

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO E CULTURA

PROJETO DE LEI Nº 5.646, DE 2009

Autoriza o Poder Executivo a criar a Escola Técnica Federal de Transporte Hidroviário, com sede no Município de Xambioá, no Estado do Tocantins.

Autor: Senado Federal

Relator: Deputado OSMAR SERRAGLIO

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em comento, do Senado Federal e originalmente da lavra da nobre Senadora Kátia Abreu, autoriza a criação, pelo Executivo, da Escola Técnica Federal de Transporte Hidroviário, em Xambioá, Estado do Tocantins. Para a consecução deste fim, o Poder Executivo fica, segundo o projeto, autorizado a tomar todas as providências administrativas e organizacionais concernentes à instalação e funcionamento institucional, incluindo permissão para lotar “pessoal oriundo de órgãos e entidades das Administrações Estaduais e Municipais direta, autárquica e fundacional, de Estados e Municípios servidos pela malha hidroviária nacional, que tenham interesse em contribuir com manutenção do funcionamento da Escola Técnica Federal de Navegação Interior.” Explicita-se que a “Escola Técnica Federal de Navegação Interior será uma instituição de ensino profissionalizante que receberá alunos que tenham concluído o ensino médio, destinada a formação de técnicos para atender as necessidades de qualificação de pessoal para o adequado desenvolvimento da navegação interior no Brasil” e que para “evitar o excesso de mão-de-obra técnica e controlar o número de vagas no curso oferecido (..) o Governo Federal elaborará estudo para identificar o número de profissionais técnicos necessários ao mercado de trabalho”. Definem-se ainda

os conteúdos que deverão constar do currículo e as atividades de extensão a serem desenvolvidas na nova escola técnica federal.

Na Câmara dos Deputados, onde deu entrada em 16/07/2009 para revisão, o projeto de lei foi, em 05/08/2009, encaminhado pela Mesa Diretora, às Comissões de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP); Educação e Cultura (CEC); Finanças e Tributação (CFT) e Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), conforme preceitua o Regimento Interno. A Proposição se sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e tramita em regime de prioridade.

No âmbito da CTASP, recebeu Parecer pela aprovação de seu relator, e foi por unanimidade aprovado pela Comissão, em 16/12/2009.

O projeto deu entrada na CEC em 18/12/2009 e a então Deputada Raquel Teixeira foi designada sua primeira relatora. Devolvido à Comissão sem manifestação em 01/08/2011, este Deputado foi indicado seu novo relator. No prazo regulamentar, não foram oferecidas emendas ao projeto.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Considerando a justificativa alentada da eminente autora do projeto original, não é difícil prever o impacto cultural, educacional e socioeconômico da instalação da unidade educacional proposta, tanto na cidade de Xambioá, TO, quanto em toda a região adjacente, o que credencia a proposta quanto ao mérito, na Comissão de Educação e Cultura.

Entretanto, no sentido de coibir, ainda em seu âmbito, o trâmite de Proposições que, embora relevantes, poderão ter seu curso normal impedido por inconstitucionalidade, a **Comissão de Educação e Cultura** da Câmara dos Deputados elaborou, em 2001, a *SÚMULA DE RECOMENDAÇÕES AOS RELATORES Nº 1/2001 – CEC/CÂMARA DOS DEPUTADOS*. Revalidada em 2005 e ratificada pela unanimidade de seus membros presentes à reunião de 25/04/2007, a Súmula mencionada estabelece que:

“PROJETO DE LEI DE CRIAÇÃO DE INSTITUIÇÃO EDUCACIONAL FEDERAL, EM QUALQUER NÍVEL OU MODALIDADE DE ENSINO:

Por implicar na criação de órgãos públicos, e, obviamente, em cargos, funções e empregos, além de acarretar aumento de despesa, a iniciativa legislativa da criação de instituições educacionais, em qualquer nível ou modalidade de ensino, é privativa do Poder Executivo. (Ver art. 61, § 1º, II, da Constituição Federal).” Assim sendo, diz a Súmula, “Projetos de Lei desse teor são meramente autorizativos e, portanto, inócuos, pois não geram nem direitos nem obrigações, por parte do Poder Público, já que o mesmo detém a competência de tais prerrogativas. Lembre-se que em termos de mérito educacional, a criação de uma Instituição Educacional Pública deve ser decidida à luz de um Plano de Educação, de uma Política Educacional ou de uma Proposta Pedagógica Inovadora, e assim por diante, onde todas as instâncias educacionais, inclusive, obviamente, as próprias escolas e suas comunidades, gozam do direito de ser ouvidas e de se tornar participantes. “É esse o costume salutar em todas as nações que cultivam o Estado Democrático de Direito.” E por fim conclui-se que “Portanto, o Parecer do Relator de um PL que vise a criação de Instituição Educacional Pública, em qualquer nível ou modalidade de ensino, deverá concluir pela rejeição da proposta, logicamente ouvido o Plenário. A criação de Instituição Educacional, repita-se, deve ser sugerida na proposição do tipo INDICAÇÃO, a ser encaminhada ao Poder Executivo. (Ver RI/CD, art. 113), diretamente pelo próprio Autor ou através da Comissão, e neste caso, após ouvido o Plenário.”

Em sentido análogo, a **Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania** dessa Casa expressou posição similar à da CEC em sua *Súmula de Jurisprudência* nº 01, de 1/12/1994, onde se lê:

“SÚMULA DE JURISPRUDÊNCIA 1 - PROJETOS AUTORIZATIVOS

1. Entendimento:

1.1. Projeto de lei, de autoria de Deputado ou Senador, que autoriza o Poder Executivo a tomar determinada providência, que é de sua competência exclusiva, é inconstitucional.

1.2. Projeto de lei, de autoria de Deputado ou Senador, que dispõe sobre a criação de estabelecimento de ensino é inconstitucional. -

Fundamento: § 1º do art. 61 da Constituição Federal e § 1º e inciso II do art. 164 do Regimento Interno.

2. Fundamento:

2.1. § 1º do art. 61 da Constituição Federal

2.2. § 1º e inciso II do art. 164 do Regimento Interno.”

Tendo em vista as recomendações técnicas explicitadas, manifestamo-nos pela rejeição do PL nº 5.646, DE 2009, de autoria do Senado Federal, que “Autoriza o Poder Executivo a criar a Escola Técnica Federal de Transporte Hidroviário, com sede no Município de Xambioá, no Estado do Tocantins”, e solicitamos o apoio de nossos Pares neste voto.

E ao mesmo tempo, pedimos que a Comissão de Educação e Cultura encaminhe a Indicação anexa ao Poder Executivo, na qual se ressalta o interesse e a oportunidade da proposta do Senado Federal, originalmente formulada pela ilustre Senadora Kátia Abreu, tratando de defendê-la junto ao MEC, pelos motivos explicitados por sua formuladora.

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputado OSMAR SERRAGLIO
Relator

REQUERIMENTO

(Do Sr. Osmar Serraglio)

Requer o envio de Indicação ao Poder Executivo, relativa à criação da Escola Técnica Federal de Transporte Hidroviário, com sede no Município de Xambioá, no Estado do Tocantins.

Senhor Presidente:

Nos termos do art. 113, inciso I e § 1º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requero a V. Exª. seja encaminhada ao Poder Executivo a Indicação em anexo, sugerindo a criação da Escola Técnica Federal de Transporte Hidroviário, com sede no Município de Xambioá, no Estado do Tocantins.

Sala das Sessões, em de de 2012.

Deputado OSMAR SERRAGLIO

INDICAÇÃO Nº , DE 2011

(Do Sr. Osmar Serraglio)

Sugere ao Poder Executivo a criação da Escola Técnica Federal de Transporte Hidroviário, com sede no Município de Xambioá, no Estado do Tocantins.

Excelentíssimo Senhor Ministro da Educação, Aloizio Mercadante Oliva:

O Senado Federal enviou à Câmara dos Deputados, para revisão, o Projeto de Lei nº 5.646/09, que “Autoriza o Poder Executivo a criar a Escola Técnica Federal de Transporte Hidroviário, com sede no Município de Xambioá, no Estado do Tocantins”.

Ao apreciar a matéria, a Comissão de Educação e Cultura ressaltou o mérito da proposta, mas se viu impedida de aprová-la devido ao disposto na alínea “e”, do inciso II, do § 1º, do art. 61 da Constituição Federal. A Comissão resolveu, contudo, manifestar seu apoio à proposta contida no projeto por intermédio da presente Indicação.

Quando da elaboração da forma original do Projeto, sua autora, a eminente Senadora Kátia Abreu, fez, inicialmente, a especificação dos aspectos fundamentais a serem considerados, quando da criação da nova unidade técnica, entre os quais ressaltavam:

- a criação de cargos de direção e funções gratificadas necessárias à instituição;

- aspectos relativos à organização, competências, atribuições, denominação das unidades e cargos e suas especificações, funções para o bom funcionamento da Escola Técnica Federal de Navegação Interior, inclusive sobre o processo de sua implantação;

- lotação, na Escola Técnica, mediante criação, transferência e transformação de cargos efetivos vagos dos Quadros de Pessoal dos órgãos e entidades da Administração Federal direta, autárquica e fundacional, do pessoal necessário ao funcionamento da instituição;

- permissão para lotação na Escola de pessoal oriundo dos órgãos e entidades das Administrações Estaduais e Municipais direta, autárquica e fundacional de Estados e Municípios servidos pela malha hidroviária nacional, com interesse em contribuir com manutenção do funcionamento da Escola Técnica Federal de Navegação Interior.

A autora da proposta também não descuidou de assim definir o perfil da nova instituição a criar:

“A Escola Técnica Federal de Transporte Hidroviário será uma instituição de ensino profissionalizante destinada à formação de técnicos para o setor.” Estipulou ainda que “Previamente à implantação da Escola, serão elaborados estudos que identifiquem o número de profissionais técnicos necessários ao mercado de trabalho.”

Estabeleceu ainda que a Escola Técnica Federal de Transporte Hidroviário “terá como objetivos precípuos:

- I – estimular o desenvolvimento do setor;

- II – promover o estudo da multimodalidade e da matriz do transporte de cargas no Brasil;

- III – promover o estudo das regiões hidrográficas e dos corredores hidroviários brasileiros, bem como do funcionamento dos portos fluviais no Brasil;

- IV – desenvolver estudos relacionados à sinalização, balizamento, dragagem, derrocamento, implantação de canais laterais e corte

de meandros, barragens e eclusas, bem como à classificação das vias navegáveis;

V – promover estudos sobre o perfil dos usuários do sistema de transporte hidroviário;

VI – estimular o conhecimento das questões ambientais e urbanísticas relacionadas ao transporte hidroviário;

VII – estimular o conhecimento da legislação existente, assim como a elaboração de normas que atendam às particularidades do transporte hidroviário.”

Assinala ainda em seu projeto que,

“Para criar condições mais favoráveis ao funcionamento da Escola Técnica Federal de Transporte Hidroviário, o Governo Federal poderá:

I – prover a estrutura necessária à criação de unidades de extensão da Escola em diferentes corredores hidroviários para a realização de estágios;

II – sob a coordenação da autoridade marítima, trabalhar na formação de fluvialistas, assim considerados os tripulantes que integram a classe dos aquaviários e que operam em embarcações classificadas para navegação interior nos lagos e rios, bem como no apoio portuário fluvial;

III – firmar convênio com segmentos do setor produtivo nacional e internacional de prestação de serviços e com organizações não governamentais que tenham interesse na implementação e funcionamento da Escola Técnica Federal de Transporte Hidroviário, para a realização de estágios para seus alunos”.

Dessa forma, a autora da proposta entende que

“A Escola Técnica Federal de Navegação Interior desenvolverá programa de extensão permanente, através de um conjunto de ações dirigidas a sociedade, com a finalidade de promover o desenvolvimento da navegação interior, que poderá compreender a realização de cursos e seminários para a população, visitas e viagens técnicas educativas”.

Ela acrescenta que “A Escola Técnica Federal de Navegação Interior será uma instituição de ensino profissionalizante que receberá alunos que tenham concluído o ensino médio, destinada a formação de técnicos para atender as necessidades de qualificação de pessoal para o adequado desenvolvimento da navegação interior no Brasil” e que “O Governo Federal, com o objetivo de evitar o excesso de mão-de-obra técnica e controlar o numero de vagas no curso oferecido, elaborará estudo para identificar o numero de profissionais técnicos necessários ao mercado de trabalho”.

Estipula também que “A Escola Técnica Federal de Navegação Interior, além do currículo necessário à formação técnica do profissional, terá como prioridades:

I – o estímulo de um setor de alta economicidade e utilíssimo para o país e o desenvolvimento da multimodalidade;

II – o estudo da matriz do transporte de cargas no Brasil e da multimodalidade; III - o estudo das regiões hidrográficas brasileiras e corredores hidroviários;

IV - estudos relacionados a instalação de sinalização e balizamento, dragagem, derrocamento, implantação de canais laterais e corte de meandros, barragens e eclusas, classificação das vias navegáveis e sistema intermodal;

V – o estudo do funcionamento dos portos fluviais no Brasil e estudo comparado;

VI – o estudo dos perfis dos usuários do sistema de navegação interior;

VII – estudo de questões ambientais e urbanísticas relacionadas a navegação interior;

“VII – Estudo da legislação existente e estímulo à produção de legislação especificam para a navegação interior que atenda as suas particularidades.”

A eminente Senadora faz justificativa alentada de sua proposta, a qual fazemos questão de transcrever a seguir.

“A historia demonstra que a navegação interior permitiu a expansão da fronteira para o oeste, sendo a principal via de acesso ao Mato Grosso, Rondônia, Acre e Amazonas”.

Uma característica que acompanhou os ciclos de ascensão e queda da navegação interior no Brasil e o fato de a mesma ser formada por centenas de empresas locais e regionais, envolvidas com empreendimentos comerciais, turísticos e o atendimento das necessidades de suprimento de logística.

Ainda hoje a navegação representa o principal elo na Amazônia, com centenas de empresas e milhares de embarcações, operando comercialmente e gerando renda e empregos diretos e indiretos.

De acordo com números da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Anta, a rede hidroviária brasileira possui 27.420km de rios navegáveis e 15.407,5km de rios com potencial para navegação, totalizando 42.827,5km. São nove bacias, sendo que a principal delas é a Amazônica, com 18.300km de rios navegáveis e 723,5km com potencial para navegação, totalizando 19.023,5km. Evidente, portanto, que o desenvolvimento da navegação interior é de grande relevância para o país. O transporte hidroviário feito em hidrovias estruturadas e operacionalizado por técnicos capacitados significará, sem dúvida, melhoria na logística de transporte, desenvolvimento para regiões isoladas ou de difícil acesso, preservação do meio ambiente e redução dos custos de transporte de cargas. Benefícios que transcendem o caráter regional ou local, quando viabilizam, com a redução do custo do frete, a conquista de novos mercados.

Não é admissível que setor tão relevante para a economia nacional continue operando tal como nos séculos passados, sem uma política de Estado ajustada e sem um marco regulatório apropriado que ofereça segurança jurídica aos investidores, onde só se faz crescer a complexidade administrativa com ônus para os empreendedores, que impede a geração de benefícios para a sociedade.

Mas a formulação de políticas inteligentes, com a viabilização da infraestrutura necessária com pensamento no longo prazo, dos investimentos em equipamentos e sinalização e marco regulatório eficaz e justo, não seria suficiente, visto que seria necessário material humano capacitado para bem desenvolver esse grande mercado que, por falta de

incentivos e administração inteligente, encontra-se adormecido gerando prejuízos para o Brasil. Inclusive, a preparação de pessoal capacitado e fundamental para a formação de massa crítica capaz de bem compreender a relevância e as dificuldades do setor e propor soluções criativas para dirimir conflitos com o próprio setor de transportes, com o setor elétrico e com contendas ambientais.

A preparação de fluviais com conhecimento adequado da legislação que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional (Lei no 9.537, de 11 de dezembro de 1997 e Decreto no 2.596, de 18 de maio de 1998 naquilo que for aplicável navegação interior), da matriz do transporte de cargas no Brasil e da multimodalidade, das regiões hidrográficas brasileiras e corredores hidroviários, do funcionamento dos portos fluviais, dos perfis dos usuários do sistema de navegação interior e estudo de questões ambientais e urbanísticas relacionadas a navegação interior representara um ganho de capital humano que só fara florescer esta modalidade de transporte e a geração de emprego e renda. Nesse trabalho de formação de pessoal, o Brasil poderá contar com a experiência acumulada pela Diretoria de Portos e Costas – DPC.

Em Seminário de Navegação Interior promovido pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval - Sobena, no Senado Federal, o diretor da Fenavega (Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e de Tráfego Portuário), Meton Soares, informou que:

□ A Europa tem 26.000 km de hidrovias, sendo 40% formadas graças a interligações e canais; só a Suíça (pequena e central com área de 41.284 Km² - o Brasil possui 8.514.876 Km²) em seu porto de Basileia, no Rio Reno, a mais de 1.000 km do mar, tem movimento de carga superior ao de nossa navegação interior.

Do total de 450.000 km de vias interiores navegáveis no mundo, cerca de 190.000 km são utilizáveis e respondem pelo transporte anual de 2,5 bilhões de toneladas de carga, sendo 57% movimentados pelo EUA, 25% pela Federação Russa, 10% pela Europa Ocidental e 8% pelos demais países. A rede hidrográfica brasileira e de cerca de 42.000 km, dos quais 27.000 km podem ser navegados, e desses, apenas 15.000 km são realmente navegados, sendo que a Bacia Amazônica, por si só, abrange cerca da metade

das vias navegáveis do território brasileiro. O custo para implantar um quilômetro de hidrovia e de US\$ 34 mil, contra US\$ 440 mil de uma rodovia e US\$1,4 milhão de uma ferrovia; o consumo de combustível para transportar uma tonelada de carga por 1.000 km e de 5 litros na hidrovia, contra dez litros na ferrovia e 96 na rodovia.

□ Quanto ao custo socioambiental - acidente, poluição sonora e ambiental, consumo de água e espaço ocupado - em dólares por 100 toneladas de carga por quilômetro transportada, esse nível é estimado em 3,20 na rodovia, 0,74 na ferrovia e 0,23 na hidrovia.

□ Com relação à parte que cabe ao Governo na questão, muitas são as carências. Na área operacional, a navegação fluvial na região amazônica apresenta características próprias em função dos períodos de cheia e estiagem. Exceto a calha principal Amazonas / Solimões e o Rio Negro, todos os demais rios e para os sofrem seguidas alterações nos seus leitos por assoreamento. A falta de sinalização e balizamento das passagens causa dificuldades, insegurança e restrição à navegação noturna, aumentando o tempo das viagens, ainda causando ineficiência pela baixa rotatividade dos equipamentos e graves reflexos no retorno do investimento.

□ Diversas empresas investiram em terminais portuários em hidrovias, embarcações de baixo calado e serviços e equipamentos. Já o Governo destinou, para o período 2007/2010, R\$ 33,4 bilhões para rodovias, R\$ 7,8 bilhões para ferrovias, R\$ 3 bilhões para aeroportos, R\$ 2,6 bilhões para portos, R\$ 10,5 bilhões para marinha mercante, mas apenas R\$ 735 milhões para hidrovias, segundo o site na internet do Ministério dos Transportes. □ Destacou-se, ainda:

a) A inexistência de uma legislação específica para a navegação interior que atenda as suas particularidades, sem os conflitos da legislação atual - adaptada da navegação marítima e totalmente inadequada à navegação interior.

b) A falta de indicadores de condições de navegabilidade nos rios, obrigando o uso de praticagem.

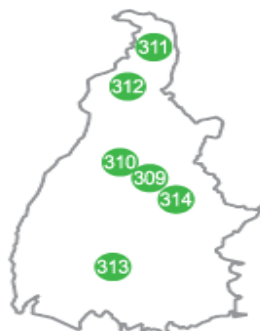
c) Ausência de sinalização das passagens críticas o que obriga a diminuição da velocidade, restringindo a transposição dessas passagens durante a noite.

d) A restrição de plena utilização da malha hidroviária pela deficiência de referencia cartográfica das condições hidrográficas da maioria dos rios. “ Ela conclui então que “Observa-se que nesse seminário foi traçado um cenário pouco interessante para o setor e que, sem dúvida, precisa ser revertido.”

Senhor Ministro: estamos acompanhando com o máximo interesse o desenvolvimento do Plano de Expansão da Rede Federal de Educação Profissional e Tecnológica, coordenado pelo Governo Federal por meio do MEC, desde o seu início, em 2005. Este Plano de Expansão da Rede Federal já tem exibido resultados formidáveis: foram criados 38 Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia, cujas unidades centrais, anexadas ou descentralizadas já se estabelecem em centenas de municípios brasileiros. 88 novas unidades têm o término de construção previsto para 2012 e as restantes serão inauguradas até 2014. Estas novas unidades, somadas aos 354 já inaugurados, poderão atender cerca de 600 mil alunos, cifra praticamente equivalente ao total do alunado de todas as universidades federais em 2009 (696.693 matrículas registradas).

Mas ao verificar o atendimento prestado ao estado do Tocantins, até o momento, observa-se que o município de Xambioá não foi ainda contemplado com unidade federal de ensino técnico, no âmbito do Plano de Expansão. O mapa a seguir assim o atesta:

Plano de Expansão – Estado do Tocantins



- 309 Palmas
- 310 Paraíso do Tocantins
- 311 Araguaatins
- 312 Araguaína
- 313 Gurupi
- 314 Porto Nacional

Os argumentos da Senadora Kátia Abreu em favor de sua proposta de instalação, em Xambioá, Tocantins, de uma Escola Técnica de Navegação de fato são ponderáveis. Ela ressalta ainda que

“A escolha da cidade de Xambioá para sediar a escola de navegação interior foi motivada pelo fato da mesma estar localizada em região estratégica para a Hidrovia Tocantins-Araguaia. Essa hidrovia interior tem potencial para navegação nos trechos do rio das Mortes (a fluente da margem esquerda do Araguaia), desde a cidade mato-grossense de Nova Xavantina ate a confluência desse rio com o Araguaia, numa extensão de 580 km; no rio Araguaia, desde a cidade goiana de Aruane ate a cidade tocantinense de Xambioá, numa extensão de 1230 km; e no rio Tocantins, desde a cidade tocantinense de Miracema do Tocantins ate o porto a ser construído no Município maranhense de Porto Franco, um pouco a montante da sede do município, numa extensão aproximada de 440 km. Os desafios relacionados à transposição de obstáculos naturais e criados pelo homem, como a ausência de eclusa de navegação em hidrelétrica, configuram material prático para estudo dos alunos que poderiam contribuir para a solução dos mesmos. Além

disso, a criação de uma escola dessa natureza muito contribuiria para o desenvolvimento regional.” Completa ela que comunga “do entendimento de que a cada dia que se avança na transposição das barreiras comerciais entre os países, ganham destaque e relevância às barreiras criadas pelos custos de produção e, principalmente, do custo e prazo do transporte necessário a comercialização no mercado nacional internacional. Para atingir a capacitação que o Brasil precisa e merece não é necessário apenas à preparação das vias navegáveis, a formação de pessoal técnico e primordial.”

Senhor Ministro Aloizio Mercadante, acreditamos, juntamente com os nossos colegas parlamentares do Senado Federal, que a implantação de uma Escola Técnica Federal de Transporte Hidroviário, com sede no Município de Xambioá, no Estado do Tocantins, permitirá o aparecimento de oportunidades ímpares para a juventude da região e possibilitará traduzir em práticas de natureza técnica o espírito mais apropriado do Plano de Extensão da Rede Federal capitaneado pelo Ministério da Educação. Preparar os jovens do interior da Amazônia para uma vida produtiva em sua própria região é tudo o que se pode desejar para quem ainda não descortina chances de uma vida melhor junto dos seus.

A oferta de formação docente, técnica e tecnológica, além de certificação profissional aos adolescentes, jovens e adultos trabalhadores de da Amazônia tocantinense, direcionada para as condições e potencialidades da economia regional, poderá assegurar-lhes um futuro digno do Brasil que hoje a muitas mãos se constrói.

Em vista da argumentação desenvolvida, encarecemos de Vossa Excelência o apoio institucional necessário à transformação, em breve, desta boa ideia em prática, proposta esta que foi originalmente apresentada à Câmara dos Deputados pelo Senado Federal e que é da lavra da nobre Senadora Kátia Abreu.

Sala das Sessões, em de de 2012.

Deputado OSMAR SERRAGLIO