



CÂMARA DOS DEPUTADOS

CONCURSO PÚBLICO

Cargo:

**Analista Legislativo / Assistente Técnico
FC de Consultor Legislativo**

Área XIII

**Prova 2 – Discursiva – 1.ª Parte
Aplicação: 2/11/2002**

CEESPE
UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

LEIA COM ATENÇÃO AS INSTRUÇÕES ABAIXO.

1. Ao receber este caderno, confira se ele contém a 1.ª Parte da Prova 2 – Discursiva e quatro páginas para rascunho, duas para o Texto 1 e duas para o Texto 2.
2. As páginas para rascunho são de uso opcional, não contarão, portanto, para efeito de avaliação.
3. Caso o caderno esteja incompleto ou tenha qualquer defeito, solicite ao fiscal de sala mais próximo que tome as providências cabíveis.
4. Não utilize nenhum material de consulta que não seja fornecido pelo CEESPE.
5. Durante a prova, não se comunique com outros candidatos nem se levante sem autorização do chefe de sala.
6. Não serão distribuídas folhas suplementares para rascunho nem para texto definitivo.
7. A duração desta parte da prova discursiva é de três horas, já incluído o tempo destinado à identificação — que será feita no decorrer da prova — e à transcrição dos textos definitivos para as respectivas folhas.
8. Ao terminar a prova, chame o fiscal de sala mais próximo e devolva-lhe todas as folhas de textos definitivos, receba o seu documento de identidade e deixe o local de prova.
9. Será anulada o texto definitivo que for escrito a lápis ou tiver identificação fora do local apropriado.
10. Sua prova será anulada se for devolvida com as folhas de textos definitivos descoladas ou rasgadas.

AGENDA

- 1 31/10/2002 – Data provável de divulgação do resultado provisório da prova discursiva, na Internet — no endereço eletrônico <http://www.ceespe.unb.br> — e nos quadros de avisos do CEESPE/UnB — em Brasília.
- 2 4, 5 e 6/12/2002 – Recebimento de recursos contra o resultado provisório da prova discursiva, exclusivamente nos locais e horários a serem informados juntamente com a divulgação desse resultado.
- 3 18/12/2002 – Data provável de divulgação (após a apreciação de eventuais recursos), no Diário Oficial da União e nos locais mencionados no item 1, do resultado final da prova discursiva e da convocação para a prova de títulos.

OBSERVAÇÕES

- Não serão objeto de conferimento/recursos em desacordo com o estabelecido no item 10 do Edital n.º 1/2002 – CD, de 16/7/2002.
- Informações relativas ao concurso poderão ser obtidas pelo telefone 0(0800)–61–446–0100.
- É permitida a reprodução deste material, desde que citada a fonte.

PROVA 2 – DISCURSIVA – 1.ª PARTE – TEXTO 1

- Para produzir a dissertação relativa ao Texto 1, que vale **trinta** pontos, faça o que se pede, usando as páginas correspondentes do presente caderno para rascunho. Em seguida, transcreva o texto para a respectiva folha de **TEXTO DEFINITIVO DO TEXTO 1** da prova discursiva, nos locais apropriados, pois **não serão avaliados fragmentos de texto escritos em locais indevidos**.
- Obedeça aos limites de extensão determinados. Qualquer texto com extensão aquém da mínima de **quarenta e cinco** linhas será apenado, e qualquer fragmento de texto além da extensão máxima de **sessenta** linhas será desconsiderado.
- Na folha de **TEXTO DEFINITIVO DO TEXTO 1**, é obrigatória a indicação, no campo próprio, do tema escolhido (1 ou 2).

ATENÇÃO! Nas **folhas de textos definitivos**, identifique-se apenas no cabeçalho da primeira delas, pois **não serão avaliados** os textos que tenham qualquer assinatura ou marca identificadora fora do local apropriado.

Para elaborar a dissertação correspondente ao **Texto 1**, escolha um dos temas a seguir.

Tema 1

No Brasil, o transporte de passageiros é amplamente dominado pelo transporte rodoviário (98%), estando o transporte público sujeito ao quadro jurídico definido pelo conceito de serviço público, que se caracteriza, via de regra, pelo gozo da exclusividade nas linhas permitidas e pela definição de tarifas por base de planilha. A despeito da previsão constitucional, a realização de licitação ainda é um evento raro no setor e, historicamente, as redes atualmente operadas resultam da prática de extensão geográfica das linhas permitidas, observando-se igualmente a prorrogação automática e incondicional dos contratos que, ainda por cima, vigem por longos períodos (15 anos).

O serviço de transporte rodoviário interestadual é operado por 176 empresas, que possuem 12.883 veículos. Entretanto, mais da metade da frota é operada por um grupo de 16 operadores. Na verdade, os números atestam uma concentração ainda mais impressionante, na medida em que 4 grandes empresas operam 30% da frota total, possuindo, cada uma, mais de 500 veículos. A concentração é também geográfica: 60% dos serviços operam na Região Sudeste. Esse processo de concentração se deu como resultado de um mercado protegido, não-sujeito à competição e licitação. Apesar do gigantismo, as empresas do setor caracterizam-se por sua natureza familiar.

O transporte informal também está presente no mercado regional e interurbano, caracterizando-se pelo uso de veículos antigos e mal mantidos. Nota-se que alguns percursos são longos, apresentando uma extensão superior a 2.500 km, sobretudo nas rotas entre as metrópoles do Nordeste e as do Sudeste. Só na região metropolitana de São Paulo foram detectados mais de 50 terminais de transporte informal. Não é à toa, portanto, que, desde 1990, os quatro principais terminais de transporte interurbano de passageiros apresentaram um decréscimo de 42% no volume de usuários.

Esse problema aponta para várias falhas do sistema vigente. De um lado, o mercado clama por serviços mais flexíveis. De outro, o desemprego e também as necessidades de alocação de poupança da classe média levam à profusão de candidatos à entrada nesse mercado, viabilizada, antes de mais nada, o surgimento de veículos de transporte de passageiros de pequeno porte.

Assiste-se, igualmente, à desestruturação dos órgãos gestores. A prática de colusão e de captura regulatória pelas empresas desmoraliza a autoridade pública, abrindo porta para a ilegalidade, apesar de se tratar, legalmente, de um serviço público. Não obstante o mandamento constitucional da realização de licitações, o que se observa é a continuidade da prática de prorrogação de permissões, que, além de tudo, beneficiam-se de um prazo longo (15 anos), sem qualquer justificativa econômica. Portanto, o setor não se beneficia de nenhum estímulo à eficiência, e sua desmoralização é que produz a fragilização adicional provocada pelo ataque do transporte informal.

A recente reforma administrativa levou ao surgimento de novas instituições, quais sejam a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT). No que tange ao transporte rodoviário interestadual de passageiros, ele se subordina à ANTT, que é responsável pelo estabelecimento do plano de concessão, pela realização de licitações, pelo incentivo à competição, pela definição da tarifa, pelo controle de serviços, pela defesa dos direitos dos usuários e pela arbitragem de conflitos. Entretanto, sua institucionalização tardia coloca novas questões, tais como a natureza de sua autonomia: seriam, pois, transferidas, à ANTT, pelo menos na prática, as competências de definir a política pública, o planejamento público para o setor? Como tratar as permissões existentes e os conflitos inerentes à exploração dos serviços? Como aliar liberdade empresarial no planejamento com a proteção ao equilíbrio econômico? Não seria, em particular, o transporte rodoviário interurbano de passageiros um setor contestável, que haveria de ser desregulamentado? Quais seriam os objetivos e as diretrizes para a política regulatória desse serviço? Essas e outras questões fazem parte da pauta de uma reforma regulatória.

Considerando as idéias expostas no texto acima, que têm caráter unicamente motivador, redija um texto dissertativo acerca do seguinte tema:

POLÍTICA REGULATÓRIA PARA OS SERVIÇOS INTERESTADUAIS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS.

Em sua dissertação, devem ser contemplados, necessariamente, os seguintes aspectos:

- ▶ características do mercado: sua demanda, oferta e estruturação operacional;
- ▶ falhas presentes no mercado de transporte rodoviário interestadual de passageiros;
- ▶ objetivos da política regulatória do setor;
- ▶ diretrizes e medidas regulatórias relativas a política de entrada no setor, planejamento, tarifação, avaliação de desempenho e incentivo à competitividade;
- ▶ diretrizes para a organização e a operacionalização da gestão pública e para a arbitragem de conflitos.

As taxas médias de crescimento, em termos reais, que a economia brasileira tem apresentado nos últimos anos exigiram grandes investimentos na área de infra-estrutura. E, assim como em outros países, mesmo os desenvolvidos, há um descompasso entre a necessidade de investimentos em infra-estrutura e a capacidade dos governos em fazerem frente a essa demanda com os instrumentos financeiros tradicionais.

O Estudo dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento estima, para o período 2000-2007, a necessidade de mais de US\$ 100 bilhões de investimentos públicos e privados apenas nos empreendimentos estruturantes do setor de infra-estrutura — transportes, energia, telecomunicações.

Para fazer frente a tais desafios, novas formas de abordagem têm surgido, entre elas, as parcerias público-privadas (PPPs). É principalmente a partir da Europa que está se espalhando o modelo de PPP, que identifica as modalidades de colaboração entre os setores público e privado, fundamentais para a realização de intervenções de infra-estrutura de interesse público.

O modelo de PPP nasceu na Inglaterra, onde funciona há mais de dez anos e possibilitou a realização de investimentos público-privados de mais de 30 bilhões de libras esterlinas. A experiência inglesa, além de inspirar iniciativas semelhantes no Canadá e no Japão, está se difundindo na Europa: Itália, Irlanda e Holanda já utilizam o modelo. Nos países emergentes, até agora, o modelo de PPP foi aplicado de modo mais consistente apenas na África do Sul.

O que é uma PPP?

As PPPs são acordos entre governo e entidades do setor privado com a finalidade de prover às comunidades equipamentos de infra-estrutura pública e serviços correlatos. Tais parcerias são caracterizadas pela repartição compartilhada entre os parceiros de investimentos, riscos, responsabilidades e ganhos. As condições para o estabelecimento dessas parcerias variam, mas, geralmente, envolvem financiamento, projeto, construção, operação e manutenção dos equipamentos e serviços de infra-estrutura.

As PPPs não são um modelo de privatização do serviço público. O governo não perde o controle sobre a provisão de serviços ao ingressar em uma PPP. Pelo contrário, é ele que estabelece as regras e formata as PPPs de modo a refletir seus próprios objetivos, políticas e regulamentos. Nas PPPs, o setor público compartilha os riscos e ganhos do empreendimento em uma parceria contínua com o setor privado, enquanto, no caso da privatização, o governo os transfere ao setor privado.

Também não é uma concessão. Nos contratos tradicionais de concessão, o serviço é repassado integralmente à iniciativa privada. No modelo PPP, há uma divisão de tarefas, que, assim como os riscos, são compartilhadas pelos dois setores. As responsabilidades são definidas de acordo com a *expertise* de cada um.

Com a implementação das PPPs, o governo pode obter reduções de custos tanto em projetos de construção como na operação e manutenção de serviços. Além disso, os riscos podem ser distribuídos ao parceiro privado: custos extras, inabilidade para cumprir o cronograma de entrega dos bens e serviços contratados, receitas insuficientes e dificuldade em obedecer a regulações, como, por exemplo, a ambiental.

As PPPs oferecem a oportunidade de introduzir inovações de fontes de receitas que não seriam possíveis no método tradicional de oferta de serviços.

Há também mais flexibilidade na utilização do modelo PPP, podendo ser percebida na combinação de várias atividades, tanto no projeto quanto na construção, e por meio de contratos mais elásticos, aprovação rápida de capital financeiro e um processo de decisão e de execução mais eficiente.

Como conseqüência, há ainda o estímulo à atividade econômica e ao setor privado, com contribuição para o aumento do nível de emprego, além da possibilidade de prestação de serviços de consultoria pelas empresas com *expertise* em PPP.

Para implementar as PPPs no Brasil está sendo criada a Unidade PPP, que definirá as estratégias e os modelos de intervenção. A Unidade PPP Brasil está sendo criada na Secretaria do Planejamento e Investimentos Estratégicos do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

A Unidade PPP será responsável por:

- articular as atividades do Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão, dos ministérios setoriais, das agências e de outras entidades envolvidas no processo de seleção dos projetos-piloto;
- identificar e selecionar os projetos-piloto e estruturar os esquemas possíveis de PPP;
- desenvolver ações de capacitação para o pessoal dos organismos envolvidos nos projetos-piloto;
- coordenar e contratar a realização de estudos para verificar a viabilidade dos projetos-piloto;
- assistir os organismos públicos competentes nas licitações para adjudicação dos projetos-piloto aos parceiros privados e, na seqüência, participar do fechamento dos entendimentos contratuais com a iniciativa privada.

Internet: <<http://www.infraestruturabrasil.gov.br>>.

Considerando as idéias expostas no texto acima, que têm caráter unicamente motivador, redija um texto dissertativo acerca do tema abaixo, tendo por base um exemplo prático de projeto de investimento em infra-estrutura de transportes, real ou imaginário:

PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DE UMA PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA (PPP).

Em sua dissertação, devem ser contemplados, necessariamente, os seguintes aspectos:

- ▶ características e etapas do processo de elaboração do projeto;
- ▶ etapas do processo institucional e organizacional;
- ▶ adaptações necessárias na legislação brasileira para viabilizar a implementação de PPPs em moldes internacionalmente competitivos;
- ▶ quadro referencial para a respectiva engenharia financeira.

RASCUNHO PARA O TEXTO 1 – 1 / 2

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	

Atenção! Na folha de **TEXTO DEFINITIVO DO TEXTO 1**, é obrigatória a indicação do tema escolhido.

RASCUNHO PARA O TEXTO 1 – 2 / 2

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	

Atenção! Na folha de **TEXTO DEFINITIVO DO TEXTO 1**, é obrigatória a indicação do tema escolhido.

PROVA 2 – DISCURSIVA – 1.ª PARTE – TEXTO 2

- Para produzir o discurso relativo ao Texto 2, que vale **vinte** pontos, faça o que se pede, usando as páginas correspondentes do presente caderno para rascunho. Em seguida, transcreva o texto para a respectiva folha de **TEXTO DEFINITIVO DO TEXTO 2** da prova discursiva, nos locais apropriados, pois **não serão avaliados fragmentos de texto escritos em locais indevidos**.
- Obedeça aos limites de extensão determinados. Qualquer texto com extensão aquém da mínima de **quarenta e cinco** linhas será apenado, e qualquer fragmento de texto além da extensão máxima de **sessenta** linhas será desconsiderado.
- Na folha de **TEXTO DEFINITIVO DO TEXTO 2**, é obrigatória a indicação, no campo próprio, do tema escolhido (1 ou 2).

ATENÇÃO! Nas **folhas de textos definitivos**, identifique-se apenas no cabeçalho da primeira delas, pois **não serão avaliados** os textos que tenham qualquer assinatura ou marca identificadora fora do local apropriado.

Para elaborar o discurso parlamentar correspondente ao **Texto 2**, escolha um dos temas a seguir.

Tema 1

Na última década, a proliferação de formas de ilegalidade nos assentamentos urbanos tem sido a mais visível das conseqüências do processo de exclusão socioespacial que caracteriza as grandes cidades brasileiras. O mais alarmante, no entanto, é o ritmo de crescimento desses assentamentos, tanto em número de domicílios como de população. No Rio de Janeiro, por exemplo, segundo o IBGE, a taxa de crescimento dos assentamentos ilegais, no período 1991-2000, foi de 2,4%, contra 0,38% das áreas legais da cidade.

Considerando as idéias do texto acima, que têm caráter unicamente motivador, redija um discurso parlamentar, posicionando-se acerca do seguinte tema:

ASSENTAMENTOS URBANOS ILEGAIS: NECESSIDADE DE UMA POLÍTICA HABITACIONAL.

Em seu discurso, devem ser contemplados, necessariamente, os seguintes aspectos:

- ▶ competências das três esferas de governo;
- ▶ participação da sociedade civil;
- ▶ integração socioespacial dos assentamentos ilegais com a cidade formal;
- ▶ instrumentos do Estatuto da Cidade;
- ▶ experiências em curso.

Tema 2

Uma das dimensões da política nacional de desenvolvimento urbano refere-se à organização territorial do País. Desde o final da década de 90 do século XX, algumas medidas do Governo Federal, como a criação dos eixos nacionais de integração e desenvolvimento, no âmbito do Programa Avança Brasil, apontam caminhos para a retomada da questão, a partir de uma nova proposta de planejamento e regionalização para o País.

Considerando as idéias do texto acima, que têm caráter unicamente motivador, redija um discurso parlamentar, posicionando-se acerca do tema seguinte:

POLÍTICA NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO E ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL DO PAÍS.

Em seu discurso, devem ser contemplados, necessariamente, os seguintes aspectos:

- ▶ componentes de uma política nacional de desenvolvimento urbano;
- ▶ experiência dos anos 70 do século XX de inserção da dimensão territorial na política nacional de desenvolvimento urbano;
- ▶ objetivos e critérios de delimitação dos eixos nacionais de integração e desenvolvimento;
- ▶ estratégias dos eixos para o desencadeamento de crescimento regional, geração de efeitos multiplicadores e redução de disparidades regionais.

RASCUNHO PARA O TEXTO 2 – 1 / 2

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	

Atenção! Na folha de **TEXTO DEFINITIVO DO TEXTO 2**, é obrigatória a indicação do tema escolhido.

RASCUNHO PARA O TEXTO 2 – 2 / 2

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	

Atenção! Na folha de **TEXTO DEFINITIVO DO TEXTO 2**, é obrigatória a indicação do tema escolhido.