

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Aplicação: 2014

TARDE

PROVA DISCURSIVA P₄

Leia com atenção as instruções abaixo.

- 1 Ao receber este caderno de prova, confira inicialmente se os seus dados pessoais e os dados do cargo para o qual você concorre, transcritos acima, estão corretos e coincidem com o que está registrado no seu Caderno de Textos Definitivos da prova discursiva P₄. Confira também o seu nome em cada página numerada deste caderno de prova. Em seguida, verifique se ele contém as propostas para a elaboração de uma minuta de proposição e um parecer à proposição, correspondentes à prova discursiva P₄, acompanhadas de espaços para rascunho, de uso opcional. Caso o caderno esteja incompleto, tenha qualquer defeito e(ou) apresente divergência quanto aos seus dados pessoais ou aos dados do cargo para o qual você concorre, solicite ao fiscal de sala mais próximo que tome as providências cabíveis, pois não serão aceitas reclamações posteriores nesse sentido.
- 2 Não serão fornecidas folhas suplementares nem para rascunho nem para texto definitivo da prova discursiva.
- 3 Não se comunique com outros candidatos nem se levante sem autorização de fiscal de sala.
- 4 Na duração da prova, está incluído o tempo destinado à identificação — que será feita no decorrer da prova — e à transcrição dos textos para o Caderno de Textos Definitivos da prova discursiva P₄.
- 5 Ao terminar a prova, chame o fiscal de sala mais próximo, devolva-lhe o seu Caderno de Textos Definitivos e deixe o local de prova.
- 6 A desobediência a qualquer uma das determinações constantes em edital, no presente caderno ou no Caderno de Textos Definitivos poderá implicar a anulação da sua prova.

OBSERVAÇÕES:

Não serão conhecidos recursos em desacordo com o estabelecido em edital.

É permitida a reprodução deste material apenas para fins didáticos, desde que citada a fonte.

Informações adicionais: telefone 0(XX) 61 3448-0100; sac@cespe.unb.br; Internet — www.cespe.unb.br.

cespeUnB
Centro de Seleção e de Promoção de Eventos

PROVA DISCURSIVA P₄

- Nesta prova, faça o que se pede, usando, caso queira, os espaços para rascunho indicados no presente caderno. Em seguida, transcreva os textos para o **CADERNO DE TEXTOS DEFINITIVOS DA PROVA DISCURSIVA P₄**, nos locais apropriados, pois não serão avaliados fragmentos de texto escritos em locais indevidos.
- Tanto na minuta de proposição quanto no parecer à proposição, o texto cuja extensão esteja aquém da extensão mínima de **100 linhas**, prevista em edital, será apenado, e qualquer fragmento de texto que ultrapassar a extensão máxima de linhas disponibilizadas será desconsiderado. Será também desconsiderado o texto que não for escrito nas **folhas de texto definitivo** correspondentes.
- No **caderno de textos definitivos**, identifique-se apenas no cabeçalho da primeira página, pois não será avaliado texto que tenha qualquer assinatura ou marca identificadora fora do local apropriado. Caso algum texto definitivo tenha de ser assinado, use apenas o nome **Consultor Legislativo**. Ao texto que contenha outra forma de identificação será atribuída nota zero, correspondente à identificação do candidato em local indevido.
- Tanto na minuta de proposição quanto no parecer à proposição, ao domínio do conteúdo serão atribuídos até **50,00 pontos**, dos quais até **2,50 pontos** serão atribuídos ao quesito apresentação (legibilidade, respeito às margens e indicação de parágrafos) e estrutura textual (organização das ideias em texto estruturado).
- Do total de até **50,00 pontos** relativos ao domínio do conteúdo, serão atribuídos até **2,50 pontos**: na minuta de proposição, ao quesito aspectos formais da minuta de proposição (uso da espécie normativa adequada); no parecer à proposição, ao quesito relatório.

MINUTA DE PROPOSIÇÃO

A participação do setor de transportes na economia brasileira já é superior a 4,4% do PIB (fonte: Pesquisa Anual de Serviços — Balanço Energético Nacional — 2000/MME). No entanto, o transporte de cargas no Brasil convive há décadas com graves problemas de estrutura, que têm afetado o desempenho das empresas, a qualidade e o custo dos serviços oferecidos.

Mais do que um simples setor da economia, o transporte é capaz de impactar, viabilizando ou criando entraves aos demais setores e afetando diretamente a segurança, a qualidade de vida e o desenvolvimento econômico do país. Alguns indicadores brasileiros, em comparação aos de outros países, confirmam a necessidade do investimento em políticas públicas para o setor:

— o número de mortes por quilômetro em estradas brasileiras é de 10 a 70 vezes superior ao dos países desenvolvidos;

— com relação ao consumo de energia, estima-se que para cada dólar gerado em nosso PIB sejam gastos cerca de 84.000 BTUs no setor de transporte, enquanto nos Estados Unidos da América, por exemplo, esse índice é da ordem de 65.000 BTUs;

— a produtividade do transporte de carga no Brasil, medida a partir da quantidade de toneladas por quilômetro útil, é de apenas 22% da produtividade do sistema norte-americano.

Um pequeno indicativo de como uma melhora do setor de transporte pode contribuir para o aumento da eficiência econômica do país pode ser encontrado nos estoques. Estimativas indicam que cerca de R\$ 118 bilhões de excesso de estoque são mantidos pelas empresas brasileiras ao longo das cadeias produtivas como forma de se proteger de ineficiências do transporte, tais como atrasos, acidentes e roubos de carga. Um setor de transportes mais confiável e eficiente poderia diminuir sobremaneira esse valor, o que liberaria recursos da ordem de bilhões de reais, que poderiam ser reinvestidos em atividades produtivas.

Em estudo realizado pela Confederação Nacional do Transporte, as principais causas que afetam a eficiência no transporte de cargas no Brasil foram mapeadas e segmentadas em quatro grandes grupos: o desbalanceamento da matriz de transportes; a legislação e a fiscalização inadequadas; a deficiência da infraestrutura de apoio e a insegurança nas vias.

Desbalanceamento da matriz de transportes

A participação dos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário no sistema de transporte de cargas brasileiro é significativamente diferente daquela observada em outros países de dimensões continentais. No Brasil, há excessiva concentração de transporte de cargas no modal rodoviário. Entre as causas desse desbalanceamento, destacam-se:

- possibilidade de prática de preço dos fretes rodoviários abaixo dos custos operacionais;
- poucas alternativas ao modal rodoviário;
- barreiras para a intermodalidade;
- priorização do modal rodoviário pelo governo.

Legislação e fiscalização inadequadas

A falta de disciplinamento, por exemplo, no transporte rodoviário de cargas no Brasil permite o funcionamento de transportadoras sem condições econômicas de exercício da atividade, a circulação de caminhões sucateados e com sobrepeso e a existência de jornadas de trabalho desumanas. Entre as causas desses problemas, destacam-se:

- deficiência na regulamentação do transporte;
- legislação tributária e incentivos fiscais divergentes entre estados;
- fiscalização ineficiente;
- burocracia.

Deficiência da infraestrutura de apoio

- base de dados insuficiente do setor de transporte;
- emprego reduzido de ferramentas de tecnologia da informação;
- deficiência na quantidade e qualidade dos terminais intermodais.

Insegurança nas vias

- roubo de carga;
- manutenção deficiente das vias.

Com base nas informações descritas no texto acima, redija minuta de proposição, observando as exigências legais e regimentais quanto à forma, que apresente proposta(s) concreta(s) para mitigar os problemas apresentados, que afetam a eficiência no transporte de cargas brasileiro. Em sua minuta, proponha, necessariamente, medidas para aumentar a eficiência:

- ▶ do modal rodoviário; [valor: 22,50 pontos]
- ▶ do modal ferroviário. [valor: 22,50 pontos]

Na justificação das medidas objeto de sua proposição, faça a devida associação entre cada uma dessas medidas e suas possíveis causas e consequências.

Desconsidere eventuais proposições relativas a essa matéria que já tenham sido objeto de apreciação pelo Congresso Nacional ou por qualquer uma de suas Casas.

RASCUNHO – MINUTA DE PROPOSIÇÃO – 1/4

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	
25	
26	
27	
28	
29	
30	

RASCUNHO – MINUTA DE PROPOSIÇÃO – 2/4

31	
32	
33	
34	
35	
36	
37	
38	
39	
40	
41	
42	
43	
44	
45	
46	
47	
48	
49	
50	
51	
52	
53	
54	
55	
56	
57	
58	
59	
60	

RASCUNHO – MINUTA DE PROPOSIÇÃO – 3/4

61	
62	
63	
64	
65	
66	
67	
68	
69	
70	
71	
72	
73	
74	
75	
76	
77	
78	
79	
80	
81	
82	
83	
84	
85	
86	
87	
88	
89	
90	

RASCUNHO – MINUTA DE PROPOSIÇÃO – 4/4

91	
92	
93	
94	
95	
96	
97	
98	
99	
100	
101	
102	
103	
104	
105	
106	
107	
108	
109	
110	
111	
112	
113	
114	
115	
116	
117	
118	
119	
120	

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N.º XX, DE XXXX

Acrescenta dispositivos à Lei n.º 12.815, de 5 de junho de 2013, para ampliar as atribuições do poder concedente.

O Congresso Nacional decreta:

Art.1.º O art. 16 da Lei n.º 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigor acrescido dos parágrafos 3.º e 4.º.

Art. 16

§ 3.º Estando aptos ao funcionamento os portos e as instalações portuárias de que trata a Lei n.º 12.815, de 5 de junho de 2013, ficará a União obrigada a concluir, no prazo máximo de dois anos, as obras de infraestrutura de acesso terrestre para viabilizar a logística de transporte planejada.

§ 4.º Compete ao Ministério dos Transportes, conjuntamente com suas autarquias, efetuar as obras de infraestrutura de acesso terrestre aos portos e instalações portuárias de que trata o § 3.º.

Justificação

A participação do setor marítimo brasileiro no comércio internacional é expressiva, sobretudo por ser esse setor, em alguns casos, a única opção para a exportação de grandes volumes, como os graneis, principal tipo de carga movimentada nos portos brasileiros. Contudo, no Brasil, apesar dos avanços, o desempenho da infraestrutura aquaviária é inferior ao esperado, o que tem levado o governo a buscar soluções para reduzir os gargalos operacionais, jurídicos e institucionais do setor. Exemplo disso são as significativas mudanças pelas quais passou o sistema portuário brasileiro nos últimos anos. Ainda assim, muitos são os entraves a serem superados.

De acordo com pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), de 2012, a deficiente infraestrutura portuária atual consiste em um dos maiores entraves à expansão do transporte marítimo e compromete a produtividade dos portos brasileiros e o potencial do setor, além de representar um obstáculo ao crescimento das exportações e importações. Esse cenário influencia na má classificação da qualidade da infraestrutura portuária nacional, conforme dados da pesquisa de opinião realizada pelo Fórum Econômico Mundial, cujos resultados apontaram o Brasil na 108.ª posição entre 112 países.

Um dos problemas identificados na pesquisa é a insuficiência de acessos terrestres, rodoviários e ferroviários, o que dificulta o transporte das cargas de sua origem até determinado porto, ou do porto até o seu destino, e prejudica a prática da intermodalidade. Além disso, os acessos apresentam problemas de conservação e de capacidade que prejudicam o transporte. Na pesquisa, foram considerados os acessos aos 33 portos públicos brasileiros, em um raio de 50 km, partindo-se do porto, bem como as características de pavimento, geometria e sinalização. A partir da classificação geral das rodovias, verificou-se que mais de um terço dos 33 portos analisados (39,4%) apresentou acessos rodoviários classificados como regular ou ruim, com deficiências na geometria da via, na sinalização e, em alguns casos, também no pavimento. Apenas os acessos aos portos de Itaguaí e Santos apresentaram classificação geral ótima. Além disso, em 66,7% dos portos, os acessos como apresentavam algum tipo de deficiência relativa à geometria da via, em 60,6%, havia deficiência de sinalização e, em 27,3%, no pavimento. No geral, os principais problemas mencionados foram as travessias por áreas urbanas, os congestionamentos de veículos de cargas e o estado de conservação desses acessos.

Na pesquisa CNT de ferrovias (2011), observou-se insatisfação dos clientes no que se refere aos serviços oferecidos nos terminais ferroviários, que foram classificados, em sua grande maioria, como insuficientes ou inadequados. Entre os principais entraves do setor ferroviário, destacam-se o grande número de invasões na faixa de domínio, as passagens de nível críticas, os gargalos físicos e operacionais e o adensamento populacional nas proximidades das áreas portuárias, problemas que interferem diretamente na interação entre ferrovia e porto. De modo geral, os acessos ferroviários foram avaliados como inadequados e os principais problemas ressaltados foram a falta de infraestrutura ferroviária para embarque e desembarque de carga (por 33,7% dos entrevistados) e o precário estado de conservação.

O conjunto de entraves dos acessos terrestres tem como consequências as limitações na oferta e na ampliação do serviço de captação de cargas, o aumento do tempo em trânsito da mercadoria e, conseqüentemente, a elevação dos custos operacionais do transporte, o que pode inviabilizar a escolha pelo modo marítimo. As soluções para os gargalos de infraestrutura portuária e de acesso requerem elevados investimentos e a realização de obras cujo planejamento estratégico é de grande importância.

Redija parecer à proposição de ato normativo apresentada acima, abordando, necessariamente, os seguintes aspectos:

- ▶ constitucionalidade da proposição e trâmites a serem conduzidos para a votação; [valor: 15,00 pontos]
- ▶ observância aos princípios da Lei n.º 10.233/2001 e da Lei n.º 11.518/2007; [valor: 15,00 pontos]
- ▶ cenário econômico e social esperado para o país com os avanços no setor portuário. [valor: 15,00 pontos]

Considere que a matéria objeto da proposição seja inédita, isto é, nunca tenha sido apreciada pelo Congresso Nacional nem por qualquer uma de suas Casas.

RASCUNHO – PARECER À PROPOSIÇÃO – 1/4

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	
25	
26	
27	
28	
29	
30	

RASCUNHO – PARECER À PROPOSIÇÃO – 2/4

31	
32	
33	
34	
35	
36	
37	
38	
39	
40	
41	
42	
43	
44	
45	
46	
47	
48	
49	
50	
51	
52	
53	
54	
55	
56	
57	
58	
59	
60	

RASCUNHO – PARECER À PROPOSIÇÃO – 3/4

61	
62	
63	
64	
65	
66	
67	
68	
69	
70	
71	
72	
73	
74	
75	
76	
77	
78	
79	
80	
81	
82	
83	
84	
85	
86	
87	
88	
89	
90	

RASCUNHO – PARECER À PROPOSIÇÃO – 4/4

91	
92	
93	
94	
95	
96	
97	
98	
99	
100	
101	
102	
103	
104	
105	
106	
107	
108	
109	
110	
111	
112	
113	
114	
115	
116	
117	
118	
119	
120	



cespeUnB

Centro de Seleção e de Promoção de Eventos