



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 22ª REUNIÃO

(3ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura)

**05/06/2013
QUARTA-FEIRA
às 07 horas e 30 minutos**

**Presidente: Senador Fernando Collor
Vice-Presidente: Senador Sérgio Petecão**



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**22ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 54ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 05/06/2013.**

22ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA
Quarta-feira, às 07 horas e 30 minutos

SUMÁRIO

1ª PARTE - AUDIÊNCIA PÚBLICA

FINALIDADE	PÁGINA
Agenda CI 2013/2014 - Investimento e gestão: desatando o nó logístico do país 2º Ciclo - Financiamento e Gestão de Transportes Painel 1 - Cenário atual da infraestrutura de transportes do Brasil	11

2ª PARTE - DELIBERATIVA

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PLS 406/2008 - Não Terminativo -	SEN. SÉRGIO SOUZA	12
2	PLC 48/2012 - Terminativo -	SEN. SÉRGIO PETECÃO	27
3	PLS 379/2008 - Terminativo -	SEN. WALTER PINHEIRO	59
4	Requerimento 4		74

5	Requerimento 5		77
6	Requerimento 6		79

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Fernando Collor

VICE-PRESIDENTE: Senador Sérgio Petecão

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES		SUPLENTE	
Bloco de Apoio ao Governo(PSOL, PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)			
Lindbergh Farias(PT)	RJ (61) 3303-6426 / 6427	1 Humberto Costa(PT)	PE (61) 3303-6285 / 6286
Delcídio do Amaral(PT)	MS (61) 3303-2452 a 3303 2457	2 José Pimentel(PT)	CE (61) 3303-6390 /6391
Jorge Viana(PT)	AC (61) 3303-6366 e 3303-6367	3 Wellington Dias(PT)	PI (61) 3303 9049/9050/9053
Walter Pinheiro(PT)	BA (61) 33036788/6790	4 Eduardo Lopes(PRB)(26)(27)	RJ (61) 3303-5730
Acir Gurgacz(PDT)(38)(37)(51)(50)	RO (61) 3303-3132/1057	5 Pedro Taques(PDT)	MT (61) 3303-6550 e 3303-6551
João Capiberibe(PSB)(25)	AP (61) 3303-9011/3303-9014	6 Rodrigo Rollemberg(PSB)	DF (61) 3303-6640
Inácio Arruda(PC DO B)	CE (61) 3303-5791 3303-5793	7 Vanessa Grazziotin(PC DO B)	AM (61) 3303-6726
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PSD, PMDB, PP)			
Clésio Andrade(PMDB)(32)(39)(40)(53)(61)	MG (61) 3303-4621 e 3303-5067	1 Romero Jucá(PMDB)(32)(61)	RR (61) 3303-2112 / 3303-2115
Lobão Filho(PMDB)(32)(61)	MA (61) 3303-2311 a 2314	2 Sérgio Souza(PMDB)(10)(32)(17)(9)(61)	PR (61) 3303-6271/ 6261
Eduardo Braga(PMDB)(32)(61)	AM (61) 3303-6230	3 Ricardo Ferraço(PMDB)(32)(61)	ES (61) 3303-6590
Valdir Raupp(PMDB)(32)(61)	RO (61) 3303-2252/2253	4 Roberto Requião(PMDB)(32)(16)(61)	PR (61) 3303-6623/6624
Vital do Rêgo(PMDB)(32)(61)(67)	PB (61) 3303-6747	5 Waldemir Moka(PMDB)(28)(32)(18)(29)(61)	MS (61) 3303-6767 / 6768
Jader Barbalho(PMDB)(32)(61)(73)	PA (61) 3303.9831, 3303.9832	6 Ivo Cassol(PP)(32)(61)	RO (61) 3303.6328 / 6329
Ciro Nogueira(PP)(32)(61)	PI (61) 3303-6185 / 6187	7 Francisco Dornelles(PP)(24)(32)(23)(22)(30)	RJ (61) 3303-4229
Sérgio Petecão(PSD)(33)(56)(36)(57)(60)	AC (61) 3303-6706 a 6713	8 Kátia Abreu(PSD)(33)(34)(36)(57)(60)(61)	TO (61) 3303-2708
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)			
Cícero Lucena(PSDB)(58)(62)(74)	PB (61) 3303-5800 5805	1 Aécio Neves(PSDB)(58)	MG (61) 3303-6049/6050
Flexa Ribeiro(PSDB)(58)	PA (61) 3303-2342	2 Alvaro Dias(PSDB)(58)	PR (61) 3303-4059/4060
Lúcia Vânia(PSDB)(58)(11)(8)	GO (61) 3303-2035/2844	3 VAGO(58)(11)(14)(70)	
Wilder Moraes(DEM)(43)(35)	GO (61)3303 2092 a (61)3303 2099	4 Jayme Campos(DEM)(44)(35)	MT (61) 3303-4061/1048
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PPL, PR)			
Fernando Collor(PTB)(69)	AL (61) 3303-5783/5786	1 Gim(PTB)(69)	DF (61) 3303-1161/3303-1547
Blairo Maggi(PR)(42)(52)(66)(69)	MT (61) 3303-6167	2 Armando Monteiro(PTB)(69)	PE (61) 3303 6124 e 3303 6125
Vicentinho Alves(PR)(71)(72)(41)(69)	TO (61) 3303-6469 / 6467	3 Eduardo Amorim(PSC)(55)(65)(48)(49)(69)	SE (61) 3303 6205 a 3303 6211
Alfredo Nascimento(PR)(69)	AM (61) 3303-1166	4 Antonio Carlos Rodrigues(PR)(69)	SP (061) 3303.6510, 6511 e 6514

- (1) Em 08.02.2011, foi lido o Ofício nº 21, de 2011, da Liderança do PTB, designando o Senador Fernando Collor como membro titular; e os Senadores Armando Monteiro e João Vicente Claudino como membros suplentes, para comporem a CI.
- (2) Os Líderes do PSDB e do DEM comunicam a formação do bloco composto por seus partidos, mediante o Ofício nº 31/11-GLPSDB, de 10.02.2011, lido na sessão do Senado de 25 de fevereiro de 2011.
- (3) Em 17.02.2011, foi lido o Ofício nº 27, de 2011, da Liderança do PSDB, designando os Senadores Flexa Ribeiro, Lúcia Vânia e Paulo Bauer como membros titulares; e os Senadores Aécio Neves, Aloysio Nunes e Cyro Miranda como membros suplentes, para comporem a CI.
- (4) Em 17.02.2011, foi lido o Ofício nº 40, de 2011, da Liderança do PTB, designando o Senador Mozarildo Cavalcanti como membro titular, para compor a CI.
- (5) Em 22.02.2011, foi lido o Ofício nº 18, de 2011, da Liderança do PT e do Bloco de Apoio ao Governo, designando os Senadores Lindbergh Farias, Delcídio Amaral, Jorge Viana, Walter Pinheiro, Blairo Maggi, Acir Gurgacz, Antonio Carlos Valadares e Inácio Arruda como membros titulares; e os Senadores Humberto Costa, José Pimentel, Wellington Dias, Marcelo Crivella, Vicentinho Alves, Pedro Taques, Rodrigo Rollemberg e a Senadora Vanessa Grazziotin como membros suplentes, para comporem a CI.
- (6) Em 22.02.2011, foi lido o Ofício nº 56, de 2011, da Liderança do PMDB, designando os Senadores Valdir Raupp, Waldemir Moka, Lobão Filho, Vital do Rêgo, Ricardo Ferraço, Eduardo Braga, Ciro Nogueira e Francisco Dornelles como membros titulares; e os Senadores Romero Jucá, Gilvam Borges, Roberto Requião, João Alberto Souza, Wilson Santiago, Casildo Maldaner, Eduardo Amorim e Ivo Cassol como membros suplentes, para comporem a CI.
- (7) Em 22.02.2011, foi lido o Ofício nº 12, de 2011, da Liderança do DEM, designando o Senador Demóstenes Torres como membro titular; e o Senador Jayme Campos como membro suplente, para comporem a CI.
- (8) Em 23.03.2011, o Senador Mário Couto é designado membro titular do Bloco Parlamentar PSDB/DEM na Comissão (Of. nº 058/11-GLPSDB), em substituição ao Senador Paulo Bauer.
- (9) Em 29.03.2011, o Senador Gilvam Borges licenciou-se nos termos do art. 43, inciso I, do Regimento Interno, por 121 dias, a partir de 29.03.11, conforme RQS nº 291/2011, deferido na sessão de 29.03.11.
- (10) Em 10.05.2011, o Senador Geovani Borges é designado suplente do Bloco PMDB/PP/PSC/PMN/PV na Comissão, em substituição ao Senador Gilvam Borges (Of. nº 141/2011-GLPMDB).
- (11) Em 01.06.2011, o Senador Cyro Miranda é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão (Of. nº 124/11-GLPSDB), em substituição ao Senador Mário Couto, que passa a integrar a Comissão como membro suplente.
- (12) Em 12.07.2011, o Senador Ivo Cassol licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 126 dias, a partir de 13.07.11, conforme RQS nºs 848 e 849 de 2011, aprovado na sessão de 12.07.11.
- (13) Em 14.07.2011, o Senador Reditário Cassol é designado suplente do Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB/PP/PSC/PMN/PV) na Comissão, em substituição ao Senador Ivo Cassol (Of. nº 223/2011-GLPMDB).

- (14) Em 1º.08.2011, o Senador Alvaro Dias é designado membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria (PSDB) na Comissão, em substituição ao Senador Mário Couto (Of. nº 151/11-GLPSDB).
- (15) O PR deixou de integrar o Bloco de Apoio ao Governo, conforme OF. Nº 056/2011-GLPR, lido na sessão do Senado de 3 de agosto de 2011.
- (16) Em 29.09.2011, o Senador João Alberto Souza afastou-se nos termos do art. 56, inciso I, da Constituição Federal, para assumir o cargo de Secretário-Chefe da Assessoria de Programas Especiais, da Casa Civil do Estado do Maranhão, conforme OF. Nº 208/2011-GSJALB.
- (17) Em 06.10.2011, o Senador Sérgio Souza é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Geovani Borges (OF. nº 272/2011 - GLPMDB).
- (18) Em 08.11.2011, vago em virtude de o Senador Wilson Santiago ter deixado o mandato.
- (19) Em 14.11.2011, vago em razão do término do mandato do Senador Reditário Cassol, em face da reassunção do membro titular, Senador Ivo Cassol (Of. nº 656/2011-GSICAS).
- (20) Nos termos da decisão do Presidente do Senado publicada no DSF de 17.11.2011.
- (21) Em 16.11.2011, o Senador Ivo Cassol é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (OF. GLPMDB nº 294/2011).
- (22) Em 06.12.2011, o Senador Eduardo Amorim licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 121 dias, conforme os Requerimentos nºs 1.458 e 1.459/2011, aprovados na sessão de 30.11.2011.
- (23) Vaga cedida temporariamente ao PR (OF. Nº 308/2011-GLPMDB).
- (24) Em 07.12.2011, o Senador Lauro Antonio é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Eduardo Amorim, em virtude de vaga cedida temporariamente ao PR. (Of. 20/2011-GLPR)
- (25) Em 08.12.2011, o Senador João Capiberibe é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Antonio Carlos Valadares. (Of. nº 148/2011-GLDBAG)
- (26) Em 02.03.2012, lido ofício do Senador Marcelo Crivella comunicando, nos termos do inciso II do art. 39 do Regimento Interno do Senado Federal, o afastamento do exercício do mandato de Senador para assumir o cargo de Ministro de Estado da Pesca e Aquicultura (Of. nº 34/2012-GSMC).
- (27) Em 06.03.2012, o Senador Eduardo Lopes é designado membro suplente do Bloco Parlamentar de Apoio ao Governo, em substituição ao Senador Marcelo Crivella (Of. nº 30/2012 - GLDBAG).
- (28) Em 20.03.2012, o Senador Clésio Andrade comunicou ao Senado sua filiação partidária ao PMDB (Of.GSCAND nº 91/2012, lido na sessão desta data).
- (29) Em 20.03.2012, o Senador Clésio Andrade é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (Of.GLPMDB nº 36/2012).
- (30) Em 05.04.2012, vago em virtude de o Senador Lauro Antonio não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Eduardo Amorim.
- (31) Em 10.04.2012, foi lido expediente do Senador Eduardo Amorim comunicando ter o PSC deixado de integrar o Bloco Parlamentar da Maioria; foi lido também o OF. Nº 004/2012-GLBUF/SF, da Liderança do Bloco Parlamentar União e Força e da Liderança do PSC, comunicando que o PSC passou a integrar aquele Bloco.
- (32) Em 13.4.2012, foi lido o Of. 67/2012, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria, designando os Senadores Valdir Raupp, Waldemir Moka, Lobão Filho, Vital do Rêgo, Ricardo Ferraço, Eduardo Braga e Ciro Nogueira como membros titulares e os Senadores Romero Jucá, Sérgio Souza, Roberto Requião, Francisco Dornelles, Clésio Andrade, Casildo Maldaner e Ivo Cassol como membros suplentes, para compor a CI.
- (33) Em virtude do parágrafo único do art. 78 do RISF, foi feito novo cálculo de proporcionalidade partidária, tendo em vista a criação do Partido Social Democrático, cálculo esse aprovado na reunião de Lídere de 14.02.2012.
- (34) As notas que se referiam à vaga do Bloco Parlamentar da Maioria deixam de ali ser alocadas em razão do mencionado na nota anterior.
- (35) Em 17.4.2012, em substituição ao Senador Demóstenes Torres, o Senador Jayme Campos é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, ficando a vaga de suplente a ser indicada posteriormente (Of. nº 19/2012-GLDEM).
- (36) Em 17.04.2012, foi lido o Ofício nº 0005/2012, da Liderança do Partido Social Democrático - PSD, designando a Senadora Kátia Abreu como membro titular e o Senador Sérgio Petecão como membro suplente, para compor a Comissão.
- (37) Senador Acir Gurgacz licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 123 dias, a partir de 29.06.12, conforme os Requerimentos nºs 609 e 610, de 2012, aprovados na sessão de 28.06.12.
- (38) Em 04.07.2012, o Senador Assis Gurgacz é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Acir Gurgacz (Of nº 088/2012-GLDBAG).
- (39) Senador Valdir Raupp licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 122 dias, a partir de 16.07.12, conforme os Requerimentos nºs 677 e 678, de 2012, aprovados na sessão de 11.07.12.
- (40) Em 1º.08.2012, o Senador Tomás Correia é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Valdir Raupp (OF. GLPMDB nº 181/2012).
- (41) Senador Blairo Maggi licenciou-se nos termos do art. 43, inciso I e II, do Regimento Interno, por 130 dias, a partir de 09.08.12, conforme os Requerimentos nºs 724 e 725/2012, aprovados na sessão de 07.08.12.
- (42) Em 09.08.2012, o Senador Gim Argello é designado membro titular do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Mozarildo Cavalcanti (OF. Nº 093/2012/BLUFOR/SF).
- (43) Em 03.09.2012, o Senador Wilder Moraes é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, em substituição ao Senador Jayme Campos (OF. Nº 045/12-GLDEM).
- (44) Em 03.09.2012, o Senador Jayme Campos é designado membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, em decorrência da designação do Senador Wilder Moraes como titular (OF. Nº 045/12-GLDEM).
- (45) Em 02.10.2012, a Senadora Kátia Abreu licenciou-se nos termos do art. 43, inciso II, do Regimento Interno, por 121 dias, a partir de 02.10.2012, conforme RQS nº 869/2012, deferido na sessão de 01.10.2012.
- (46) Em 16.10.2012, o Senador Marco Antônio Costa é designado membro titular do PSD/PSOL na Comissão, em substituição à Senadora Kátia Abreu (Of. nº 55/2012 - GLPSD).
- (47) Em 17.10.2012, foi lido o Ofício nº 115/2012-BLUFOR/SF, dos Senadores Gim Argello, Vicentinho Alves e João Costa, comunicando que o PPL passou a integrar o Bloco Parlamentar União e Força.
- (48) Em 17.10.2012, foi lido na Sessão Deliberativa Ordinária do Senado Federal o Ofício GSVALV nº 415/2012, do Senador Vicentinho Alves, comunicando, nos termos do inciso II do art. 39 do Regimento Interno do Senado Federal, o seu afastamento do exercício do mandato para assumir o cargo de Secretário Extraordinário do Estado do Tocantins para Assuntos Legislativos junto ao Congresso Nacional (Diário Oficial do Estado do Tocantins nº 3.735, de 17.10.2012).
- (49) Em 17.10.2012, o Senador João Costa é designado membro suplente do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Vicentinho Alves (Of. nº 104/2012/BLUFOR/SF).
- (50) Vago em virtude de o Senador Assis Gurgacz não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Acir Gurgacz, em 30.10.2012 (Of. GSAGUR-172/2012).
- (51) Em 30.10.2012, o Senador Acir Gurgacz é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Assis Gurgacz (Of. nº 140/2012 - GLDBAG).
- (52) Em 6.11.2011, foi lido o Of. 214/12-GSGA, do Senador Gim, solicitando ao Presidente do Senado a substituição do seu nome parlamentar "Senador Gim Argello" pelo nome "Senador Gim".
- (53) Vago em virtude de o Senador Tomás Correia não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Valdir Raupp, em 15.11.2012.
- (54) Em 23.11.2012, o Senador Valdir Raupp é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (OF. GLPMDB nº 359/2012).
- (55) Vago em virtude de o Senador João Costa não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Vicentinho Alves, em 30.01.2013.
- (56) Vago em virtude de o Senador Marco Antônio Costa não exercer mais o mandato devido ao retorno da titular, Senadora Kátia Abreu, em 31.01.2013.
- (57) Em 07.02.2013, a Senadora Kátia Abreu é designada membro suplente do PSD na Comissão, em substituição ao Senador Sérgio Petecão, que assume a vaga de titular (OFÍCIO nº 013/2013-GLPSD).
- (58) Em 07.2.2013, foi lido o Of. Nº 014/13, da Liderança do PSDB, designando os Senadores Aloysio Nunes Ferreira, Flexa Ribeiro e Lúcia Vânia, como membros titulares, e os Senadores Aécio Neves, Alvaro Dias e Cyro Miranda, como membros suplentes, para compor a Comissão.
- (59) Em 26.02.2013, a Comissão reunida elegeu os Senadores Fernando Collor e Sérgio Petecão Presidente e Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (OF. nº 001/2013 - CI).
- (60) O Partido Social Democrático (PSD) passa a integrar o Bloco Parlamentar da Maioria, conforme OF. GLPMDB nº 032/2013, lido na sessão de 19.02.2013.
- (61) Em 26.02.2013, foi lido o Ofício GLPMDB nº 63/2013, designando os Senadores Clésio Andrade, Lobão Filho, Eduardo Braga, Valdir Raupp, Casildo Maldaner, Eunício Oliveira, Ciro Nogueira e Sérgio Petecão, como membros titulares, e os Senadores Romero Jucá, Sérgio Souza, Ricardo Ferraço, Roberto Requião, Waldemir Moka, Ivo Cassol, Francisco Dornelles e a Senadora Kátia Abreu, como membros suplentes, para comporem o Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão.
- (62) Vago em razão de o Senador Aloysio Nunes Ferreira não pertencer mais à Comissão (Of. 90/2013-GLPSDB).
- (63) Nova proporcionalidade: (sessão do Senado Federal de 12/03/2013)
"A Presidência comunica aos Srs. Líderes que - tendo em vista o Ofício nº 025, de 2013, e respectivo aditamento, da Liderança do Bloco União e Força, de solicitação de ajuste na composição das Comissões Permanentes desta Casa, tendo em vista a Nota Técnica da Secretaria-Geral da Mesa assinada pelos Líderes do PMDB, PT, PSDB, PTB, PP, PR, DEM, PSB, PCdoB, PSD e PPL – determina a publicação do recálculo da proporcionalidade partidária para as Comissões Permanentes do Senado Federal, ajustado ao resultado definitivo das eleições de 2010, em virtude da retotalização de votos pela Justiça Eleitoral e da decisão dos Líderes Partidários.
Assim, a Presidência, dando cumprimento a este critério estabelecido pelas Lideranças, solicita aos Srs. Líderes que procedam aos ajustes necessários na composição dos colegiados técnicos da Casa."

- (64) Bloco Parlamentar da Maioria: 7 titulares e 7 suplentes (1 vaga compartilhada).
Bloco de Apoio ao Governo: 7 titulares e 7 suplentes (1 vaga compartilhada).
Bloco Parlamentar Minoria: 4 titulares e 4 suplentes.
Bloco Parlamentar União e Força: 4 titulares e 4 suplentes.
- (65) Em 13.03.2013, o Senador João Costa é designado membro suplente do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão (Of. BLUFOR nº 62/2013).
- (66) Em 13.03.2013, o Senador Alfredo Nascimento é designado membro titular do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Gim (Of. BLUFOR nº 63/2013).
- (67) Em 13.03.2013, o Senador Vital do Rêgo é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Casildo Maldaner (Of. GLPMDB nº 114/2013).
- (68) Em 20.03.2013, o PSOL passa a integrar o Bloco de Apoio ao Governo, nos termos do Ofício GSRR nº 43/2013).
- (69) Em 20.03.2013, são designados membros titulares os Senadores Fernando Collor, Blairo Maggi, João Costa e Alfredo Nascimento, e como membros suplentes os Senadores Gim, Armando Monteiro, Eduardo Amorim e Antonio Carlos Rodrigues para comporem o Bloco Parlamentar União e Força na Comissão (Of. BLUFOR nº 49/2013).
- (70) Vago em 09.04.2013, em razão de o Senador Cyro Miranda não pertencer mais à Comissão (Of. nº 115/2013-GLPSDB).
- (71) Vago em virtude de o Senador João Costa não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Vicentinho Alves, em 23.04.2013.
- (72) Em 23.04.2013, o Senador Vicentinho Alves é designado membro titular do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão (Of. nº 86/2013-BLUFOR).
- (73) Em 24.04.2013, o Senador Jader Barbalho é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Eunício Oliveira (Of. 164/2013-GLPMDB).
- (74) Em 20.05.2013, o Senador Cícero Lucena é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão (Of. nº 134/2013-GLPSDB).

REUNIÕES ORDINÁRIAS:
SECRETÁRIO(A): ALVARO ARAÚJO SOUZA
TELEFONE-SECRETARIA: 3303-4607
FAX: 3303-3286

PLENÁRIO Nº 13 - ALA ALEXANDRE COSTA
TELEFONE - SALA DE REUNIÕES: 3303-3292
E-MAIL: scomci@senado.gov.br



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE COMISSÕES
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

**3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
54ª LEGISLATURA**

**Em 5 de junho de 2013
(quarta-feira)
às 07h30**

PAUTA

22ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

1ª PARTE	Audiência Pública
2ª PARTE	Deliberativa
Local	Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 13

1ª PARTE**Audiência Pública****Assunto / Finalidade:**

Agenda CI 2013/2014 - Investimento e gestão: desatando o nó logístico do país
2º Ciclo - Financiamento e Gestão de Transportes
Painel 1 - Cenário atual da infraestrutura de transportes do Brasil

Requerimento(s) de realização de audiência:

- [RQI 1/2013](#), Senador Fernando Collor

Convidados:

- **Luiz Afonso dos Santos Senna**
Professor - Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS
- **Wagner Ferreira Cardoso**
Secretário Executivo - Conselho Temático Permanente de Infraestrutura da
Confederação Nacional da Indústria - CNI

2ª PARTE**PAUTA****ITEM 1****PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 406, de 2008****- Não Terminativo -**

Altera a Lei nº 8.630, de 1993, para revigorar a cobrança do Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso - AITP, e dá outras providências.

Autoria: Senadora Ada Mello

Relatoria: Senador Sérgio Souza

Relatório: Pela prejudicialidade

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)
[Avulso de requerimento](#)
[Emendas apresentadas nas Comissões](#)
Comissão de Assuntos Econômicos
[Relatório](#)
[Relatório](#)
[Anexos](#)
[Relatório](#)
[Parecer aprovado na comissão](#)
Comissão de Serviços de Infraestrutura
[Relatório](#)

ITEM 2**PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 48, de 2012****- Terminativo -**

Obriga a construção e a manutenção de estações de apoio a condutores de veículo de transporte de carga ou de veículo de transporte público de passageiros, no âmbito das concessões rodoviárias federais.

Autoria: Deputado Onofre Santo Agostini

Relatoria: Senador Sérgio Petecão

Relatório: Pela aprovação do projeto e das emendas nº 01-CCJ e 03-CAE, e pela rejeição da emenda nº 02-CAE

Observações:

Em reunião realizada no dia 15/05/2013, foi lido o relatório e, durante a discussão da matéria, a pedido do relator, o projeto foi retirado de pauta para ajustes no relatório

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Requerimento](#)

[Emendas apresentadas nas Comissões](#)

Comissão de Assuntos Econômicos

[Relatório](#)

[Parecer aprovado na comissão](#)

Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

[Relatório](#)

[Parecer aprovado na comissão](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Relatório](#)

ITEM 3

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 379, de 2008

- Terminativo -

Dispõe sobre incentivo à exploração e implantação de centrais de geração a partir de fonte eólica e dá outras providências.

Autoria: Senador Renato Casagrande

Relatoria: Senador Walter Pinheiro

Relatório: Pela aprovação

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Assuntos Econômicos

[Relatório](#)

[Relatório](#)

[Relatório](#)

[Parecer aprovado na comissão](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 4

REQUERIMENTO Nº , DE 2013

Requeiro, nos termos do artigo 93, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, para discutir sobre a restauração e duplicação da BR-251, convidando as autoridades relacionadas em anexo.

Autoria: Senador Clésio Andrade

Observações:

Lido na reunião de 22/05/2013

ITEM 5

REQUERIMENTO Nº , DE 2013

Com fundamento nos artigos 49, X, 58, §2º, VI, 70 e 71, VII, todos da Constituição Federal, combinados com os artigos 90, VI, IX e X, e 104 do Regimento Interno do Senado Federal, e ainda com o art. 4º, I, 'b', da Resolução do TCU nº 215/08, alterada

pela Resolução do TCU nº 248/12, requeremos seja providenciada, junto ao Tribunal de Contas da União, a disponibilização a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal o acesso ao Sistema FISCALIS, daquele Tribunal, bem como o devido treinamento para uso do programa a servidores desta Casa legislativa.

Autoria: Senador Fernando Collor

ITEM 6

REQUERIMENTO Nº , DE 2013

Requeiro, nos termos do artigo 93, inciso II do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de Audiência Pública nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura-CI, para tratar do Impacto de Longo Prazo da Qualidade Universalizada da Educação na Economia, na Infraestrutura e no Bem-Estar Social.

Autoria: Senador Fernando Collor

1ª PARTE - AUDIÊNCIA PÚBLICA

1

2ª PARTE - DELIBERATIVA

1

PARECER N° , DE 2013

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 406, de 2008, da Senadora Ada Mello, que *Altera a Lei nº 8.630, de 1993, para revigorar a cobrança do Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso - AITP, e dá outras providências.*

RELATOR: Senador **JOSÉ PIMENTEL**

I – RELATÓRIO

Em análise nesta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei do Senado nº 406, de 2008, de autoria da Senadora Ada Mello, que pretende revigorar a cobrança do Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso – AITP.

Trata-se de um adicional tributário instituído quando da reforma do sistema portuário do País, destinado à indenização dos trabalhadores que perderiam direitos em função das reformulações necessárias para agilizar a operação nos portos e reduzir o denominado custo Brasil.

A autora explica que esse adicional destinava-se a pagar os encargos de indenização dos trabalhadores portuários avulsos que requereram o cancelamento de seu registro profissional. A gestão dos recursos cabe ao Banco do Brasil S/A, que também é responsável pelo pagamento das indenizações.

Na justificação consta também uma série de dados que comprovam a situação de insuficiência de fundos para o pagamento dos direitos das indenizações remanescentes. Mesmo obtendo o reconhecimento judicial, os trabalhadores portuários acabam não recebendo os seus créditos, por absoluta falta de recursos.

O projeto será analisado, ainda, pelas Comissões de Serviços de Infraestrutura e de Assuntos Sociais, cabendo a esta última a decisão terminativa.

Ao projeto foram apresentadas duas emendas.

II – ANÁLISE

A despeito do indiscutível mérito da matéria, vale lembrar que o Governo editou a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012, que *Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências*, revogando, em seu artigo 62, a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que se pretende alterar com o presente projeto de lei sob exame.

Em razão disso, o Projeto de Lei do Senado nº 406, de 2008, perde sua oportunidade, ficando, portanto, prejudicado.

III – VOTO

Em face das considerações expostas, opinamos, nos termos do artigo 334 do Regimento Interno do Senado Federal, pela prejudicialidade do Projeto de Lei do Senado nº 406, de 2008, bem como das Emendas Aditivas nºs 1 e 2.

Sala da Comissão, de março de 2013.

_____, Presidente

_____, Relator

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 406/2008****(Da Sr^a. Ada Mello)****EMENDA ADITIVA Nº**

Acrescente-se ao Art. 2º do Projeto de Lei do Senado nº 406 de 2008 o seguinte § 2º, renumerando-se o Parágrafo único para §1º:

Art. 2º

.....

§ 2º - Os valores oriundos de recursos do caixa do próprio Banco do Brasil e que este, por força de determinação judicial, tenha sido, ou venha a ser, obrigado a pagar aos trabalhadores portuários avulsos a título de complementação ou de indenização integral, serão levados a débito da conta Fundo de

indenização do Trabalhador Portuário Avulso - FITP, como forma de ressarcimento ao Banco dos valores despendidos.

JUSTIFICAÇÃO

Ao Banco do Brasil foi confiada a gestão contábil do FITP, consoante o art. 67, §3º, da Lei 8.630/93, com a atribuição de recolher o AITP, cuja vigência cessou em 31.12.1997, receber os pedidos de indenização oriundos do OGMO e efetuar o pagamento das indenizações aos trabalhadores portuários avulsos, nos exatos limites das disponibilidades do Fundo, consoante Art. 6º, da Portaria Interministerial nº 618/1994.

Em decorrência do término da vigência do Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso - AITP (principal fonte de recursos do Fundo), em 31.12.1997, os recursos tornaram-se cada vez mais escassos e o Banco do Brasil, Gestor Contábil do Fundo, viu-se impossibilitado de prosseguir o pagamento das indenizações aos trabalhadores classificados por ordem cronológica de entrega da documentação. Em dezembro de 2000, por insuficiência de recursos para indenizar todos os portuários que solicitaram o cancelamento de seus registros nos OGMO, o Banco do Brasil, ajuizou Ação de Consignação em Pagamento (Processo nº 1553/2001), com pedido de depósito judicial imediato do saldo do Fundo, na Comarca de Tutóia(MA). A Juíza Titular daquela Comarca despachou favoravelmente à referida ação, em 03.10.2001, determinando que o saldo remanescente no Fundo fosse depositado em contas de depósitos judiciais à disposição daquele Juízo.

Com a transferência dos recursos para depósitos em consignação, o pagamento das indenizações passou a ser efetuado somente mediante alvará autorizativo expedido pelo Juiz competente. Todavia, O Banco do Brasil continuou respondendo diversas consultas oriundas do Poder Judiciário de várias localidades, que solicitavam informações a respeito da efetivação de depósitos judiciais ou de pagamentos em favor de portuários que ingressaram na justiça para reivindicar seus direitos.

As ações judiciais têm sido movidas contra os OGMO e/ou Banco do Brasil, sendo favoráveis quase todas as demandas, como o Banco é o Gestor Contábil do FITP, os Juízes têm determinado o pagamento independentemente de haver recursos disponíveis no Fundo.

Os recursos necessários ao atendimento dos requerimentos pendentes de pagamento, objeto da Ação de Consignação ajuizada pelo Banco, correspondem a R\$427,4 milhões, a preços de dezembro/2010, se atualizados pelo INPC, conforme legislação aplicável. Os valores em contas de depósitos judiciais somavam R\$ 4 mil, em 31.12.2010, à disposição do Juízo de Direito das Comarcas de Cruzeiro do Sul (AC).

Considerando a insuficiência de recursos e a impossibilidade de cumprimento da determinação judicial de pagamento do adicional a débito da conta Fundo de indenização do

Trabalhador Portuário Avulso - FITP, como forma de ressarcimento dos valores despendidos, que por força de determinação judicial o Banco do Brasil tenha sido, ou venha a ser, obrigado a pagar aos trabalhadores portuários avulsos a título de complementação ou de indenização integral.

Sala da Comissão, de abril de 2012.

Senador José Pimentel
PT/CE

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 406/2008****(Da Sr^a. Ada Mello)****EMENDA ADITIVA Nº**

Inclua-se no Projeto de Lei do Senado nº 406, de 2008, o seguinte art. 3º, renumerando-se os demais:

Art. 3º. O Art. 67 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, passa a vigorar acrescido do seguinte §4º:

§4º - O Banco do Brasil S.A. apresentará, anualmente, relatório de gestão ao Grupo Executivo para Modernização dos Portos - GEMPO, que avaliará os resultados obtidos, para posterior envio ao Tribunal de Contas da União - TCU.

JUSTIFICAÇÃO

Coube ao Banco do Brasil a gestão contábil do FITP, consoante o art. 67, §3º, da Lei 8.630/93, e operacional com a atribuição de recolher o AITP, receber os pedidos de indenização oriundos do OGMO e efetuar o pagamento das indenizações aos trabalhadores portuários avulsos, nos exatos limites das disponibilidades do Fundo, consoante Art. 6º, da Portaria Interministerial nº 618/1994.

Além das atribuições operacionais, o Banco elabora o Relatório de Prestação de Contas Ordinária Anual, em decorrência do disposto nos artigos 70 e 71 da Constituição Federal, observa o disposto na Instrução Normativa TCU nº 57, de 27.08.2008, na Decisão Normativa TCU nº 100, de 07.10.2009, na Decisão Normativa TCU nº 102, de 02.12.2009 e na Portaria TCU nº 389, de 21.12.2009. O FITP está

sujeito à auditoria da Secretaria Federal de Controle Interno – SFCI da Controladoria Geral da União, vinculada à Presidência da República, conforme dispõe o art. 6º, do Decreto nº 1.035, de 30.12.1993.

O Grupo Executivo para Modernização dos Portos – GEMPO, criado pelo Decreto nº 1.467, de 27.04.1995, Órgão da União responsável pela modernização portuária, é composto por representantes dos ministérios dos Transportes, do Trabalho, da Fazenda, da Indústria e Comércio, do Turismo e da Marinha, além de contar com a participação do Ministério Público do Trabalho, como convidado. Tem as funções de dirigir nacionalmente o processo de modernização dos portos e de fiscalização e sanção para buscar o efetivo funcionamento dos OGMO e cumprimento da Lei nº 8.630/93.

Dentre as competências do GEMPO, destacam-se: elaborar, implementar e monitorar o Programa Integrado de Modernização Portuária; adotar providências que estabeleçam o novo ordenamento das relações entre os trabalhadores e os usuários dos serviços portuários; adotar medidas visando o efetivo funcionamento dos órgãos gestores de mão-de-obra e dos Conselhos de Autoridade Portuária, bem assim a racionalização das estruturas e procedimentos das administrações portuárias.

Dentre as causas que explicam a falta de recursos para atendimento dos trabalhadores portuários, além do fim do AITP em 1997, destacam-se as lacunas na legislação vigente, que permitiram decisões judiciais favoráveis àqueles trabalhadores, com o consequente aumento do volume de requerimentos de indenizações, cujos requerimentos eram validados pelos próprios OGMO responsáveis, sendo remetidos ao Banco do Brasil para efetuar os pagamentos das indenizações, sem qualquer atribuição de verificação desse documento.

Embora os dispositivos legais evidenciem as responsabilidades e competências dos diversos órgãos, ainda persistem situações de impasse quanto às atribuições e competências dos órgãos envolvidos na gestão do Fundo de indenização do Trabalhador Portuário Avulso - FITP. Atualmente é o Banco do Brasil o responsável pela elaboração e entrega da Prestação de Contas do Fundo diretamente ao TCU e à CGU. Assim, ratifica-se a necessidade de se buscar a criação de dispositivo legal que defina o envolvimento dos Ministérios designados para a constituição do GEMPO, na avaliação e validação das informações constantes da prestação de contas elaborada pelo Banco e envio ao Tribunal de Contas da União – TCU.

Sala da Comissão, de abril de 2012.

Senador José Pimentel
PT/CE

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2008

Altera a Lei nº 8.630, de 1993, para revigorar a cobrança do Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso – AITP, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 61 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 61.** Fica revigorado o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário – AITP destinado a atender aos encargos de indenização pelo cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, nos termos desta Lei.

§ 1º O AITP terá vigência pelo período de quatro anos, prorrogável automaticamente, enquanto houver indenizações a serem pagas aos trabalhadores portuários avulsos referidos no art. 61-A.

§ 2º Satisfeitas as indenizações de que tratam os arts. 59 e 60, o saldo remanescente no Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso – FITP será destinado ao Fundo de Amparo ao Trabalhador – FAT, com a finalidade de financiar programas de qualificação e requalificação profissional dos trabalhadores portuários. (NR)”

Art. 2º A Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 61-A:

“**Art. 61-A.** Os recursos arrecadados com o AITP se destinam, exclusivamente, ao pagamento dos encargos de indenização dos trabalhadores portuários avulsos:

I – que tenham requerido o cancelamento de registro nos termos do art. 58 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

II – cujos dados tenham sido encaminhados pelos respectivos Órgãos Gestores de Mão-de-Obra – OGMO ao órgão gestor do FITP, em conformidade com o disposto no art. 68 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

III – que já tenham a Autorização de Pagamento – AT emitida pelo órgão gestor do FITP; e

IV – que, mediante Termo de Adesão, declarem, sob as penas da lei, que não estão, nem ingressarão em juízo para discutir qualquer aspecto da indenização.

Parágrafo único. O Termo de Adesão referido no inciso IV será firmado no prazo e na forma definidos em regulamento, que deverá conter a expressa concordância do trabalhador com o valor do AITP proposto pelo órgão gestor do FITP.”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor no primeiro dia do exercício financeiro subsequente ao da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Com o advento da Lei nº 8.630, de 15 de fevereiro de 1993, foi criado o Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso – FTIP, que tinha por finalidade prover recursos para o atendimento dos encargos de indenização aos trabalhadores portuários avulsos que requereram o cancelamento de seu registro profissional.

A constituição desse Fundo situava-se num conjunto de medidas voltadas para o programa de modernização dos portos, regulamentado pela Lei nº 8.630, de 1993, que dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias.

A gestão do FITP foi entregue ao Banco do Brasil, com a atribuição de recolher o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso – AITP, devido pelos operadores portuários responsáveis pela carga e descarga de mercadorias exportadas e importadas por navegação de longo curso, bem como de efetuar o pagamento das indenizações àqueles trabalhadores avulsos dos portos que haviam requerido o cancelamento do registro profissional.

Infelizmente, apenas uma parcela desses trabalhadores recebeu sua indenização.

Segundo informações do Banco do Brasil, existiam, em 31 de dezembro de 2005, 8.745 fichas-cadastro, sendo 7.803 referentes a pedidos de indenizações do principal e 942 referentes a complementações de indenizações.

Os recursos necessários ao atendimento desses pedidos correspondiam, em valores de dezembro de 2005, a R\$ 334 milhões, atualizados pelo Índice de Preço ao Consumidor – INPC. Já os recursos disponíveis no banco somavam, em 31 de dezembro

de 2005, R\$ 4.100.000,00, suficientes para atender somente a 1,2% do estoque de fichas-cadastro.

Ainda segundo relatório do gestor do FITP, o Banco do Brasil encontra-se, atualmente, impossibilitado de continuar efetuando o pagamento das indenizações aos trabalhadores classificados por ordem cronológica de entrega da documentação ao banco, devido à falta de recursos disponíveis.

Em dezembro de 2000, por motivo de insuficiência de recursos para indenizar todos os portuários que solicitaram o cancelamento de seus registros junto ao OGMO local, o gestor do FITP ajuizou Ação de Consignação em Pagamento com pedido acautelatório de depósito imediato do saldo do Fundo, na Comarca de Tutóia (MA).

A Juíza Titular daquela comarca despachou favoravelmente à aludida ação em 3 de outubro de 2001. A partir dessa data, os recursos remanescentes foram colocados à disposição da Justiça. Em 31 de dezembro de 2005, o saldo de recursos disponíveis em Depósitos Judiciais junto às agências de Tutóia (MA) e de Imbituba (SC) era de R\$ 284.423,55 e R\$ 3.882.458,61, respectivamente, totalizando R\$ 4.166.882,16.

Assim, com o objetivo de atender os trabalhadores que ainda não tiveram acesso à indenização, estamos propondo o restabelecimento da cobrança do AITP por mais quatro anos, prorrogável automaticamente, enquanto houver indenizações a serem pagas.

Diante da relevância do tema, estamos convencidos de que os nobres pares emprestarão todo apoio a esta iniciativa, que possui indiscutível alcance social.

Sala das Sessões,

Senadora ADA MELLO

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993

Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.

.....

Art. 59. É assegurada aos trabalhadores portuários avulsos que requeiram o cancelamento do registro nos termos do artigo anterior:

I – indenização correspondente a Cr\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros), a ser paga de acordo com as disponibilidades do fundo previsto no art. 64 desta lei;

II – o saque do saldo de suas contas vinculadas do FGTS, de que dispõe a Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990.

§ 1º O valor da indenização de que trata o inciso I deste artigo será corrigido monetariamente, a partir de julho de 1992, pela variação mensal do Índice de Reajuste do Salário Mínimo (IRSM), publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

§ 2º O cancelamento do registro somente surtirá efeito a partir do recebimento pelo trabalhador portuário avulso, da indenização .

§ 3º A indenização de que trata este artigo é isenta de tributos da competência da União.

Art. 60. O trabalhador portuário avulso que tenha requerido o cancelamento do registro nos termos do art. 58 desta lei para constituir sociedade comercial cujo objeto seja o exercício da atividade de operador portuário, terá direito à complementação de sua indenização, no valor

correspondente a Cr\$ 12.000.000,00 (doze milhões de cruzeiros), corrigidos na forma do disposto no § 1º do artigo anterior, mediante prévia comprovação da subscrição de capital mínimo equivalente ao valor total a que faça jus.

Art. 61. É criado o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (AITP) destinado a atender aos encargos de indenização pelo cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, nos termos desta lei.

Parágrafo único. O AITP terá vigência pelo período de 4 (quatro) anos, contados do início do exercício financeiro seguinte ao da publicação desta lei.

Art. 62. O AITP é um adicional ao custo das operações de carga e descarga realizadas com mercadorias importadas ou exportadas, objeto do comércio na navegação de longo curso.

Art. 63. O adicional incide nas operações de embarque e desembarque de mercadorias importadas ou exportadas por navegação de longo curso, à razão de 0,7 (sete décimos) de Ufir por tonelada de granel sólido, 1,0 (uma) de Ufir por tonelada de granel líquido e 0,6 (seis décimos) de Ufir por tonelada de carga geral, solta ou unitizada.

Art. 64. São isentas do AITP as operações realizadas com mercadorias movimentadas no comércio interno, objeto de transporte fluvial, lacustre e de cabotagem.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, considera-se transporte fluvial, lacustre e de cabotagem a ligação que tem origem e destino em porto brasileiro.

Art. 65. O AITP será recolhido pelos operadores, portuários responsáveis pela carga ou descarga das mercadorias até dez dias após a entrada da embarcação no porto de carga ou descarga em agência do Banco do Brasil S.A., na praça de localização do porto.

§ 1º Dentro do prazo previsto neste artigo, os operadores portuários deverão apresentar à Receita Federal o comprovante do recolhimento do AITP.

§ 2º O atraso no recolhimento do AITP importará na inscrição do débito em Dívida Ativa, para efeito de cobrança executiva, nos termos da legislação em vigor.

§ 3º Na cobrança executiva a dívida fica sujeita à correção monetária, juros de mora de 1% (um por cento) ao mês e multa de 20% (vinte por cento) sobre a importância devida.

§ 4º Os órgãos da Receita Federal não darão seguimento a despachos de mercadorias importadas ou exportadas, sem comprovação do pagamento do AITP.

Art. 66. O produto da arrecadação do AITP será recolhido ao fundo de que trata o art. 67 desta lei.

Art. 67. É criado o Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (FITP), de natureza contábil, destinado a prover recursos para indenização do cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, de que trata esta lei.

§ 1º São recursos do fundo:

I – o produto da arrecadação do AITP;

II – ~~(Vetado)~~;

III – o produto do retorno das suas aplicações financeiras;

IV – a reversão dos saldos anuais não aplicados.

§ 2º Os recursos disponíveis do fundo poderão ser aplicados em títulos públicos federais ou em outras operações aprovadas pelo Ministro da Fazenda.

§ 3º O fundo terá como gestor o Banco do Brasil S.A.

Art. 68. Para os efeitos previstos nesta lei, os órgãos locais de gestão de mão-de-obra informarão ao gestor do fundo o nome e a qualificação do beneficiário da indenização, bem assim a data do requerimento a que se refere o art. 58 desta lei.

Art. 69. As administrações dos portos organizados estabelecerão planos de incentivo financeiro para o desligamento voluntário de seus empregados, visando o ajustamento de seus quadros às medidas previstas nesta lei.

Art. 70. É assegurado aos atuais trabalhadores portuários em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado a inscrição no registro a que se refere o inciso II do art. 27 desta lei, em qualquer dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra, a sua livre escolha, no caso de demissão sem justa causa.

Art. 71. O registro de que trata o inciso II do caput do art. 27 desta lei abrange os atuais trabalhadores integrantes dos sindicatos de operários avulsos em capatazia, bem como a atual categoria de arrumadores.

.....
.....



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº 515, DE 2010

Nos termos regimentais, requeiro que o Projeto de Lei do Senado Nº 406, de 2008, que “Altera a Lei nº 8.630, de 1993, para revigorar a cobrança do Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso - AITP, e dá outras providências”, seja apreciado, também, pela Comissão de Infra-estrutura- CI, além da comissão constante do despacho inicial.

Sala das Sessões,

Senador **ROBERTO CAVALCANTI**

Publicado no **DSF**, em 18/05/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília-DF
OS: 12521/2010

2ª PARTE - DELIBERATIVA

2

PARECER N° , DE 2013.

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 48, de 2012, em decisão terminativa, *que obriga a construção e a manutenção de estações de apoio a condutores de veículo de transporte de carga ou de veículo de transporte público de passageiros, no âmbito das concessões rodoviárias federais.*

RELATOR: Senador **SÉRGIO PETECÃO**

I – RELATÓRIO

Vem à análise desta Comissão, em caráter terminativo, o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 48, de 2012, de autoria do eminente deputado Onofre Santo Agostini, que *obriga a construção e a manutenção de estações de apoio a condutores de veículo de transporte de carga ou de veículo de transporte público de passageiros, no âmbito das concessões rodoviárias federais*. A proposta visa à alteração da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

A proposição é composta por cinco artigos. O primeiro cumpre o disposto no art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, indicando o objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação.

O art. 2º promove alterações nos arts. 11, 37 e 82 da Lei nº 10.233, de 2001, especialmente no sentido de exigir a construção, a cada 150 km, de estações de parada para veículos de transporte de carga e público de passageiros nas rodovias concedidas. O art. 3º estabelece que essa obrigação não se aplica aos contratos de concessão em vigor, enquanto o art. 4º determina que a exigência deverá ser atendida mesmo no caso das rodovias delegadas pela União para estados, Distrito Federal e municípios, quando estas forem subsequentemente concedidas para a administração privada. Por fim, o art. 5º contém a cláusula de vigência, que seria de sessenta dias após a publicação da lei decorrente do projeto em pauta.

Em sua justificação o autor relata que, tradicionalmente, os motoristas de caminhão no Brasil fizeram uso extensivo dos postos de serviço ao longo das rodovias para descansarem durante suas jornadas, ou ao fim do dia se servirem. Entretanto, mudanças tecnológicas nos caminhões teriam resultado em crescente autonomia desses veículos, que, paulatinamente, têm dispensado a necessidade de reabastecimento ao longo do trajeto. Esse fato, portanto, aliado a uma redução contínua nas margens de lucro na venda de combustíveis, têm significado menos postos de serviços ao longo das rodovias, e, segundo o autor, mesmo aqueles que ainda conseguem operar, têm adotado medidas drásticas de redução de custos, como a supressão de áreas de estacionamento e de banheiros dotados de chuveiros. Ante esse cenário, o projeto obriga a construção de estações de descanso – que se constituam em uma alternativa à rede cada vez menos densa de postos de combustíveis – nas futuras concessões rodoviárias.

Nos termos do inciso IV do § 1º do art. 91 do Regimento Interno, a proposição foi distribuída, inicialmente, à Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) e à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI). Após a matéria ter sido aprovada na CCJ, com a apresentação de uma emenda de redação à ementa, foi aprovado requerimento para que fosse distribuída, ainda, à

Comissão de Assuntos Econômicos (CAE). Após deliberação, a CAE acompanhou o voto do relator, Senador Casildo Maldaner, favorável ao Projeto, com as Emendas nº. 2-CAE e nº. 3-CAE.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Cabe a esta Comissão, nos termos do art. 104, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, opinar acerca de “transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes”.

A proposta já passou pelo crivo das Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania e Assuntos Econômicos desta Casa, cabendo a este Colegiado a análise do Mérito.

Não resta dúvida que, em um país de dimensões tão grandes, e com ainda incipientes soluções para o transporte de cargas, sobre a importância do projeto em análise. O que a proposta apresenta é reflexo do problema da excessiva jornada de trabalho que os motoristas profissionais atualmente enfrentam. A necessidade de tornar as atividades de transporte mais produtivas tem impacto direto na mão de obra, no motorista que precisa, por outro lado, trabalhar por muitas horas e longas distâncias para participar de forma dinâmica do mercado do transporte rodoviário.

A importância econômica do transporte de cargas, no entanto, não pode se sobrepor à importância da segurança das estradas e da saúde dos trabalhadores motoristas, e aí está um dos grandes pontos meritórios do projeto de lei em discussão.

Muito embora uma parte das rodovias brasileiras possua estrutura de apoio aos motoristas, o quadro geral ainda é bastante precário. Sem a intervenção legislativa, é difícil que se altere em médio e longo prazo a situação de escassez de pontos ou postos de apoio nas estradas.

A proposta analisada ganhou ainda mais destaque com a vigência do chamado “Estatuto do Motorista”, aprovado pela Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que determina que os motoristas profissionais, na condução de veículo, sejam obrigados a descansar após um período máximo de quatro horas. Nesse caso, entendemos que a existência de pontos de parada é imprescindível para o bom cumprimento dessa lei.

Ressalto a força argumentativa do relatório do Senador Casildo Maldaner, proferido no âmbito da Comissão de Assuntos Econômicos, que

alertava que o texto original do Estatuto do Motorista “*previa a implantação de pontos de parada em todas as rodovias concedidas. Esse dispositivo, entretanto, foi vetado pela Presidência da República, que considerou problemático impor novas obrigações a concessões vigentes, já que isso ensejaria, inevitavelmente, um reajuste das tarifas de pedágio praticadas. Observe-se, contudo, que o texto que analisamos determina que apenas as futuras concessões estarão sujeitas à exigência de construção dos pontos de parada, o que afasta a preocupação anteriormente manifestada pelo Poder Executivo.*”

Notadamente, contribuições importantes foram discutidas na Comissão de Assuntos Econômicos, no entanto, devemos considerar que à emenda 2, da referida comissão, já foi contemplada com os ajustes redacionais e de técnica legislativa que a CCJ apresentou, o que a torna, apesar de cuidadosa, desnecessária. Também consideramos que devemos restringir o público alvo das estações de apoio para que realmente sejam beneficiados os motoristas de cargas e de passageiros, mais afetados por longas e difíceis jornadas e também com maiores dificuldades para estacionar com segurança os veículos.

Já em relação à Emenda n. 3 da CAE, é meritória levando em consideração as realidades distintas de todo o território nacional, e atribui a regulamentação a ANTT – agência responsável pela referida regulamentação - sobre a construção e manutenção de estações de apoio a condutores de veículo de transporte de carga ou de veículo de transporte público de passageiros.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela aprovação do PLC nº 48, de 2012, pela aprovação da emenda de técnica legislativa da CCJ e da emenda de mérito nº 3 da CAE e pela rejeição da emenda de mérito nº 2 da CAE.

Sala da Comissão,

, Presidente

5

, Relator



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 48, DE 2012

(nº 785/2011, na Casa de origem, do Deputado Onofre Santo Agostini)

Obriga a construção e a manutenção de estações de apoio a condutores de veículo de transporte de carga ou de veículo de transporte público de passageiros, no âmbito das concessões rodoviárias federais.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei 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 Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências, para obrigar o concessionário de infraestrutura rodoviária federal, inclusive de rodovia delegada a Estados, a construir e manter estações de apoio a condutores de veículo de transporte de carga ou de veículo de transporte público de passageiros.

Art. 2º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 11.....

.....

III - proteger os usuários quanto à qualidade e à oferta da infraestrutura e dos serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados;

..... "(NR)

"Art. 37.

.....

IV - construir e manter, quando se tratar de infraestrutura rodoviária, estações de apoio a condutores de veículo de transporte de carga ou de veículo de transporte público de passageiros, localizadas às margens da rodovia, preferencialmente nas imediações de posto de combustível, e separadas entre si por no máximo 150 km (cento e cinquenta quilômetros), das quais façam parte instalações, áreas e serviços destinados a abrigo, a descanso, a higiene, a alimentação, a obtenção de informações relacionadas à concessão, a comunicação telefônica e a estacionamento e reparação de veículos."(NR)

"Art. 82.

.....

II - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e a execução de obras viárias, nelas incluídas as das estações de apoio, mencionadas no art. 37 desta Lei;

..... "(NR)

Art. 3º A obrigação prevista no inciso IV do art. 37 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, não se aplica aos contratos de concessão de rodovia vigentes na data de publicação desta Lei.

Art. 4º Nos instrumentos de convênio de delegação de rodovia ou trecho rodoviário firmados entre a União e o Distrito Federal, Estado ou Município, após a data de publicação desta Lei, deverá constar cláusula que exija o cumprimento da obrigação prevista no inciso IV do art. 37 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, no caso de a exploração da rodovia ou do trecho rodoviário ser concedida a pessoa jurídica ou consórcio de empresas, nos termos de lei federal.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor após decorridos 60 (sessenta) dias de sua publicação oficial.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 785, DE 2011

Dispõe sobre a obrigatoriedade de existência de Pontos de Apoio nas rodovias e dá outras providências;

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Toda rodovia estadual e federal tem obrigatoriamente que disponibilizar Ponto de Apoio (PA) para usuários da via, em especial aos transportadores de cargas.

Parágrafo único. Essa obrigatoriedade estende-se inclusive às rodovias atualmente concessionadas, tendo as concessionárias direito ao mesmo prazo que for concedido aos órgãos estaduais e federais para implantação.

Art. 2º - Os Pontos de Apoio devem ser construídos preferencialmente em áreas que contemplem postos de combustível, oferecendo estrutura básica para higiene e alimentação, tais como banheiro com chuveiro e lanchonetes ou restaurantes, respectivamente, entre outros serviços.

§ 1º - Os pátios devem ser grandes o suficiente para acomodar os caminhões em sua totalidade e devem ser monitorados, para garantir a segurança das cargas transportadas.

§ 2º - Os serviços necessários para manutenção da estrutura descrita no *caput* deste artigo podem ser terceirizados, respeitados os preceitos da legislação em vigor.

Art. 3º - A distância entre um Ponto de Apoio e outro deve respeitar o mínimo de 70 km e o máximo de 100 km.

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

JUSTIFICATIVA

A razão principal para apresentação do presente projeto é que os caminhoneiros não têm onde parar nas rodovias para descansar entre suas longas jornadas ante a direção de seus caminhões para transporte das cargas direcionadas a eles. Anteriormente, os postos de combustível e serviços, tinham boa margem de lucro na venda de diesel, o que permitia manter um grande pátio, com banheiros e condições de pernoite, onde os transportadores faziam acordos comerciais para parada de seus motoristas. Caminhoneiros que, eventualmente, não abasteciam, ainda assim eram beneficiados e acolhidos. Porém, atualmente a realidade é bem diferente.

Segundo consta em dados do DENATRAN, o volume de caminhões dobrou nos últimos 12 anos, além de terem sofrido mudanças significativas na configuração de seus motores. Com as novas potências é possível se arrastar carretas, bitrens e rodotrens cada vez maiores. Além do aumento do número e do tamanho dos caminhões, os transportadores, nessa última década, buscando ganho de escala, mudaram a estratégia de abastecimento de suas frotas, passando a operar com base própria, ou seja, instalando tanques de abastecimento nas matrizes e filiais.

As petroleiras, principalmente a Petrobras, têm incentivado esse modelo, com a instalação dessas bases e venda de combustível até 8% mais barato. Com isso, uma nova realidade se impôs: Os tanques dos caminhões foram aumentados e até duplicados, passando de 600/700 litros para até 1.200 litros (máximo permitido pela legislação atual). Com essa capacidade, um caminhão consegue rodar até 2.500 quilômetros, não havendo mais necessidade de abastecimento nas rodovias.

Tal mudança de estratégia dos transportadores trouxe um grande ganho na operação, que teve como consequência a ociosidade dos postos, já em dificuldades pela diminuição paulatina da margem de lucro na venda de diesel. Em decorrência disso muitos postos diminuíram seus pátios, passaram a cobrar pelos banhos, não mais permitem a parada para não clientes, para forçar o abastecimento, sem contar os que "fecharam as portas", como exemplo de vários na BR-163, que liga Mato Grosso e Mato Grosso do Sul e na Via Dutra – Rio de Janeiro/São Paulo.

A conclusão de tudo isso é que o mercado exigiu o aumento da autonomia do caminhão, incompatível com a "autonomia" do motorista, que precisa descansar durante suas longas jornadas, pernoitar, se alimentar entre outras necessidades físicas. Isso implica inclusive, em outro problema que é a jornada de trabalho excessiva, que tem como consequência o crescente número de acidentes graves nas estradas envolvendo caminhões, pois os caminhoneiros estão trabalhando além do limite de suas forças físicas, se arriscando para entregar mais rapidamente suas cargas na tentativa de descansarem o quanto antes possível.

Os propostos Pontos de Apoio são estruturas de real necessidade para os usuários da via, principalmente esses trabalhadores que vivem cortando as rodovias com suas cargas em jornadas exaustivas sem ter onde descansar adequadamente. A distância proposta permite ao caminhoneiro, ao transportador e às empresas de seguro/rastreamento, a programação das paradas, de maneira a atender necessidades de descanso e cumprimento de jornadas seguras.

Finalmente, é importante ressaltar que a falta de estrutura nas estradas não tem resultados danosos só para o caminhoneiro, mas para toda a sociedade, embora sejam eles os que mais sofrem. Aumentam os índices de acidentes com consequências de vidas perdidas, cargas desperdiçadas, horas paradas e desgaste na imagem do país.

Sala das Sessões, 22 de Março de 2011.

Deputado ONOFRE SANTO AGOSTINI
DEM/SC

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

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.

.....
Art. 11. O gerenciamento da infra-estrutura e a operação dos transportes aquaviário e terrestre serão regidos pelos seguintes princípios gerais:

- I – preservar o interesse nacional e promover o desenvolvimento econômico e social;
- II – assegurar a unidade nacional e a integração regional;
- III – proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados;
- IV – assegurar, sempre que possível, que os usuários paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência;
- V – compatibilizar os transportes com a preservação do meio ambiente, reduzindo os níveis de poluição sonora e de contaminação atmosférica, do solo e dos recursos hídricos;
- VI – promover a conservação de energia, por meio da redução do consumo de combustíveis automotivos;

VII – reduzir os danos sociais e econômicos decorrentes dos congestionamentos de tráfego;

VIII – assegurar aos usuários liberdade de escolha da forma de locomoção e dos meios de transporte mais adequados às suas necessidades;

IX – estabelecer prioridade para o deslocamento de pedestres e o transporte coletivo de passageiros, em sua superposição com o transporte individual, particularmente nos centros urbanos;

X – promover a integração física e operacional do Sistema Nacional de Viação com os sistemas viários dos países limítrofes;

XI – ampliar a competitividade do País no mercado internacional;

XII – estimular a pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias aplicáveis ao setor de transportes.

.....

Art. 37. O contrato estabelecerá que o concessionário estará obrigado a:

I – adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a conservação dos recursos naturais, para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente;

II – responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à Agência ou à União os ônus que estas venham a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do concessionário;

III – adotar as melhores práticas de execução de projetos e obras e de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor.

Subseção III

Das Permissões

Art. 38. As permissões a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ aplicar-se-ão à prestação regular de serviços de transporte de passageiros que independam da exploração da infra-estrutura utilizada e não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas, devendo também ser precedidas de licitação regida por regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência, e pelo respectivo edital.

~~§ 1º O edital de licitação obedecerá igualmente às prescrições do § 1º e dos incisos II a V do § 2º do art. 34.~~

§ 1º O edital de licitação obedecerá igualmente às prescrições do § 1º e dos incisos II a V do § 2º do art. 34-A. (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente:

I – o objeto da permissão;

II – o prazo de vigência e as condições para prorrogação da permissão;

III – o modo, a forma e as condições de adaptação da prestação dos serviços à evolução da demanda;

IV – as características essenciais e a qualidade da frota a ser utilizada; e

V – as exigências de prestação de serviços adequados.

.....

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

Publicado no DSF, em 15/06/2012.

EMENDA Nº 1 – CCJ

Dê-se à ementa do Projeto de Lei da Câmara nº 48, de 2012, a seguinte redação:

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar a obrigatoriedade da construção e da manutenção de estações de apoio a condutores de veículos de transporte de carga ou de veículos de transporte público de passageiros, no âmbito das concessões rodoviárias federais, e dá outras providências.

Sala da Comissão, 31 de outubro de 2012.

Senador Eunício Oliveira, Presidente

Senador Luiz Henrique, Relator

EMENDA (RELATOR) Nº 2

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 48 DE 2012

EMENDA Nº 2 – CAE

Dê-se à ementa do Projeto de Lei da Câmara nº 48, de 2012, a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar a obrigatoriedade da construção e da manutenção de estações de apoio a condutores de veículos, no âmbito das concessões rodoviárias federais, e dá outras providências.”

Sala da Comissão,

Senador CASILDO MALDANER, Relator

EMENDA (RELATOR) Nº 3**PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 48 DE 2012****EMENDA Nº 3 – CAE**

Dê-se ao art. 2º do Projeto de Lei da Câmara nº 48, de 2012, a seguinte redação:

“**Art. 2º** O art. 37 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso IV:

‘**Art. 37.**
.....

IV – construir e manter, quando se tratar de infraestrutura rodoviária, estações de apoio a condutores de veículos, localizadas às margens da rodovia, separadas entre si por no máximo 150 km (cento e cinquenta quilômetros), e que ofereçam serviços que garantam o conforto e a conveniência dos motoristas, de acordo com a regulamentação da ANTT.’ (NR)”

Sala da Comissão,

Senador CASILDO MALDANER, Relator

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 48, de 2012, de autoria do Deputado Onofre Santo Agostini, que *obriga a construção e a manutenção de estações de apoio a condutores de veículo de transporte de carga ou de veículo de transporte público de passageiros, no âmbito das concessões rodoviárias federais.*

RELATOR: Senador **LUIZ HENRIQUE**

I – RELATÓRIO

Submete-se à análise desta Comissão o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 48, de 2012, que altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, com a finalidade descrita na ementa.

A proposição é composta por cinco artigos. O primeiro cumpre o disposto no art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, indicando o objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação.

O art. 2º promove alterações nos arts. 11, 37 e 82 da Lei nº 10.233, de 2001. A modificação feita no inciso III do art. 11 é singela, porém significativa. Retira-se “interesses dos” do seu texto, e o princípio que deve reger o gerenciamento da infraestrutura e a operação dos transportes aquaviário e terrestre previsto nesse dispositivo passa de proteção aos interesses dos usuários para proteção dos próprios usuários.

O art. 37 da Lei nº 10.233, de 2001, estabelece obrigações mínimas do concessionário que devem estar estabelecidas no contrato de concessão. A ele está sendo acrescido o inciso IV, para determinar a

obrigação de construir e manter, quando se tratar de infraestrutura rodoviária, estações de apoio a condutores de veículo de transporte de carga ou de veículo de transporte público de passageiros, localizadas às margens da rodovia, preferencialmente nas imediações de posto de combustível, e separadas entre si por no máximo cento e cinquenta quilômetros, das quais façam parte instalações, áreas e serviços destinados a abrigo, a descanso, a higiene, a alimentação, a obtenção de informações relacionadas à concessão, a comunicação telefônica e a estacionamento e reparação de veículos.

O art. 82 define as atribuições do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Nele, a proposição modifica o inciso II, para incluir taxativamente entre essas atribuições a de estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução das estações de apoio.

O art. 3º do PLC exclui do âmbito de aplicação do novel inciso IV do art. 37 da Lei nº 10.233, de 2001, que obriga a construção e manutenção das estações de apoio, as concessões de rodovias vigentes na data de publicação da Lei.

O art. 4º determina que nos instrumentos de convênio de delegação de rodovia ou trecho rodoviário firmados entre a União e o Distrito Federal, Estado ou Município, após a data de publicação da Lei, deverá constar cláusula que exija o cumprimento da obrigação prevista no acrescentado inciso IV do art. 37 da Lei nº 10.233, de 2001, no caso de a exploração da rodovia ou do trecho rodoviário ser concedida a pessoa jurídica ou consórcio de empresas, nos termos de lei federal.

Por fim, o art. 5º define que a lei que resultar da aprovação da proposição vigorará a partir do sexagésimo dia posterior à data da publicação.

Nos termos do inciso IV do § 1º do art. 91 do Regimento Interno, o Projeto foi distribuído para apreciação por este colegiado e pela Comissão de Serviços de Infraestrutura, cabendo à última a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas perante esta Comissão.

II – ANÁLISE

Cabe a esta Comissão, nos termos do art. 101, I, do Regimento Interno do Senado Federal, opinar acerca da constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade da matéria.

Considerando que haverá manifestação terminativa de comissão temática – Comissão de Serviços de Infraestrutura –, optamos por não nos manifestar quanto ao mérito.

A matéria tratada no PLC é de competência da União, a teor dos arts. 21, XII, e, 22, XXVII e art. 175 da Carta Política.

A proposição não contém vícios de juridicidade e não se identifica óbice de natureza constitucional à continuidade da sua tramitação, que segue os ditames regimentais.

No tocante à técnica legislativa, cremos ser necessário alterar a ementa, de forma a melhor explicitar o objetivo da futura lei, em consonância com o que prevê o art. 5º da Lei Complementar nº 95, de 1998.

Nesse diapasão, considera-se constitucional, jurídico e regimental o Projeto de Lei sob análise.

III – VOTO

Ante o exposto, opinamos pela constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade do Projeto de Lei da Câmara nº 48, de 2012, e, conseqüentemente, pela sua aprovação, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº 1 – CCJ

Dê-se à ementa do Projeto de Lei da Câmara nº 48, de 2012, a seguinte redação:

4

4

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar a obrigatoriedade da construção e da manutenção de estações de apoio a condutores de veículos de transporte de carga ou de veículos de transporte público de passageiros, no âmbito das concessões rodoviárias federais, e dá outras providências.

Sala da Comissão, 31 de outubro de 2012.

Senador Eunício Oliveira, Presidente

Senador Luiz Henrique, Relator

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 48, de 2012, do Deputado Onofre Santo Agostini, que *obriga a construção e a manutenção de estações de apoio a condutores de veículo de transporte de carga ou de veículo de transporte público de passageiros, no âmbito das concessões rodoviárias federais*.

RELATOR: Senador **CASILDO MALDANER**

I – RELATÓRIO

Chega para análise da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 48, de 2012 (Projeto de Lei nº 785, de 2011, na Casa de origem), de autoria do Deputado Onofre Santo Agostini, que “obriga a construção e a manutenção de estações de apoio a condutores de veículo de transporte de carga ou de veículo de transporte público de passageiros, no âmbito das concessões rodoviárias federais”.

O projeto contém cinco artigos. O art. 1º indica o objeto da lei proposta. O art. 2º detalha as modificações a serem introduzidas na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, especialmente no sentido de exigir a construção, a cada 150 km, de estações de parada para veículos de transporte de carga e público de passageiros nas rodovias concedidas. O art. 3º estabelece que tal obrigação não se aplica aos contratos de concessão em vigor, enquanto o art. 4º determina que a exigência deverá ser atendida mesmo no caso das rodovias delegadas pela União para estados, Distrito Federal e municípios, quando estas forem subsequentemente concedidas para a administração privada. Por fim, o art. 5º contém a cláusula de vigência, que seria de sessenta dias após a publicação da lei decorrente do projeto ora analisado.

Em sua justificação o autor relata que, tradicionalmente, os motoristas de caminhão no Brasil fizeram uso extensivo dos postos de serviço ao longo das rodovias para descansarem durante suas jornadas, ou ao fim do dia se serviço. Entretanto, mudanças tecnológicas nos caminhões teriam resultado em crescente autonomia desses veículos, que, paulatinamente, têm dispensado a necessidade de reabastecimento ao longo do trajeto. Esse fato, portanto, aliado a uma redução contínua nas margens de lucro na venda de combustíveis, têm significado menos postos de serviços ao longo das rodovias, e, segundo o autor, mesmo aqueles que ainda conseguem operar, têm adotado medidas drásticas de redução de custos, como a supressão de áreas de estacionamento e de banheiros dotados de chuveiros. Ante esse cenário, o projeto obriga a construção de estações de descanso – que se constituam em uma alternativa à rede cada vez menos densa de postos de combustíveis – nas futuras concessões rodoviárias.

Inicialmente, a matéria foi distribuída apenas à Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) e à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI). Entretanto, após a matéria ter sido aprovada na CCJ, com a apresentação de uma emenda de relator, foi aprovado requerimento para a audiência adicional desta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE). Após a deliberação da CAE, a matéria segue para a CI, onde deverá colher decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas perante esta Comissão.

II – ANÁLISE

Nossa análise será centrada no mérito, em especial quanto aos aspectos econômicos da matéria, uma vez que a CCJ já examinou os aspectos de constitucionalidade e juridicidade. Verificaremos também a técnica legislativa empregada, pois acreditamos que podemos contribuir com a redação do projeto analisado.

Não há dúvidas a respeito do mérito da proposta sobre a qual nos debruçamos. De fato, em um país com as dimensões continentais que caracterizam o Brasil, vencer grandes distâncias para manter a integração nacional é uma realidade constante e obrigatória.

Nesse sentido, é necessário haver pontos de parada intermediários para que os motoristas possam realizar seu necessário descanso ao longo das jornadas. Esse aspecto é fundamental para garantir uma maior segurança ao longo das vias, uma vez que motoristas descansados certamente

são mais atentos que aqueles fatigados por extensos períodos de direção ininterrupta.

A proposta analisada ganhou ainda mais relevo ante à entrada em vigor do chamado “Estatuto do Motorista”, aprovado pela Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que determina que os motoristas profissionais são obrigados a descansar após um período de condução máximo de 4 horas. Nesse caso, entendemos que a existência de pontos de parada é imprescindível para o bom cumprimento dessa lei.

Deve-se alertar que o texto original do Estatuto do Motorista previa a implantação de pontos de parada em todas as rodovias concedidas. Esse dispositivo, entretanto, foi vetado pela Presidência da República, que considerou problemático impor novas obrigações a concessões vigentes, já que isso ensejaria, inevitavelmente, um reajuste das tarifas de pedágio praticadas. Observe-se, contudo, que o texto que analisamos determina que apenas as futuras concessões estarão sujeitas à exigência de construção dos pontos de parada, o que afasta a preocupação anteriormente manifestada pelo Poder Executivo.

Nessa mesma linha de raciocínio, entendemos que a exigência da criação dos pontos de parada não impactará sobremaneira o preço das tarifas das futuras concessões. Isso porque o concessionário, ciente da exigência que estará contida nos editais da outorga, poderá encontrar meios de criar sinergias financeiras entre os gastos incorridos na construção e manutenção desses pontos de parada e os lucros auferidos com a exploração de serviços de apoio a esses locais, tais como lanchonetes, banheiros públicos, e outros.

Em relação à técnica legislativa, entendemos que a redação do PLC nº 48, de 2012, pode ser aperfeiçoada em alguns pontos.

O primeiro deles diz respeito à supressão das alterações propostas no inciso III do art. 11 da Lei nº 10.233, de 2001, conforme contido no art. 2º do projeto analisado. A razão para essa supressão é o fato de que as leis devem conter apenas comandos claros, e sem palavras excedentes. A retirada desse texto não afeta em nada a determinação da criação dos pontos de parada e torna a lei mais clara e concisa, que é o ideal em termos de técnica legislativa.

A segunda alteração que propomos diz respeito ao excessivo detalhamento do projeto em relação ao que deve estar contido nos postos de

parada, o que cria engessamentos desnecessários à futura atuação do poder concedente. Ao exigir uma série de itens na lei, como, por exemplo, facilidades para “comunicação telefônica” (que está em acelerado processo de obsolescência frente à internet sem fio), o projeto não atenta para o fato de que as necessidades atuais não serão as mesmas no futuro, e que, sem a necessária flexibilidade, os postos de parada poderão não ser capazes de atender plenamente às demandas reais de seus usuários. Nesse sentido, propomos uma redação mais genérica, que estabeleça que os postos devam oferecer serviços capazes de garantir o conforto e a conveniência dos motoristas, de acordo com a regulamentação do Poder Executivo. Tal entendimento enseja a supressão das alterações propostas para o inciso II do art. 82 da Lei nº 10.233, de 2001.

Por fim, julgamos necessário eliminar do texto a ser aprovado a distinção entre motoristas profissionais e não profissionais, uma vez que outros condutores, além daqueles que estejam no exercício da profissão, também precisariam fazer uso da infraestrutura aqui proposta para a realização do necessário descanso ao longo de suas viagens. Nesse sentido, embora concordemos com a alteração do texto da ementa conforme proposta pela CCJ, será necessário adequar seu texto para suprimir a referência apenas aos veículos de transporte de carga ou coletivo de passageiros.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela aprovação do PLC nº 48, de 2012, com as alterações decorrentes das seguintes emendas:

EMENDA Nº 2 – CAE

Dê-se à ementa do Projeto de Lei da Câmara nº 48, de 2012, a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar a obrigatoriedade da construção e da manutenção de estações de apoio a condutores de veículos, no âmbito das concessões rodoviárias federais, e dá outras providências.”

EMENDA Nº 3 – CAE

Dê-se ao art. 2º do Projeto de Lei da Câmara nº 48, de 2012, a seguinte redação:

“**Art. 2º** O art. 37 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso IV:

‘**Art. 37.**
.....

IV – construir e manter, quando se tratar de infraestrutura rodoviária, estações de apoio a condutores de veículos, localizadas às margens da rodovia, separadas entre si por no máximo 150 km (cento e cinquenta quilômetros), e que ofereçam serviços que garantam o conforto e a conveniência dos motoristas, de acordo com a regulamentação da ANTT.’ (NR)”

Sala da Comissão, em 30 de abril de 2013.

Senador LINDBERGH FARIAS, Presidente

Senador CASILDO MALDANER, Relator



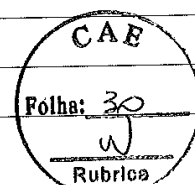
SENADO FEDERAL
Comissão de Assuntos Econômicos - CAE
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 48, de 2012

ASSINAM O PARECER, NA 18ª REUNIÃO, DE 30/04/2013, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)

PRESIDENTE: _____

RELATOR: _____

Bloco de Apoio ao Governo(PSOL, PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)	
Delcídio do Amaral (PT)	1. Pedro Taques (PDT)
Eduardo Suplicy (PT)	2. Walter Pinheiro (PT)
José Pimentel (PT)	3. Anibal Diniz (PT)
Humberto Costa (PT)	4. Eduardo Lopes (PRB)
Lindbergh Farias (PT)	5. Jorge Viana (PT)
Cristovam Buarque (PDT)	6. Acir Gurgacz (PDT)
Rodrigo Rollemberg (PSB)	7. Antonio Carlos Valadares (PSB)
Vanessa Grazziotin (PC DO B)	8. Inácio Arruda (PC DO B)
	9. Randolfe Rodrigues (PSOL)
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PSD, PMDB, PP)	
Eduardo Braga (PMDB)	1. Casildo Maldaner (PMDB)
Sérgio Souza (PMDB)	2. Ricardo Ferraço (PMDB)
Valdir Raupp (PMDB)	3. VAGO
Roberto Requião (PMDB)	4. Eunício Oliveira (PMDB)
Vital do Rêgo (PMDB)	5. Waldemir Moka (PMDB)
Romero Jucá (PMDB)	6. Clésio Andrade (PMDB)
Luiz Henrique (PMDB)	7. Ana Amélia (PP)
Ivo Cassol (PP)	8. Ciro Nogueira (PP)
Francisco Dornelles (PP)	9. Benedito de Lira (PP)
Kátia Abreu (PSD)	
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)	
Aloysio Nunes Ferreira (PSDB)	1. Flexa Ribeiro (PSDB)
Cyro Miranda (PSDB)	2. Aécio Neves (PSDB)
Alvaro Dias (PSDB)	3. Paulo Bauer (PSDB)
José Agripino (DEM)	4. Lúcia Vânia (PSDB)
Jayme Campos (DEM)	5. Wilder Moraes (DEM)
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PPL, PR)	
Armando Monteiro (PTB)	1. João Vicente Claudino (PTB)
Gim (PTB)	2. Eduardo Amorim (PSC)
Blairo Maggi (PR)	3. Vicentinho Alves (PR)
Antonio Carlos Rodrigues (PR)	4. Alfredo Nascimento (PR)



PARECER Nº , DE 2013.

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 48, de 2012, em decisão terminativa, *que obriga a construção e a manutenção de estações de apoio a condutores de veículo de transporte de carga ou de veículo de transporte público de passageiros, no âmbito das concessões rodoviárias federais.*

RELATOR: Senador **SÉRGIO PETECÃO**

I – RELATÓRIO

Vem à análise desta Comissão, em caráter terminativo, o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 48, de 2012, de autoria do eminente deputado Onofre Santo Agostini, que *obriga a construção e a manutenção de estações de apoio a condutores de veículo de transporte de carga ou de veículo de transporte público de passageiros, no âmbito das concessões rodoviárias federais*. A proposta visa à alteração da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

A proposição é composta por cinco artigos. O primeiro cumpre o disposto no art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, indicando o objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação.

O art. 2º promove alterações nos arts. 11, 37 e 82 da Lei nº 10.233, de 2001, especialmente no sentido de exigir a construção, a cada 150 km, de estações de parada para veículos de transporte de carga e público de passageiros nas rodovias concedidas. O art. 3º estabelece que essa obrigação não se aplica aos contratos de concessão em vigor, enquanto o art. 4º determina que a exigência deverá ser atendida mesmo no caso das rodovias delegadas pela União para estados, Distrito Federal e municípios, quando estas forem subsequentemente concedidas para a administração privada. Por fim, o art. 5º contém a cláusula de vigência, que seria de sessenta dias após a publicação da lei decorrente do projeto em pauta.

Em sua justificação o autor relata que, tradicionalmente, os motoristas de caminhão no Brasil fizeram uso extensivo dos postos de serviço ao longo das rodovias para descansarem durante suas jornadas, ou ao fim do dia se serviço. Entretanto, mudanças tecnológicas nos caminhões teriam resultado em crescente autonomia desses veículos, que, paulatinamente, têm dispensado a necessidade de reabastecimento ao longo do trajeto. Esse fato, portanto, aliado a uma redução contínua nas margens de lucro na venda de combustíveis, têm significado menos postos de serviços ao longo das rodovias, e, segundo o autor, mesmo aqueles que ainda conseguem operar, têm adotado medidas drásticas de redução de custos, como a supressão de áreas de estacionamento e de banheiros dotados de chuveiros. Ante esse cenário, o projeto obriga a construção de estações de descanso – que se constituam em uma alternativa à rede cada vez menos densa de postos de combustíveis – nas futuras concessões rodoviárias.

Nos termos do inciso IV do § 1º do art. 91 do Regimento Interno, a proposição foi distribuída, inicialmente, à Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) e à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI). Após a matéria ter sido aprovada na CCJ, com a apresentação de uma emenda de redação à ementa, foi aprovado requerimento para que fosse distribuída, ainda, à

Comissão de Assuntos Econômicos (CAE). Após deliberação, a CAE acompanhou o voto do relator, Senador Casildo Maldaner, favorável ao Projeto, com as Emendas nº. 2-CAE e nº. 3-CAE.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Cabe a esta Comissão, nos termos do art. 104, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, opinar acerca de “transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes”.

A proposta já passou pelo crivo das Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania e Assuntos Econômicos desta Casa, cabendo a este Colegiado a análise do Mérito.

Não resta dúvida que, em um país de dimensões tão grandes, e com ainda incipientes soluções para o transporte de cargas, sobre a importância do projeto em análise. O que a proposta apresenta é reflexo do problema da excessiva jornada de trabalho que os motoristas profissionais atualmente enfrentam. A necessidade de tornar as atividades de transporte mais produtivas tem impacto direto na mão de obra, no motorista que precisa, por outro lado, trabalhar por muitas horas e longas distâncias para participar de forma dinâmica do mercado do transporte rodoviário.

A importância econômica do transporte de cargas, no entanto, não pode se sobrepor à importância da segurança das estradas e da saúde dos trabalhadores motoristas, e aí está um dos grandes pontos meritórios do projeto de lei em discussão.

Muito embora uma parte das rodovias brasileiras possua estrutura de apoio aos motoristas, o quadro geral ainda é bastante precário. Sem a intervenção legislativa, é difícil que se altere em médio e longo prazo a situação de escassez de pontos ou postos de apoio nas estradas.

A proposta analisada ganhou ainda mais destaque com a vigência do chamado “Estatuto do Motorista”, aprovado pela Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que determina que os motoristas profissionais, na condução de veículo, sejam obrigados a descansar após um período máximo de quatro horas. Nesse caso, entendemos que a existência de pontos de parada é imprescindível para o bom cumprimento dessa lei.

Ressalto a força argumentativa do relatório do Senador Casildo Maldaner, proferido no âmbito da Comissão de Assuntos Econômicos, que

alertava que o texto original do Estatuto do Motorista “*previa a implantação de pontos de parada em todas as rodovias concedidas. Esse dispositivo, entretanto, foi vetado pela Presidência da República, que considerou problemático impor novas obrigações a concessões vigentes, já que isso ensejaria, inevitavelmente, um reajuste das tarifas de pedágio praticadas. Observe-se, contudo, que o texto que analisamos determina que apenas as futuras concessões estarão sujeitas à exigência de construção dos pontos de parada, o que afasta a preocupação anteriormente manifestada pelo Poder Executivo.*”

Apesar das importantes contribuições discutidas na Comissão de Assuntos Econômicos, consideramos, no entanto, que o projeto deva ser mantido, em relação ao mérito, da forma como chegou a esta Casa Legislativa, ou seja, sem as emendas aprovadas naquele Colegiado.

Em relação à Emenda nº. 2-CAE, consideramos que a CCJ já realizou o ajuste redacional e de técnica legislativa, o que a torna, apesar de cuidadosa, desnecessária. Também consideramos que devemos restringir o público alvo das estações de apoio para que realmente sejam beneficiados os motoristas de cargas e de passageiros, mais afetados por longas e difíceis jornadas e também com maiores dificuldades para estacionar com segurança os veículos.

Já em relação à Emenda nº. 3-CAE, consideramos que a pertinência temática de mérito é mais aderente a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura, já que trata das especificações mínimas necessárias ao cumprimento do objetivo final da norma jurídica que é o apoio ao motorista de cargas.

A norma, quando não é clara suficientemente, abre espaço para interpretações amplas e, neste caso específico, pode implicar o não atendimento dos requisitos mínimos de apoio que se almeja conquistar para o motorista. Suprimidas as especificações mínimas, abrir-se-ia a lacuna para que a concessionária, ou a autoridade, utilizasse de sua interpretação subjetiva para implantar as estações de apoio que poderiam, nesse caso, apenas comportar espaços de estacionamento, por exemplo. A norma precisa deixar claro quais são os componentes mínimos, com o risco de, na sua ausência ou omissão, perder-se o direito.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela aprovação do PLC nº 48, de 2012, pela aprovação da emenda de redação à ementa da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania – CCJ, e pela rejeição das emendas nº. 2 e nº. 3 da Comissão de Assuntos Econômicos - CAE.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

2ª PARTE - DELIBERATIVA

3

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA (CI), em caráter terminativo, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 379, de 2008, do Senador Renato Casagrande, que *dispõe sobre incentivo à exploração e implantação de centrais elétricas de geração a partir de fonte eólica e dá outras providências.*

RELATOR: Senador **WALTER PINHEIRO**

I – RELATÓRIO

Vem para a análise desta Comissão de Serviços de Infraestrutura, em caráter terminativo, o Projeto de Lei nº 379, de 2008, de autoria do Senador Renato Casagrande, que *dispõe sobre incentivo à exploração e implantação de centrais de geração a partir de fonte eólica e dá outras providências.* Especificamente, propõe-se desconto de 100% nas tarifas de uso dos sistemas de transmissão (TUST) e de distribuição (TUSD), incidindo na produção e no consumo da energia elétrica comercializada nos ambientes de comercialização regulada e livre.

O incentivo perdurará o tempo necessário para a amortização, parcial ou integral, dos investimentos realizados pelo empreendedor. Terminada a amortização, a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL)

fixará novo percentual de redução compatível com a manutenção da competitividade do empreendimento.

Segundo o autor da matéria, a concessão de subsídios a fontes alternativas é prática corrente no setor energético mundial, e o Brasil deve seguir o mesmo caminho. A adoção de subsídios pelo uso das redes de transmissão e distribuição tem o intuito de incentivar a exploração dos estratégicos potenciais eólicos do Brasil. Além de tantas outras vantagens, as eólicas substituem termoelétricas emissoras de gases de efeito estufa (GEE) e, por essa razão, devem ser favorecidas.

O PLS nº 379, de 2008, foi despachado inicialmente para a Comissão de Assuntos Econômicos, que, em 30 de outubro de 2012, aprovou parecer pela rejeição da proposição. Vem, agora, para esta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), à qual caberá decisão terminativa.

Não foram oferecidas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Como esta Comissão tem a incumbência de pronunciar-se de forma terminativa sobre o projeto, faz-se necessária a verificação da constitucionalidade do projeto. Legislar sobre energia é competência do Congresso Nacional, nos termos do art. 22, IV, da Carta Magna e, portanto, a proposição está adequada aos ditames constitucionais.

Por outro lado, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), nos termos do art. 91, I, combinado com o art. 104, I, do Regimento Interno do Senado Federal, manifestar-se sobre o mérito do presente projeto de lei. Há, também, aderência da proposição aos aspectos de juridicidade e regimentalidade. Conclui-se, portanto, pela constitucionalidade, regimentalidade e juridicidade do projeto.

Projetos destinados a promover a disseminação das energias renováveis, aí incluída a energia eólica, são sempre de grande relevância. Além de contribuir com o esforço do Brasil em prol da redução das emissões

de gases de efeito estufa, a concretização do nosso potencial eólico faz parte da estratégia nacional de garantia da segurança energética.

O objetivo do projeto é o de elevar de 50% para 100% o desconto nas tarifas de uso de transmissão (TUST) e de distribuição (TUSD), até que o empreendedor tenha conseguido amortizar seus investimentos.

Quando o projeto foi apresentado, em 2008, as primeiras geradoras eólicas, contratadas ainda no âmbito da primeira etapa do Programa de Incentivos às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (PROINFA), tinham preço médio de R\$ 250/MWh. Esse valor superava em muito o preço da energia oriunda de uma hidrelétrica de médio porte, a saber, algo em torno de R\$ 110/MWh. Era preciso, portanto, aumentar os estímulos à energia eólica.

Desde então, a energia eólica vem se tornando progressivamente mais competitiva. Em 2009, o Leilão de Energia de Reserva restrito a eólicas teve um preço inicial de R\$ 189/MWh. Ao final do processo, o preço médio negociado havia caído para R\$ 148,39/MWh. Em 2011, as usinas eólicas já conseguiram competir com fontes tradicionais no Leilão de Energia A-5 e foram contratadas a um preço médio de R\$ 105,12/MWh.

Segundo palavras da própria presidente executiva da Associação Brasileira de Energia Eólica (Abeeólica), Élbis Melo, a energia eólica atingiu seu preço de equilíbrio no Brasil, de R\$ 106/MWh. Há um consenso de que a queda significativa nos preços dessa energia se deve à força da concorrência.

Não obstante essa evolução favorável dos preços, a energia eólica representa hoje apenas 2% da matriz energética. Espera-se que chegue a 5,3% em 2014, com a implantação dos projetos já contratados nos últimos leilões. Esse percentual, contudo, ainda é baixo demais quando se consideram todas as vantagens dessa fonte energética.

Para elevar mais rapidamente a participação da energia eólica na nossa matriz, é de todo recomendável que se aumente para 100% o desconto nas tarifas de TUSD e TUST, conforme proposto pelo PLS 379, de 2008. Se essa fonte energética pôde prosperar tanto com o desconto de 50% já

4
4

concedido, certamente apresentará desempenho ainda melhor com o desconto de 100%.

III – VOTO

Diante do exposto, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 379, de 2008.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO
Nº 379, DE 2008

Dispõe sobre incentivo à exploração e implantação de centrais de geração a partir de fonte colica e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica assegurado aos empreendimentos de geração com base em fonte eólica, independentemente da potência injetada no Sistema Interligado, o direito a 100% (cem por cento) de redução nas tarifas de uso dos sistemas elétricos de transmissão e de distribuição, incidindo na produção e no consumo da energia elétrica comercializada no Ambiente de Contratação Regulada – ACR ou no Ambiente de Contratação Livre – ACL.

Parágrafo único. O benefício da redução aplicável às tarifas de uso dos sistemas elétricos de transmissão e de distribuição de que trata este artigo, a ser fixado pela Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL, nos termos do artigo 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, permanecerá em vigor pelo período necessário à amortização, parcial ou integral, dos investimentos realizados pelo empreendedor, findo o qual será fixado por aquela Agência um novo percentual de redução compatível com a manutenção da competitividade do empreendimento no Sistema Interligado, de acordo com a legislação vigente à época.

Art. 2º Fica a Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL autorizada a alterar ou fixar o percentual de desconto constante dos atos autorizativos dos empreendimentos de geração de que trata esta lei, independentemente da data de sua outorga, podendo ser o benefício estendido a todos os empreendimentos de geração a base de fonte eólica, seja qual for a potência injetada no Sistema Interligado.

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

JUSTIFICAÇÃO

O incentivo ao investimento para a geração de energias renováveis, dentre essas a energia eólica, mediante o estabelecimento de subsídios, é uma prática no setor energético mundial e tem por objetivo viabilizar empreendimentos que beneficiam sua matriz por meio do acréscimo de bens e valores para a expansão do sistema e crescimento da economia.

No Brasil não poderia ser diferente; já foi implementado o PROINFA e vem sendo estruturado um leilão para aquisição de energia eólica, com vistas a garantir o suprimento nacional em período de crise.

Nesse compasso, tendo com conta o valor estratégico da energia eólica para a matriz energética nacional, é oportuno o estabelecimento de critérios e condições destinados a incentivar a implantação de novos parques eólicos no Brasil. Nesse tipo de produção de energia não há emissão de CO₂, evitando-se a queima de combustível fóssil em centrais de geração térmica. A geração de energia a partir de fonte eólica contribui, ainda, para a perenidade do nível dos reservatórios das usinas hidrelétricas.

Outro fator importante é que, quanto mais precoce for esta medida, mais tempo o país terá para desenvolver tecnologia e *know-how* nessa área, além dos efeitos naturais de maiores investimentos na produção dos componentes no próprio solo brasileiro, gerando empregos e aumentando a arrecadação.

As contas recentes do sistema comprovam que os Encargos de Serviços do Sistema por Razão Energética cobrados no primeiro quadrimestre de 2008 dos consumidores equivaleriam ao desconto de 100% na TUSD (Tarifa de Uso do Sistema de Distribuição média no Brasil) de um parque eólico de cerca de 4.000 MW médios. O novo modelo de despacho (determinista e baseado na busca da meta estabelecida) indica, portanto, que o melhor e mais prudente seria substituir o despacho térmico pelos parques eólicos operando ininterruptamente pelo mesmo custo final para os consumidores. Se levarmos em consideração que, no futuro, o país poderá assumir metas de redução de suas emissões, a conta será mais favorável ainda para as fontes renováveis como a eólica.

No rol desses critérios e condições merece destaque a ampliação do percentual de redução a ser aplicado às tarifas de uso dos sistemas elétricos de transmissão e distribuição, incidindo na produção e no consumo da energia comercializada pelos empreendimentos – como previsto no § 1º do art. 26 da lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, com a redação dada pela Lei nº 11.488, de 15 de junho de 2007 – pois, de forma incontestável trata-se de medida voltada a ampliar a competitividade e a oferta de energia, de modo que o beneficiário direto da redução possa manter-se incentivado a investir.

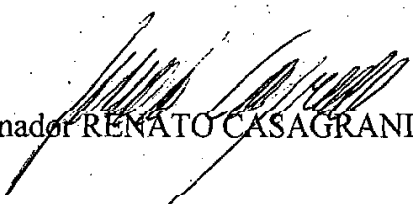
O subsídio aos consumidores livres e especiais de fontes incentivadas, por entrar na composição da tarifa de distribuição, será rateado por todos os consumidores (livres, cativos e os especiais de fontes incentivadas), sendo seu impacto muito mais suave do que a alternativa de alocar 100% dessa contratação (na parcela de energia) apenas nos consumidores cativos por meio dos leilões oficiais de expansão.

Vale mencionar que o desconto proposto na tarifa de uso do sistema de distribuição não tem impactos na arrecadação de ICMS. Apesar de diminuir a receita da distribuidora e conseqüentemente a arrecadação do ICMS num primeiro momento, no ciclo seguinte, quando do ressarcimento da distribuidora do desconto, essa arrecadação será recuperada.

É importante observar também que o ICMS não incide sobre o encargo do serviço do sistema. O ICMS incide sobre o preço da energia. Em outras palavras, em caso de diminuição desse encargo, o efeito sobre a arrecadação de ICMS é nulo.

Ante o elevado mérito da proposta aqui contida, peço o apoio dos nobres Parlamentares para sua aprovação.

Sala das Sessões, 9 de outubro de 2008.


Senador RENATO CASAGRANDE

LEGISLAÇÃO CITADA

Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996

Institui a Agência Nacional de Energia Elétrica - ANEEL; disciplina o regime das concessões de serviços públicos de energia elétrica e dá outras providências

Capítulo V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 26. Cabe ao Poder Concedente, diretamente ou mediante delegação à ANEEL, autorizar:

.....

.....

§ 1º Para o aproveitamento referido no inciso I do caput deste artigo, para os empreendimentos hidroelétricos com potência igual ou inferior a 1.000 (mil) kW e para aqueles com base em fontes solar, eólica, biomassa e co-geração qualificada, conforme regulamentação da ANEEL, cuja potência injetada nos sistemas de transmissão ou distribuição seja menor ou igual a 30.000 (trinta mil) kW, a ANEEL estipulará percentual de redução não inferior a 50% (cinquenta por cento) a ser aplicado às tarifas de uso dos sistemas elétricos de transmissão e de distribuição, incidindo na produção e no consumo da energia comercializada pelos aproveitamentos.

Lei 11.488, de 15 de junho de 2007

Cria o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura - REIDI; reduz para 24 (vinte e quatro) meses o prazo mínimo para utilização dos créditos da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS decorrentes da aquisição de edificações; amplia o prazo para pagamento de impostos e contribuições; altera a Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, e as Leis nºs 9.779, de 19 de janeiro de 1999, 8.212, de 24 de julho de 1991, 10.666, de 8 de maio de 2003, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 4.502, de 30 de novembro de 1964, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, 10.426, de 24 de abril de 2002, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 10.892, de 13 de julho de 2004, 9.074, de 7 de julho de 1995, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 10.438, de 26 de abril de 2002, 10.848, de 15 de março de 2004, 10.865, de 30 de abril de 2004, 10.925, de 23 de julho de 2004, 11.196, de 21 de novembro de 2005; revoga dispositivos das Leis nºs 4.502, de 30 de novembro de 1964, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, e do Decreto-Lei nº 1.593, de 21 de dezembro de 1977; e dá outras providências.

(As Comissões de Assuntos Econômicos; e de Serviços de Infra-Estrutura, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 10/10/2008.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

(OS:15677/2008)

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS (CAE), sobre o Projeto de Lei do Senado nº 379, de 2008, que *"dispõe sobre incentivo à exploração e implantação de centrais elétricas de geração a partir de fonte eólica e dá outras providências"*.

RELATOR: Senador Walter Pinheiro

RELATOR AD HOC: Senador Eduardo Suplicy

I – RELATÓRIO

Vem para a análise desta Comissão o Projeto de Lei nº 379, de 2008, de autoria do Senador Renato Casagrande, que *dispõe sobre incentivo à exploração e implantação de centrais de geração a partir de fonte eólica e dá outras providências*. Especificamente, propõe-se desconto de 100% nas tarifas de uso de transmissão (TUST) e de distribuição (TUSD), incidindo na produção e no consumo da energia elétrica comercializada nos ambientes de comercialização regulada e livre.

O incentivo perdurará o tempo necessário para a amortização, parcial ou integral, dos investimentos realizados pelo empreendedor. Terminada a amortização, a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) fixará novo percentual de redução compatível com a manutenção da competitividade do empreendimento.

Segundo o autor da matéria, o estabelecimento de subsídios a fontes alternativas é prática corrente no setor energético mundial, e o Brasil deve seguir o mesmo caminho. A adoção de subsídios pelo uso das redes de transmissão e distribuição tem o intuito de incentivar a exploração dos estratégicos potenciais eólicos do Brasil. Ademais, contribui para a redução

dos gases de efeito estufa (GEE) que seriam produzidos por poluentes termoelétricas a combustíveis fósseis que as eólicas substituem.

A matéria foi encaminhada inicialmente para esta CAE, e seguirá para a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), à qual caberá decisão terminativa. Não foram oferecidas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Cabe à CAE analisar aspectos econômicos e financeiros de qualquer matéria que lhe seja submetida e, em particular, os aspectos tarifários.

Projetos destinados a promover a disseminação das energias renováveis, aí incluída a energia eólica, são sempre de grande relevância. Além de contribuir com o esforço do Brasil em prol da redução das emissões de gases de efeito estufa, a concretização do nosso potencial eólico faz parte da estratégia nacional de garantia da segurança energética.

O objetivo do projeto é o de elevar de 50% para 100% o desconto nas tarifas de uso de transmissão (TUST) e de distribuição (TUSD), até que o empreendedor tenha conseguido amortizar seus investimentos.

Quando o projeto foi apresentado, em 2008, as primeiras fontes eólicas, contratadas ainda no âmbito da primeira etapa do Programa de Incentivos às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (PROINFA), tinham preço médio de R\$ 250/MWh. Esse valor superava em muito o preço da energia oriunda de uma hidrelétrica de médio porte, a saber, algo em torno de R\$ 110/MWh. Nesse contexto, fazia sentido aumentar os estímulos à energia eólica.

No entanto, as circunstâncias mudaram muito rapidamente nos últimos anos.

Em 2009, o Leilão de Energia de Reserva restrito a eólicas teve um preço inicial de R\$ 189/MWh. Ao final do processo, o preço médio negociado caiu para R\$ 148,39/MWh. No ano seguinte, foi realizado um

Leilão de Fontes Alternativas no qual a energia eólica competiu com usinas de biomassa e pequenas centrais hidrelétricas (PCH), tendo os geradores eólicos apresentado o menor valor de energia entre as três: R\$ 130,86/MWh. Já em 2011, as usinas eólicas competiram com fontes tradicionais no Leilão de Energia A-5. Nesse leilão, as eólicas foram contratadas a um preço médio de R\$ 105,12/MWh e foram responsáveis por mais de 78% dos 612,5 MW médios contratados, conforme pode ser percebido na tabela a seguir.

Fonte	Projetos contratados	Potência instalada (MW)	Garantia Física (MWmédios)	Preço médio (R\$/MWh)
Eólica	39	976,5	478,5	105,12
Biomassa	2	100	43,1	103,06
Hídrica	São Roque	135	90,9	91,20
TOTAL	42	1.211,5	612,5	102,18

(Fonte: EPE, http://www.epe.gov.br/imprensa/PressReleases/20111220_1.pdf)

Segundo palavras da própria presidente executiva da Associação Brasileira de Energia Eólica (Abreeólica), Élbis Melo, a energia eólica atingiu seu preço de equilíbrio no Brasil, de R\$ 106/MWh. Há um consenso de que a queda significativa nos preços dessa energia se deve à força da concorrência.

A diferença de preços entre a energia eólica e a hídrica mostra que a eólica já pode ser considerada uma fonte competitiva, que não precisa de incentivos específicos. Se essa fonte energética pôde prosperar tanto com desconto de 50% nas tarifas de TUSD e TUST, certamente não precisa do desconto de 100% proposto pelo PLS 379, de 2008.

Hoje, a energia eólica responde por 1% da matriz elétrica e deverá chegar a 5,3% em 2014, com a implantação dos projetos já contratados nos últimos leilões. Acreditamos que a manutenção do desconto de 50% (em lugar do seu aumento para 100%) é mais do que suficiente para manter o enorme apetite dos investidores pela produção de energia eólica nos próximos anos.

III – VOTO

Diante do exposto, voto pela rejeição do Projeto de Lei nº 379, de 2008.

Sala da Comissão, em 30 de outubro de 2012.

Senador DELCÍDIO DO AMARAL, Presidente

Senador EDUARDO SUPPLY, Relator *Ad hoc*



SENADO FEDERAL
Comissão de Assuntos Econômicos - CAE
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 379, de 2008

ASSINAM O PARECER, NA 46ª REUNIÃO, DE 30/10/2012, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)

PRESIDENTE: *[Assinatura]*

RELATOR: *[Assinatura]* SEN. EDUARDO SUPPLY, RELATOR "AD HOC"

Bloco de Apoio ao Governo(PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)	
Delcídio do Amaral (PT)	1. Zeze Perrella (PDT)
Eduardo Suplicy (PT)	2. Walter Pinheiro (PT)
José Pimentel (PT)	3. Anibal Diniz (PT)
Humberto Costa (PT)	4. Wellington Dias (PT)
Lindbergh Farias (PT)	5. Jorge Viana (PT)
Assis Gurgacz (PDT)	6. Cristovam Buarque (PDT)
Lídice da Mata (PSB)	7. Antonio Carlos Valadares (PSB)
Vanessa Grazziotin (PC DO B)	8. Inácio Arruda (PC DO B)
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PMDB, PP)	
Casildo Maldaner (PMDB)	1. Vital do Rêgo (PMDB)
Eduardo Braga (PMDB)	2. Sérgio Souza (PMDB)
Tomás Correia (PMDB)	3. Romero Jucá (PMDB)
Roberto Requião (PMDB)	4. Ana Amélia (PP)
Eunício Oliveira (PMDB)	5. Waldemir Moka (PMDB)
Luiz Henrique (PMDB)	6. Clésio Andrade (PMDB)
Lobão Filho (PMDB)	7. Benedito de Lira (PP)
Francisco Dornelles (PP)	8. Ciro Nogueira (PP)
Ivo Cassol (PP)	9. Ricardo Ferraço (PMDB)
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)	
Aloysio Nunes Ferreira (PSDB)	1. Alvaro Dias (PSDB)
Cyro Miranda (PSDB)	2. Aécio Neves (PSDB)
Flexa Ribeiro (PSDB)	3. Paulo Bauer (PSDB)
José Agripino (DEM)	4. Lúcia Vânia (PSDB)
Jayme Campos (DEM)	5. Wilder Moraes (DEM)
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PPL, PR)	
Armando Monteiro (PTB)	1. Fernando Collor (PTB)
João Vicente Claudino (PTB)	2. Gim Argello (PTB)
Antonio Russo (PR)	3. Cidinho Santos (PR)
João Ribeiro (PR)	4. Alfredo Nascimento (PR)
PSD PSOL	
Marco Antônio Costa	1. Randolfe Rodrigues

2ª PARTE - DELIBERATIVA

4

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

REQUERIMENTO Nº , DE 2013

Requeiro, nos termos do artigo 93, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, para discutir sobre a restauração e duplicação da BR-251, convidando as autoridades relacionadas em anexo.

JUSTIFICAÇÃO

Rodovia transversal que se estende do estado da Bahia até o estado de Mato Grosso, cortando o Distrito Federal e ligando Montes Claros à BR 116 – Rio-Bahia, com extensão total de aproximadamente 1515,2 Km, a BR 251 apresenta problemas de conservação em vários trechos, muitos ainda não asfaltados ou não implementados, principalmente o seguimento que corta o Vale do Jequitinhonha/Mucuri e norte de Minas Gerais.

Em consonância com a linha de trabalho desta Comissão, tendo em vista as consequências nefastas das condições desta estrada e em função de solicitação dos representantes e líderes de Minas Gerais requeiro a realização de audiência pública a fim de debater soluções para a referida BR. Na busca de solução que atenderá diretamente aos estados de Mato Grosso, Rio de Janeiro, Bahia e Distrito Federal, convidamos os prefeitos do norte de Minas Gerais e Jequitinhonha/Mucuri, deputados estaduais mineiros e representante do DNIT.

Sala das Sessões,

Senador CLÉSIO ANDRADE
PMDB-MG

REQUERIMENTO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A BR 251
RELAÇÃO DE AUTORIDADES A CONVIDAR

Representante do DNIT
Deputado Estadual Celinho Sinttrocel - MG
Deputado Estadual Carlos Pimenta – MG
Deputado Estadual Ivair Nogueira - MG
Prefeito de ÁGUA BOA
Prefeito de ÁGUAS VERMELHAS
Prefeito de ALMENARA
Prefeito de BANDEIRA
Prefeito de CACHOEIRA DO PAJEÚ
Prefeito de CORAÇÃO D E JESUS
Prefeito de CURRAL DE DENTRO
Prefeito de FRANCISCO SÁ
Prefeito de FRUTA DE LEITE
Prefeito de IBIAÍ
Prefeito de JACINTO
Prefeito de JORDÂNIA
Prefeito de JOSENÓPOLIS
Prefeito de MATA VERDE
Prefeito de MONTES CLAROS
Prefeito de NOVORIZONTE
Prefeito de PADRE CARVALHO
Prefeito de PEDRA AZUL
Prefeito de RIACHO DOS MACHADOS
Prefeito de RUBELITA
Prefeito de SALINAS
Prefeito de SALTO DA DIVISA
Prefeito de SANTA CRUZ DE SALINAS
Prefeito de SANTA MARIA DO SALTO

2ª PARTE - DELIBERATIVA

5

REQUERIMENTO Nº , DE 2013 - CI

Com fundamento nos artigos 49, X, 58, §2º, VI, 70 e 71, VII, todos da Constituição Federal, combinados com os artigos 90, VI, IX e X, e 104 do Regimento Interno do Senado Federal, e ainda com o art. 4º, I, 'b', da Resolução do TCU nº 215/08, alterada pela Resolução do TCU nº 248/12, requeremos seja providenciada, junto ao Tribunal de Contas da União, a disponibilização a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal o acesso ao Sistema FISCALIS, daquele Tribunal, bem como o devido treinamento para uso do programa a servidores desta Casa legislativa.

JUSTIFICAÇÃO

O sistema informatizado Fiscalis, desenvolvido pelo TCU, permite o acompanhamento remoto do andamento dos processos de fiscalização de obras. Trata-se, portanto, de ferramenta de grande utilidade para o bom desempenho da atividade de fiscalização desta Comissão.

O acesso ao Fiscalis permitirá que as Sras. e os Srs. Senadores tenham conhecimento em tempo real dos processos e, conseqüentemente, das anotações de irregularidades verificadas nas obras auditadas pelo TCU em seus estados. Desta sorte, a Comissão e seus integrantes terão a oportunidade de atuar no sentido de instar as partes envolvidas a sanear as irregularidades antes que seja proferida alguma decisão capaz de provocar a paralisação da obra.

Sala da Comissão, em

Senador FERNANDO COLLOR

2ª PARTE - DELIBERATIVA

6

REQUERIMENTO Nº , DE 2013 – CI

Requeiro, nos termos do artigo 93, inciso II do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de Audiência Pública nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura-CI, para tratar do Impacto de Longo Prazo da Qualidade Universalizada da Educação na Economia, na Infraestrutura e no Bem-Estar Social.

JUSTIFICAÇÃO

Nestes tempos em que o conhecimento é o mais importante vetor do progresso, já é fato reconhecido que a educação é um dos pilares mais importantes da infraestrutura para a economia e para o bem estar da sociedade, por uma qualidade e igualdade de condições. E é também um fato que o Brasil está entre os países com pior sistema educacional. Basta lembrar que temos o 6º PIB do mundo e estamos, de acordo com a UNESCO em 88º lugar, do ponto de vista educacional, entre as nações. Se for possível crescer nestas frágeis condições educacionais, ficamos presos a um PIB primarizado, sem oferecer os bens de alta tecnologia que a economia demanda. Não há dúvida sobre as consequências deste grave quadro de deseducação sobre o futuro social e econômico.

É por estas razões que solicito a realização de uma audiência pública com o objetivo de debater a educação como parte da infraestrutura social e econômica do Brasil.

Os palestrantes deverão apresentar seus pontos de vistas sobre os seguintes aspectos:

1. Qual a ameaça que o atual quadro de educação brasileira apresenta para o futuro da Infraestrutura, da economia e da sociedade do Brasil?

2. O que fazer para construir um vigoroso sistema educacional que sirva ao progresso econômico e social brasileiro ao longo deste século do conhecimento, qualificando o trabalho para os desafios que se apresentam à nossa frente?

Nomes Sugeridos:

. **Ozires Silva**, ex-Ministro da Infraestrutura e atual Reitor da UNIMONTE, Santos/SP;

. **Jorge Gerdau Johannpeter** – Presidente do Conselho de Administração do Grupo Gerdau;

. **Fernando Veloso** – Pesquisador em Desenvolvimento Econômico do IBRE/FGV – Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas;

. **Naércio Aquino** – Professor Titular – Coordenador do [Centro de Políticas Públicas \(CPP\)](#) do INSPER (Instituto de Ensino e Pesquisa). Professor Associado da FEA-USP. Consultor da Fundação Itaú Social e colunista do jornal Valor Econômico.

. **Marcelo Neri** – Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Assuntos Estratégicos - SAE;

Sala da Comissão, em maio de 2013.

Senador **Fernando Collor**