanto à regulamentação do transporte interestadual ou internacional sob regime de fretamento ou para fins turísticos. De fato, da forma atual, se, por exemplo, alguns turistas do estado do Paraná quiserem alugar uma *van* para ir a uma das praias de Santa Catarina, independentemente da distância percorrida, terão de pagar mais caro por um veículo maior, de pelo menos 20 lugares, mesmo que não haja real necessidade para estes.

Temos, contudo, que realizar pequenos ajustes no que concerne à técnica legislativa do projeto. Da maneira como se encontra disposto, o cerne da proposta está inserido no art. 26 da Lei nº 10.233, de 2011, que trata das competências da ANTT, ou seja, tal dispositivo não tem conexão temática com o assunto aqui analisado.

Nossa proposta é a de inserir parágrafo no art. 14 da citada Lei com o comando objetivado. Esse artigo trata das diretrizes a serem observadas nas outorgas de transportes, o que guardaria maior conexão temática com a matéria do PLS nº 657, de 2011.

Além disso, na redação atual há dúvidas se o motorista está incluído ou não no limite de oito passageiros. Optaremos por excluir o motorista dessa contagem, de forma a tornar a redação mais consentânea com o Código de



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

trânsito Brasileiro (lei nº 9.503, de 1997), e, também, implicitamente, exigir que o condutor porte, no mínimo, habilitação do tipo “D” para realizar os deslocamentos que estão aqui tratados. Acreditamos, assim, que a exigência de um condutor com tal modalidade de habilitação possa dar maior segurança e profissionalismo ao importante setor do transporte turístico. Por fim, o regime de fretamento já cobre o caso de fins turísticos, o que dispensa a menção explícita a essa modalidade no texto do projeto.

### III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela constitucionalidade e juridicidade do PLS nº 657, de 2011, e no mérito por sua **APROVAÇÃO**, com as alterações decorrentes das seguintes emendas:

#### EMENDA – CI

Dê-se à ementa do PLS nº 657, de 2011, a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que ‘dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências’, para determinar que os veículos utilizados no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros sob regime de fretamento devem ter capacidade mínima que exceda a oito lugares sentados, excluído o do motorista .”



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

**EMENDA – CI**

Dê-se ao art. 1º do PLS nº657, de 2011, a seguinte redação:

“**Art. 1º** O art. 14 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2011, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

.....  
§ 5º O transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros sob regime de fretamento será realizado por veículos cuja capacidade mínima exceda a oito lugares sentados, excluído o do motorista.” (NR).

Sala da Comissão, 20 de agosto de 2015

, Presidente

**Senador Acir Gurgacz**  
**PDT/RO**  
**Relator**



**SENADO FEDERAL**  
**PROJETO DE LEI DO SENADO**  
**Nº 657, DE 2011**

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que “dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências”, para dispor sobre veículos utilizados no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros sob regime de fretamento ou com fins turísticos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O art. 26 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte § 7º:

“**Art. 26.** .....

.....

.....

§ 7º O transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros sob regime de fretamento ou com fins turísticos será realizado por veículos com capacidade mínima para oito passageiros sentados.” (NR)

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

## JUSTIFICAÇÃO

Os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros no Brasil são efetuados exclusivamente por ônibus, inclusive aqueles realizados sob regime de fretamento ou com finalidade turística.

Embora a lei que disciplina a matéria (Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001) não o especifique, normas infralegais estipulam que esses serviços devam ser efetuados por ônibus, o qual é definido em resolução da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) como o veículo “com capacidade para mais de 20 passageiros sentados”.

Acredita-se que a fixação do ônibus como o veículo ideal para as viagens interestaduais ou internacionais decorra da suposição de que elas implicam longos percursos. Trata-se de ilação equivocada, entretanto, haja vista as reduzidas distâncias que separam diversas capitais do litoral brasileiro, bem como a proximidade de alguns estados do Sul com países vizinhos, localidades que constituem alguns dos principais destinos de viagens turísticas.

A limitação quanto ao tipo de veículo utilizado tem sido alvo de questionamento por parte de usuários do serviço, de proprietários de *vans* e microônibus, de empresas de turismo, de associações de classe e de pessoas físicas interessadas em realizar viagens para pequenos grupos.

Ademais, essa limitação deixa de considerar aspectos relevantes para o transporte por fretamento, como a liberdade dos usuários em escolher o tipo de serviço que atenda a suas necessidades, o que envolve características do veículo utilizado tais como o porte, o nível de conforto oferecido e a flexibilidade no trânsito.

O desenvolvimento do setor de turismo está comprometido com a oferta de serviços diferenciados para as mais diversas categorias de usuários, entre os quais se encontram idosos, grupos familiares ou de pessoas ligadas a interesses peculiares comuns que veem nas *vans* ou nos microônibus uma alternativa segura e econômica ao transporte individual para a realização de suas viagens.

Sem opções, grupos pequenos de turistas são obrigados a se deslocar em veículos superdimensionados, caros e inadequados aos seus interesses. Para a sociedade em geral, essa escolha resulta em serviços ineficientes do ponto de vista energético e do uso do espaço viário, contribuindo para maior congestionamento, desperdício de combustível e poluição ambiental.

Com o objetivo de sanar os problemas resultantes da limitação hoje existente, tomamos a iniciativa de apresentar esta proposição, que insere na Lei nº 10.233, de 2001, dispositivo que especifica a utilização de veículos com capacidade mínima de oito lugares no transporte rodoviário de passageiros interestadual ou internacional sob regime de fretamento ou para fins turísticos.

Pretende-se, assim, assegurar aos usuários desses serviços o direito de escolher a melhor forma de organizar seu passeio turístico. Ao mesmo tempo, visa criar

3

condições para que as empresas de viagens possam oferecer a seus clientes padrões de conforto e de custo mais adequados ao perfil de cada grupo de passageiros.

Diante do exposto, contamos com o apoio de nossos pares para a aprovação do presente projeto.

Sala das Sessões,  
Senadora **LÍDICE DA MATA**

*LEGISLAÇÃO CITADA*

**LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001.**

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

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

-----  
CAPÍTULO VI  
DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES  
TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

-----  
Seção II  
Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestres

-----  
Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

I – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

II – autorizar o transporte de passageiros, realizado por empresas de turismo, com a finalidade de turismo;

III – autorizar o transporte de passageiros, sob regime de fretamento;

4

IV – promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, bem como organizar e manter um registro nacional de transportadores rodoviários de cargas;

V – habilitar o transportador internacional de carga;

VI – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros;

VII – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização e das cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços ou de concessão para exploração da infra-estrutura.

§ 1º (VETADO)

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, a ANTT cuidará de compatibilizar a tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado.

§ 3º A ANTT articular-se-á com os governos dos Estados para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, no tocante às rodovias federais por eles já concedidas a terceiros, podendo avocar os respectivos contratos e preservar a cooperação administrativa avençada.

§ 4º O disposto no § 3º aplica-se aos contratos de concessão que integram rodovias federais e estaduais, firmados até a data de publicação desta Lei.

§ 5º Os convênios de cooperação administrativa, referidos no inciso VII do caput, poderão ser firmados com órgãos e entidades da União e dos governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 6º No cumprimento do disposto no inciso VII do caput, a ANTT deverá coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados.

-----  
-----

*(Às Comissões de Desenvolvimento Regional e Turismo; e de Serviços de Infraestrutura, cabendo à última a decisão terminativa)*

Publicado no DSF em 27/10/2011.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília-DF  
OS: 15737/2011



\*55405.14289\*

SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador VITAL DO RÊGO

**PARECER Nº , DE 2012**

Da COMISSÃO DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO, ao Projeto de Lei do Senado nº 657, de 2011, que altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que "dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências", para dispor sobre veículos utilizados no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros sob regime de fretamento ou com fins turísticos.

RELATOR: Senador VITAL DO RÊGO

RELATOR "AD HOC": SENADOR BENEDITO DE LIRA

**I – RELATÓRIO**

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 657, de 2011, de autoria da Senadora Lídice da Mata, acrescenta o § 7º ao art. 26 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, de forma a estipular que o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros sob regime de fretamento ou com fins turísticos seja realizado por veículos com capacidade mínima para oito passageiros sentados.





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador VITAL DO RÊGO

De acordo com a autora da proposição, os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros no Brasil são efetuados exclusivamente por ônibus, inclusive aqueles realizados sob regime de fretamento ou com finalidade turística. Embora a Lei nº 10.233, de 2001, não disponha sobre a questão, normas infralegais estipulam que esses serviços devam ser efetuados por ônibus, o qual é definido em resolução da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) como o veículo “com capacidade para mais de 20 passageiros sentados”.

Ainda segundo a Senadora Lídice da Mata, tal limitação estaria sendo questionada pelos usuários dos serviços, pelos proprietários de vans e microônibus, pelas empresas de turismo, por associações de classe e por pessoas interessadas em realizar viagens para pequenos grupos. Além disso, a exigência de adoção de ônibus estaria comprometendo a oferta de serviços diferenciados para as mais diversas categorias de usuários, entre os quais se encontram os idosos, grupos familiares ou de pessoas ligadas a interesses comuns que vêm nas vans ou nos microônibus uma alternativa segura e econômica ao transporte individual para a realização de suas viagens.

Nesse contexto, o projeto propõe eliminar a limitação imposta pelo Executivo, para assegurar aos usuários dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional o direito de escolher a melhor forma de organizar seu passeio turístico e permitir que as empresas de viagens ofereçam a seus clientes padrões de conforto e de custo mais adequados ao perfil de cada grupo de passageiros.

Após o posicionamento desta Comissão, a matéria será ainda submetida à Comissão de Serviços de Infraestrutura, para decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas ao projeto.

## II – ANÁLISE





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **VITAL DO RÊGO**

Cabe a esta Comissão a análise do mérito do Projeto de Lei do Senado nº 657, de 2011, no que concerne ao seu impacto sobre o desenvolvimento regional e sobre o turismo. Considerações sobre os aspectos de constitucionalidade, de juridicidade e de regimentalidade da matéria serão feitas na Comissão de Infraestrutura, que decidirá em caráter terminativo.

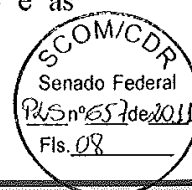
A exigência de utilização de ônibus para transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros está baseada na suposição de que tais viagens implicam longos percursos. No entanto, essa visão desconsidera as reduzidas distâncias que separam diversas capitais do litoral brasileiro, bem como a proximidade de alguns estados do Sul com países vizinhos, que constituem destinos bastante procurados por brasileiros.

De fato, tal limitação representa um obstáculo ao oferecimento por parte dos prestadores desse serviço de alternativas de meios de transporte, baseadas no fretamento de vans ou microônibus, veículos mais adequados à demanda de grupos pequenos de turistas. Não havendo essa alternativa, tais grupos de turistas são obrigados a se deslocar em veículos superdimensionados, caros e sem o adequado conforto e flexibilidade. Além disso, como a autora do projeto chama a atenção, “essa escolha resulta em serviços ineficientes do ponto de vista energético e do uso do espaço viário, contribuindo para maior congestionamento, desperdício de combustível e poluição ambiental”.

A flexibilização da norma vigente permitirá às empresas de viagens oferecerem alternativas de transportes mais adequadas ao perfil de grupos pequenos de turistas. Por sua vez, usuários, tais como idosos, grupos familiares ou de pessoas ligadas a interesses peculiares comuns, poderão melhor organizar suas viagens, com maior conforto, flexibilidade e menores custos. Essa medida estimulará o turismo e o desenvolvimento dos principais destinos turísticos brasileiros, com aumento do emprego e da renda no setor.

Dessa forma, cremos que a mudança proposta é pertinente e oportuna, principalmente no momento em que o Brasil está se organizando para receber grandes eventos turísticos, como a Copa do Mundo em 2014 e as

sp2012-00671





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador VITAL DO RÊGO

Olimpíadas em 2016, quando haverá uma grande movimentação de turistas nacionais e estrangeiros no País.

**III – VOTO**

Diante do exposto, somos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 657, de 2011.

Sala da Comissão, *06 de novembro de 2013*

, Presidente

, Relator





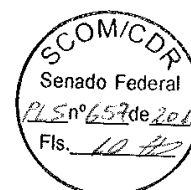
**SENADO FEDERAL**  
**Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo - CDR**  
**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 657, de 2011**

ASSINAM O PARECER, NA 28ª REUNIÃO, DE 06/11/2013, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)

**PRESIDENTE:** \_\_\_\_\_

**RELATOR:** AD HOC SENADOR BENEDITO LIRA

<b>Bloco de Apoio ao Governo(PSOL, PT, PDT, PSB, PCdoB)</b>	
Wellington Dias (PT)	1. João Capiberibe (PSB)
Antonio Carlos Valadares (PSB)	2. Zeze Perrella (PDT)
Inácio Arruda (PCdoB)	3. Walter Pinheiro (PT)
João Durval (PDT)	4. Acir Gurgacz (PDT)
Lídice da Mata (PSB)	5. Rodrigo Rollemberg (PSB)
<b>Bloco Parlamentar da Majoria(PV, PSD, PMDB, PP)</b>	
Romero Jucá (PMDB)	1. Eduardo Braga (PMDB)
Ricardo Ferraço (PMDB)	2. Vital do Rêgo (PMDB)
Ana Amélia (PP)	3. João Alberto Souza (PMDB)
Ciro Nogueira (PP)	4. Ivo Cassol (PP)
Benedito de Lira (PP)	5. VAGO
Kátia Abreu (PMDB)	6. VAGO
<b>Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)</b>	
Aloysio Nunes Ferreira (PSDB)	1. Cícero Lucena (PSDB)
Ruben Figueiró (PSDB)	2. Lúcia Vânia (PSDB)
Maria do Carmo Alves (DEM)	3. Wilder Moraes (DEM)
<b>Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PRB, PSC, PR)</b>	
Armando Monteiro (PTB)	1. VAGO
VAGO	2. VAGO
João Ribeiro (PR)	3. VAGO



## **2ª PARTE - DELIBERATIVA**

**5**

## PARECER Nº , DE 2015

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 125, de 2010, do Senador Flexa Ribeiro, que acrescenta art. 32-A à Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, para obrigar o fabricante ou o importador de automóvel a inserir, no manual de manutenção do veículo, relação contendo denominação, marca e código de referência das principais peças que compõem o veículo.

Relator: Senador **VALDIR RAUPP**

### I – RELATÓRIO

Chega para exame desta Comissão de Infraestrutura o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 125, de 2010, de autoria do Senador Flexa Ribeiro, que tem por objetivo obrigar o fabricante e o importador de veículo automotor a inserir, no manual de manutenção do veículo, relação de informações que contenha “denominação, marca e código de referência das principais peças que compõem o veículo, na forma do Regulamento”.

Para tanto, o art. 1º do PLS nº 125, de 2010, inclui um novo artigo (nº 32-A) na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Proteção e Defesa do Consumidor – CDC). Por sua vez, o art. 2º encerra cláusula de vigência, de cento e oitenta dias a partir da publicação da lei em que se converter.

Anota-se, na justificação do projeto, a necessidade de estimular a concorrência no mercado de autopeças por meio do acesso à numeração oficial das peças do veículo, o que permitirá cotejar seu preço em diversos fornecedores, resultando em ganhos econômicos para os consumidores. A consequente melhora no estado geral da frota propiciada pela aprovação da proposição, segundo o autor, resultaria em maior segurança e menores níveis de poluição e consumo de combustível para a frota circulante.

O PLS nº 125, de 2010, foi inicialmente distribuído às Comissões de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) e de Serviços de Infraestrutura (CI). Na CMA, o projeto foi aprovado sem emendas e seguiu para a CI. Na CI, o Senador Walter Pinheiro apresentou relatório pela aprovação do projeto na forma de um substitutivo que aumenta o alcance da norma para outras categorias de veículos, tais como motocicletas e ônibus. Porém, em função de aprovação do Requerimento nº 1.438, de 2011, de autoria do Senador Armando Monteiro, para que a Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) se manifestasse sobre a matéria, o relatório do Senador Walter Pinheiro não chegou a ser votado naquela oportunidade.

Posteriormente, o PLS em questão passou a tramitar em conjunto com diversos projetos que tratavam de alterações no Código de Defesa do Consumidor (CDC), em razão de requerimento do Senador Álvaro Dias e, depois, foi desapensado das demais proposições, por não se tratar de tema incluído na versão final da atualização do CDC. Ao final da 54ª Legislatura, o projeto foi arquivado nos termos do art. 332 do Regimento Interno e do Ato da Mesa nº 2.

Em seguida, por intermédio do Requerimento nº 72, de 2015, de autoria do Senador Flexa Ribeiro, a matéria, que se encontrava instruída na Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), voltou a tramitar, tendo seguido para CAE.

Na CAE, foi aprovado o parecer do relator *ad hoc* da matéria, Senador Benedito de Lira, nos termos da Emenda Substitutiva nº 1 – CAE, que propõe a ampliação do alcance da norma e autoriza a divulgação das informações das peças por qualquer meio, e não exclusivamente por catálogo impresso, como originalmente previsto.

Agora, o Projeto retorna a esta Comissão de Infraestrutura, para que a matéria seja apreciada em decisão terminativa. Não houve apresentação de emendas.

## **II – ANÁLISE**

Consoante o inciso I do art. 104 do Regimento Interno desta Casa, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar sobre a matéria.

O projeto de lei analisado versa sobre direito econômico e direito do consumidor, matéria de competência concorrente da União, Estados e Municípios (art. 24, inciso I e V, da Constituição), compreendida entre as atribuições do Congresso Nacional (*caput* do art. 48 da Constituição) e não está inserida entre aquelas de iniciativa privativa do Presidente da República, previstas no § 1º do art. 61, também de nossa Constituição.

Quanto ao mérito do projeto em tela, estamos de acordo com as análises já realizadas pelas comissões precedentes. Como destacado, a dificuldade de serem encontradas peças de reposição fora da rede de concessionárias autorizadas e os preços abusivos praticados por elas prejudicam não só o consumidor brasileiro, como também as condições de manutenção da frota de veículos circulante no País.

Ao prover o consumidor com as informações necessárias à reposição das peças de seus automóveis fora da rede de concessionárias credenciadas, espera-se contribuir para evitar a dependência do proprietário em relação a um monopólio de seu fornecimento.

Manifestamos nossa concordância com as alterações aprovadas na CAE, pois também entendemos que a norma gerada deve alcançar todas as categorias de veículos e que a disponibilização das informações necessárias à substituição da peça, e a divulgação por qualquer meio, seja ele impresso ou eletrônico, atende aos objetivos do projeto.

Em consequência dessas alterações, é necessária a transformação da proposição em projeto de lei esparsa, conforme propôs a CAE.

No quesito técnica legislativa, a proposição aprovada na CAE não demanda reparos, eis que atendem aos dispositivos da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

Por fim, não vislumbramos, no substitutivo aprovado na CAE, obstáculos jurídicos ou regimentais que o viciem.

Sendo assim, julgamos oportuna e pertinente a aprovação do PLS nº 125, de 2010, com as alterações propostas na emenda substitutiva

constante do relatório do Senador Raimundo Lira aprovado na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE).

### **III – VOTO**

Diante do exposto, o voto é pela aprovação do PLS nº 125, de 2010, na forma de substitutivo apresentado pela CAE (Emenda nº 01-CAE).

Sala da Comissão, 17 de fevereiro de 2016.

Senador Garibaldi Alves Filho, Presidente

Senador Valdir Raupp, Relator



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Reguffe

## PARECER Nº , DE 2015

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS (CAE), sobre o Projeto de Lei do Senado nº 125, de 2010, do Senador Flexa Ribeiro, que *acrescenta art. 32-A à Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, para obrigar o fabricante ou o importador de automóvel a inserir, no manual de manutenção do veículo, relação contendo denominação, marca e código de referência das principais peças que compõem o veículo.*

RELATOR: Senador **REGUFFE**

RELATOR *AD HOC*: Senador **BENEDITO DE LIRA**

### I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 125, de 2010, de autoria do Senador Flexa Ribeiro, que tem por objetivo obrigar o fabricante e o importador de veículo automotor a inserir, no manual de manutenção do veículo, relação de informações que contenha “denominação, marca e código de referência das principais peças que compõem o veículo, na forma do Regulamento”.

O art. 1º do PLS nº 125, de 2010, inclui um novo artigo (nº 32-A) na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Proteção e Defesa do Consumidor – CDC), com o objetivo anteriormente explicitado. Por sua vez, o



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Reguffe

art. 2º encerra cláusula de vigência, de cento e oitenta dias a partir da publicação da lei em que se converter.

Justifica o autor do projeto com a necessidade de estimular a concorrência no mercado de autopeças por meio do acesso à numeração oficial, o que permitirá cotejar seu preço em diversos fornecedores, com consequentes ganhos em economia para as finanças pessoais dos consumidores e em maior segurança e menores níveis de poluição e consumo de combustível para a frota circulante.

O PLS nº 125, de 2010, foi aprovado, sem emendas, na Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA). Posteriormente, na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), o Senador Walter Pinheiro apresentou relatório pela aprovação do projeto na forma de um substitutivo que aumenta o alcance da norma para outras categorias de veículos, tais como motocicletas e ônibus. Porém, em função de aprovação do Requerimento nº 1.438, de 2011, de autoria do Senador Armando Monteiro, para que esta Comissão se manifeste sobre a matéria, o relatório do Senador Walter Pinheiro não chegou a ser votado.

Após o exame da matéria pela CAE, o PLS deve retornar à CI, a quem cabe decisão terminativa.

## II – ANÁLISE

A proposição veio ao exame desta Comissão a requerimento do Senador Armando Monteiro, que argumentou acerca da necessidade de avaliar os custos, para as empresas do setor, decorrentes da obrigatoriedade imposta pelo projeto de lei em análise.

Considerando que a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) deve se manifestar sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, já que lhe cabe a decisão terminativa, a análise desta Comissão restringir-se-á aos aspectos econômico e financeiro da matéria.



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Reguffe

No que tange ao mérito do projeto em tela, estamos de acordo com as análises já realizadas na Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle e na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI). É fato que o consumidor brasileiro, muitas vezes, tem dificuldade de encontrar peças de reposição fora da rede de concessionárias autorizadas, que praticam preços mais caros que as lojas de autopeças.

Como destacado nos pareceres anteriores, a ausência de informação sobre os códigos de referência das peças de reposição de veículos constitui prática abusiva perpetrada pelos fabricantes e importadores de veículos.

Essa prática é conhecida como “abuso de dependência econômica”, isto é, o fabricante do automóvel, ao não informar o código da peça, *abusa de seu poder*, derivado que é da “dependência econômica” de que o consumidor, proprietário do veículo, padece diante do fabricante ou importador. Essa dependência se dá porque o automóvel é fabricado para ser utilizado por pelo menos quinze anos e, nesse período, é necessário adquirir peças de reposição para manutenção do veículo em estado de conservação adequado às regras de circulação.

As montadoras de veículos já confeccionam catálogo de peças, que, inclusive, podem ser facilmente adquiridos no mercado ou, em alguns casos, ser encontrados para consulta gratuita na *internet*. Portanto, não haveria custos novos oriundos da confecção de material específico para atender à obrigatoriedade que se pretende impor.

Ainda que haja algum custo associado à distribuição gratuita do catálogo de peças ou que as empresas do setor tenham alguma perda de receita - já que alguns catálogos de peças são vendidos, e não distribuídos gratuitamente-, esse valor não deve ser expressivo frente à redução de preços de peças e de custos de manutenção de veículos, para o consumidor, provocada pela ampliação do mercado de autopeças.

Embora concordemos com o mérito da proposição, entendemos que não é desejável regulamentar a forma como o catálogo de peças será



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Reguffe

disponibilizado ou distribuído, se impresso, por meio eletrônico ou por meio da *internet*, o que também tem o intuito de desburocratizar e de minimizar o custo de distribuição.

Também manifestamos concordância com a ampliação do escopo da proposição, conforme proposto no parecer apresentado na CI. É que a formulação original do projeto de lei não contempla outras categorias de veículos automotores, como motocicletas, ônibus, caminhões e máquinas agrícolas.

Como o projeto originalmente visa a alterar o CDC, poder-se-ia criar margem para se argumentar que os veículos vendidos a pessoas jurídicas (e portanto fora do alcance da Lei do Consumidor) não deveriam obedecer ao comando aqui analisado. Dessa maneira, a ampliação de alcance das categorias dos veículos exige a transformação da proposição em projeto de lei esparsa, embora utilizando, caso caracterizada a relação de consumo, o sistema de sanções administrativas e penalidades estabelecidas no CDC, no caso de descumprimento do dever previsto no projeto. Se não ficar caracterizada a relação de consumo, a responsabilidade deverá ser apurada nos termos da lei civil.

Assim, julgamos oportuno e pertinente o PLS nº 125, de 2010, com as alterações propostas neste parecer e na emenda substitutiva constante do relatório do Senador Walter Pinheiro apresentado na Comissão de Infraestrutura (CI).

### III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela aprovação do PLS nº 125, de 2010, na forma do seguinte substitutivo:

## **PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 125, DE 2010**



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Reguffe

### EMENDA Nº 1 – CAE (SUBSTITUTIVO)

Obriga o fabricante e o importador de veículo distribuir ou disponibilizar relação contendo denominação, marca e código de referência das principais peças que compõem o veículo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O fabricante e o importador de veículo deverão distribuir ou disponibilizar, por meio conveniente, relação contendo denominação, marca e código de referência das principais peças que compõem o veículo, na forma do Regulamento.

*Parágrafo único.* O descumprimento do *caput* implica a atribuição das sanções previstas na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – Código de Proteção e Defesa do Consumidor, sempre que o negócio jurídico caracterizar relação de consumo, do contrário, a responsabilidade será apurada nos termos da lei civil.

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 22 de setembro de 2015.

Senador RAIMUNDO LIRA, Presidente em exercício

Senador BENEDITO DE LIRA, Relator *ad hoc*



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Reguffe

---

**PARECER Nº       , DE 2010**

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 125, de 2010, do Senador Flexa Ribeiro, que *acrescenta art. 32-A à Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, para obrigar o fabricante ou o importador de automóvel a inserir, no manual de manutenção do veículo, relação contendo denominação, marca e código de referência das principais peças que compõem o veículo.*

RELATOR: Senador **GILBERTO GOELLNER**

**I – RELATÓRIO**

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 125, de 2010, de autoria do Senador Flexa Ribeiro, propõe incluir art. 32-A na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Proteção e Defesa do Consumidor), a fim de obrigar tanto o fabricante como o importador de veículo automotor a inserir no manual de manutenção do veículo uma relação de informações que contenha “*denominação, marca e código de referência das principais peças que compõem o veículo, na forma do Regulamento*”.

O art. 2º do PLS nº 125, de 2010, por sua vez, encerra cláusula de vigência, de cento e oitenta dias a partir da publicação da lei em que se converter.

O autor justifica a proposição ao fundamento de que a relação de peças facilitará a compra, pelo proprietário do automóvel, de peças de reposição para os automóveis adquiridos pelos consumidores, porque tais informações de códigos e referências garantiriam a compatibilidade da peça com o automóvel adquirido, bem como: *a)* estimulariam saudável concorrência no mercado de peças de reposição; *b)* propiciariam melhora no estado geral de conservação da frota circulante, de forma a gerar maior segurança e menor nível de poluição e consumo de combustível.

O PLS nº 125, de 2010, também será analisado pela Comissão de Serviços de Infraestrutura, em caráter terminativo.

Não foram apresentadas emendas.

## II – ANÁLISE

O projeto de lei analisado versa sobre direito econômico, matéria de competência da União (art. 24, inciso I, da Constituição), compreendida entre as atribuições do Congresso Nacional (*caput* do art. 48 da Constituição).

A iniciativa parlamentar é legítima, por força do *caput* do art. 61 da Constituição e porque a matéria não se inclui entre as reservas do § 1º do mesmo artigo. Trata-se, portanto, de proposição legislativa formalmente constitucional.

Sob o enfoque da constitucionalidade material, o projeto não apresenta vícios. Ao contrário, estimula a efetivação dos princípios constitucionais da livre concorrência, da defesa do consumidor e da busca do pleno emprego dos fatores de produção (Constituição, art. 170, incisos IV, V e VIII).

A análise deste projeto pela Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle está em consonância com o art. 102-A do Regimento Interno desta Casa (incisos II, alínea *a*, e III, alínea *a*), segundo o qual compete a esta Comissão opinar sobre proteção do meio ambiente e controle da poluição, bem como contribuir para a melhoria contínua das relações de mercado, em especial as que envolvem fornecedores e consumidores.

Quanto à juridicidade, observa o projeto os aspectos de: *a)* inovação, dado que exige que o fabricante ou importador forneça manual de peças com referências e códigos; *b)* efetividade, porque o consumidor poderá exigir a apresentação do manual de referência das peças; *c)* veiculação normativa adequada, já que o tema deve ser disciplinado por lei ordinária; *d)* coercitividade, já que vincula tanto fabricantes como importadores; e *e)* generalidade, porquanto as normas do projeto se aplicam, indistintamente, a todas as empresas fabricantes ou importadoras de veículos.

A boa técnica legislativa foi observada: não há inclusão de matéria diversa do objeto da lei modificada, que é o Código de Proteção e Defesa do Consumidor, e as expressões utilizadas preenchem os requisitos de redação das disposições normativas.

No mérito, a proposta é louvável, porque a ausência de informação sobre os códigos de referência das peças de reposição de veículos constitui prática abusiva perpetrada pelos fabricantes e importadores de veículos.

Essa prática é conhecida como *abuso de dependência econômica*, isto é, o fabricante do automóvel, ao não informar o código da peça, *abusa de seu poder*, derivado que é da *dependência econômica* de que o consumidor, proprietário do veículo, padece diante do fabricante ou importador.

O abuso de dependência econômica, em oposição ao conceito de abuso de poder econômico, não está fundado na detenção de poder de mercado pelo agente considerado, mas no poder relacional existente entre agentes econômicos distintos, no caso, o fabricante de veículos, de um lado, e o consumidor proprietário do veículo, de outro. O critério objetivo caracterizador do estado de dependência econômica permeia a noção de poder relacional, resultante do fato de que um automóvel é fabricado para ser utilizado por pelo menos quinze anos.

Em conclusão, a confecção de manual de referências dos códigos das peças de reposição contribuirá para o desenvolvimento do setor automotivo, para o barateamento dos custos de manutenção veicular e, em consequência, para a promoção da defesa do consumidor e a proteção ao meio ambiente.

### **III – VOTO**

Diante do exposto, voto pela **aprovação** do PLS nº 125, de 2010.

Sala da Comissão, 23 de novembro de 2010.

RENATO CASAGRANDE, Presidente

GILBERTO GOELLNER, Relator



## SENADO FEDERAL

### PROJETO DE LEI DO SENADO

### Nº 125, DE 2010

Acrescenta art. 32-A à Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, para obrigar o fabricante ou o importador de automóvel a inserir, no manual de manutenção do veículo, relação contendo denominação, marca e código de referência das principais peças que compõem o veículo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, passa a vigorar acrescido do seguinte art. 32-A:

**“Art. 32-A.** O fabricante e o importador de automóvel deverão inserir no manual de manutenção do veículo relação contendo denominação, marca e código de referência das principais peças que compõem o veículo, na forma do Regulamento.”

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

#### JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo facilitar a compra de peças de reposição para os automóveis adquiridos pelos consumidores, diminuindo as dificuldades atualmente existentes.

Tais problemas incluem até mesmo a compra de peças de veículos fabricados num mesmo ano, pois estes compartilham peças com marcas e especificações diferentes, que acabam não tendo compatibilidade com o automóvel adquirido.

2

Cumprе destacar que o Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990) obriga os fabricantes a assegurar a oferta de peças de reposição enquanto não cessar a fabricação do produto, devendo ser mantida a produção das peças por período razoável de tempo, no caso de cessação da produção.

A medida proposta, por outro lado, estimularia uma saudável concorrência no mercado de peças de reposição, o que cria a expectativa de queda em seu preço, com positivos reflexos não só para as finanças pessoais dos proprietários dos veículos, como para o estado geral de conservação da frota circulante, acarretando maior segurança e menores níveis de poluição e consumo.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos dignos Pares para o aperfeiçoamento e ulterior aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões,

Senador **FLEXA RIBEIRO**

*LEGISLAÇÃO CITADA*

**LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990.**

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

CAPÍTULO V  
Das Práticas Comerciais

SEÇÃO II  
Da Oferta

Art. 32. Os fabricantes e importadores deverão assegurar a oferta de componentes e peças de reposição enquanto não cessar a fabricação ou importação do produto.

Parágrafo único. Cessadas a produção ou importação, a oferta deverá ser mantida por período razoável de tempo, na forma da lei.

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

Publicado no **DSF**, em 12/05/2010.