



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

21/09/2021 - 11ª - Comissão de Assuntos Econômicos

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA. Fala da Presidência.) - Declaro aberta a 11ª Reunião da Comissão de Assuntos Econômicos da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura.

A presente reunião será realizada em caráter semipresencial e destina-se à deliberação de matérias.

Nós temos aqui o primeiro item da pauta, de autoria do Senador Esperidião Amin, cujo Relator é o Senador Veneziano Vital do Rêgo.

Eu não sei se ele se encontra... (*Pausa.*)

Está *online*.

Passo a palavra ao Senador Esperidião Amin, que tem um projeto a ser apreciado, cujo Relator é o Senador Veneziano Vital do Rêgo.

ITEM 1

PROJETO DE LEI Nº 712, DE 2019

- Terminativo -

Dispõe acerca da compensação do impacto tarifário causado pela baixa densidade de carga das concessionárias e permissionárias de distribuição com mercados próprios inferiores a 700 GWh por ano e altera as Leis nº 10.438, de 26 de abril de 2002, e nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996.

Autoria: Senador Esperidião Amin (PP/SC)

Relatoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo

Relatório: Pela aprovação do projeto e das Emendas nºs 1 a 5-CI.

Observações:

1. *A matéria foi apreciada pela Comissão de Serviços de Infraestrutura, com parecer favorável ao projeto, com as Emendas nºs 1 a 5-CI;*
2. *Relatório apresentado em 20/9/2021.*

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PB. Como Relator. *Por videoconferência.*) - Presidente Otto Alencar, meus cumprimentos, o meu bom-dia a V. Exa. e, igualmente, a todas e todos os demais integrantes da Comissão de Assuntos Econômicos.

Eu tenho a alegria de poder relatar o projeto de autoria de S. Exa. o Senador Esperidião Amin, cujo teor foi apreciado na semana passada e recebeu a aprovação unânime, de todos os companheiros, portanto, na Comissão de Infraestrutura. E, na semana passada, V. Exa., de uma forma atenciosa, atendendo-nos, até para que pudéssemos dar a devida dinamicidade à apreciação deste projeto, também assim o fez e quero, de já, lhe agradecer a deferência e a confiança, tanto sua quanto do Senador Esperidião Amin. Esse projeto é simples, é objetivo, mas ele tem um alcance que nós reputamos de grande importância.

Eu quero aqui sintetizá-lo, até por força de ele ter sido de conhecimento de alguns dos pares que dividem as mesmas Comissões, a Comissão de Infraestrutura e Comissão de Assuntos Econômicos. É o caso nosso, é o caso do Senador Esperidião Amin, o caso do Senador Jean Paul. Aos que lá não estiveram para conhecer e debater, tenho a oportunidade de fazê-lo nesta manhã, na expectativa que temos nós da sua aprovação.

A ementa V. Exa. já o fez. O que pretende o Senador Esperidião Amin é garantir a essas pequenas distribuidoras a oportunidade de serem subvencionadas caso assim aprovemos. É isso o que ele põe, de forma direta, no seu Projeto de Lei nº 712.

Então, eu faço aqui uma abordagem rápida, pedindo a V. Exa. a compreensão para que nós passemos à análise.

O PL nº 712 amplia o rol de distribuidoras de energia elétrica que podem ser beneficiadas pela subvenção da qual eu falei, destinada, essa subvenção, a compensar os impactos tarifários da reduzida densidade de carga.

O PL possui quatro artigos apenas, Senador Oriovisto, que nos acompanha virtualmente.

Na análise, os quatro primeiros parágrafos dizem respeito aos aspectos formais e eu penso ser despiciendo fazer maior leitura, até para que nós avancemos. Apenas garanto a V. Exas., e tenho obrigação em fazê-lo, que o projeto de lei atende a todos os requisitos formais: constitucionalidade, regimentalidade, juridicidade, técnica legislativa.

E não poderíamos pensar diferentemente, até porque tem como autor o Senador Esperidião Amin, sempre afeito ao processo de produção legislativa e muito cuidadoso, como também aos aspectos de adequação orçamentária.

Passo, em seguida, para o mérito. Em se tratando do mérito, Presidente Otto Alencar, o parecer aprovado pela Comissão de Serviços de Infraestrutura ilustrou a importância da proposição, razão da retomada dos mesmos argumentos pela Comissão de Assuntos Econômicos.

Na Justificação do PL, o autor, Senador Esperidião Amin, menciona que as pequenas distribuidoras de energia elétrica, as quais eu mencionei, tiveram importante papel na oferta de eletricidade em áreas que não eram atendidas por aquelas de maior porte. Pondera o Senador Amin, entretanto, que muitas apresentam baixa densidade de carga em relação ao tamanho da rede elétrica que possuem, o que termina, por consequência óbvia, elevando as suas tarifas. O problema de tarifas elevadas resultante da falta de escala na prestação do serviço, conforme o autor da proposição reconhece, foi parcialmente resolvido com a subvenção concedida às cooperativas de eletrificação rural. Estas eram subvencionadas, benefício esse criado pela Lei nº 13.360, de 2016. Diante do fato de que o subsídio alcança somente cooperativas de eletrificação rural, o autor do PL que agora nós estamos a examinar deseja estendê-lo para as demais distribuidoras de pequeno porte.

O problema que fundamenta o PL nº 712 já poderia ter sido corrigido pelo Poder Executivo, através da Lei nº 12.783, de janeiro de 2013, em seu art. 7º, que permitiu que o Poder Executivo prorrogasse concessões de distribuição de energia elétrica com vistas a “assegurar a continuidade, a eficiência da prestação do serviço, a modicidade tarifária e o atendimento a critérios de racionalidade operacional e econômica”.

Com base nesse dispositivo, esperava-se que o Poder Executivo não prorrogasse as outorgas de empresas que não apresentassem escala na prestação do serviço, ou seja, cuja existência não fosse pautada na racionalidade econômica.

Entretanto, na regulamentação do art. 7º referido, de 2013, por meio do Decreto nº 8.461, o Poder Executivo interpretou o critério de racionalidade operacional e econômica a partir da comparação das empresas de pequeno porte com outras similares. É o que se nota na leitura do §6º do art. 1º desse decreto, que nós transcrevemos.

O efeito prático da opção feita pelo Poder Executivo foi a manutenção, por mais trinta anos, do funcionamento de distribuidoras de pequeno porte que não possuem economias de escala, ou seja, que são incapazes, por questões operacionais e econômicas, de prestar o serviço de forma eficiente. Em consequência, consumidores dessas empresas são condenados a pagar tarifas muito superiores àquelas pagas por consumidores de distribuidoras maiores.

Diante desse cenário de ineficiência, Presidente Otto Alencar, a Lei nº 14.182, de 2021, alterou a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, e a Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, para criar um mecanismo com vistas a incentivar distribuidoras com economias de escala a comprar aquelas sem essa característica, que é exatamente a preocupação do Senador Esperidião Amin.

Essa solução estrutural endereça a questão, mas apenas no longo prazo, já que sua implementação depende, inclusive, da concordância dos acionistas das pequenas distribuidoras. Até lá, os seus consumidores, os consumidores das distribuidoras de pequeno porte, continuarão pagando tarifas mais altas. Além de prejudicar as famílias, distorção gerada pelo decreto que já mencionamos, causa danos às atividades econômicas desenvolvidas nos Municípios atendidos pelas pequenas distribuidoras, porque as empresas se deslocam para regiões vizinhas nas quais naturalmente o serviço é prestado com tarifas menores.

O PL do Senador Esperidião Amin, por sua vez, oferece uma forma de mitigar, no curto prazo, os danos causados por esse arranjo atual. Entretanto, conforme reconhecido pela Comissão de Infraestrutura, são necessários - esse foi um debate que nós mantivemos, com os cuidados devidos e necessários, no gabinete do Senador Amin, a própria equipe econômica e o nosso gabinete com a Consultoria do Senado - alguns ajustes para que ele atinja o objetivo inserido na solução estrutural. Ademais, algumas pequenas distribuidoras, apesar de possuírem tarifas altíssimas, não se encaixam nos critérios adotados pela Aneel para definir o conceito de baixa densidade de carga, o que significa que elas não seriam alcançadas pela proposição em análise.

O primeiro aperfeiçoamento foi limitar a subvenção pretendida pelo projeto a distribuidoras com mercado inferior a 350GWh, inferior ou igual, o que reduz o montante do dispêndio a ser assumido pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE). Esse ajuste é promovido por meio da alteração dos art. 1º e 2º da proposição.

O segundo aperfeiçoamento que ora propusemos e propomos foi utilizar, como parâmetro para o cálculo da subvenção e da tarifa a ser paga pelos consumidores, uma distribuidora vizinha com mercado superior a 700GWh e na mesma unidade federativa da distribuidora candidata à subvenção, que são essas pequenas distribuidoras.

O terceiro e último aperfeiçoamento foi submeter as distribuidoras alcançadas pelo Projeto de Lei nº 712, de 2019, ao arranjo estrutural que cria incentivos para que elas sejam adquiridas por aquelas empresas com economias de escala. Esse ajuste envolveu a inclusão de um novo artigo na proposição.

Ademais, Sr. Presidente Otto Alencar, senhoras e senhores integrantes da Comissão de Assuntos Econômicos, a ementa da proposição foi modificada de forma a ficar alinhada com os aperfeiçoamentos acima mencionados.

Nesse contexto, entendemos convictamente que o PL nº 712, de 2019, com as emendas aprovadas pela Comissão de Infraestrutura na semana passada à unanimidade, atenderá ao propósito que motivou a sua apresentação e a um custo relativamente pequeno, de cerca de R\$47 milhões. Trata-se de um montante, reconheçamos, irrisório frente aos mais de R\$20 bilhões de despesas da CDE. Considerando o peso da CDE nas tarifas de energia elétrica, o impacto provocado por esta correção de distorção - pretendida pelo Senador Esperidião Amin - que a proposição sana deve ser inferior a 0,05%; portanto, bastante pequeno.

O voto, Sr. Presidente.

Diante do que nós expusemos, votamos pela constitucionalidade, pela juridicidade, pela boa técnica legislativa, pela regimentalidade e adequação orçamentária e financeira do PL 712, de 2019, e de suas Emendas nºs 01, 02, 03, 04, 05, todas da Comissão ou na Comissão de Infraestrutura pela aprovação do PL 712, com Emendas 01, 02, 03, 04, 05.

Este é o nosso parecer com análise e voto, Sr. Presidente Otto Alencar.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Agradeço a V. Exa., Senador Veneziano.

A matéria está em discussão. *(Pausa.)*

Não há nenhum Senador...

O Senador Oriovisto está inscrito para discutir?

O SR. ORIOVISTO GUMARÃES (Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL/PODEMOS - PR. *Por videoconferência.*) - Não, Sr. Presidente. Não, eu tinha um problema de internet, mas já resolvi. Pode cancelar a minha inscrição.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Está bom. Agradeço a V. Exa.

O Senador Nelsinho Trad é a respeito da BR do Mar, que daqui a pouco vai para votação e discussão.

Está encerrada a discussão.

Em votação o Projeto de Lei 712, de 2019, nos termos do relatório apresentado pela aprovação, com as Emendas nºs 1 a 5 da Comissão de Infraestrutura e Comissão de Assuntos Econômicos.

A matéria é terminativa.

A votação é nominal. Peço aos Srs. Senadores e Sras. Senadoras que possam proceder ao voto.

(Procede-se à votação.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Eu vou comunicar aos Senadores, às Senadoras e ao Plenário do Senado Federal que recebo aqui uma solicitação do Senador Angelo Coronel, do meu Estado da Bahia, sobre a possibilidade de

ser o Relator do Projeto de Lei 2.337, de 2021, da Presidência da República, que modifica a legislação relativa ao Imposto de Renda, proventos de qualquer natureza de pessoa física e jurídica, Contribuição Social sobre o Lucro Líquido.

Quero fazer uma observação crítica de que o projeto não é só para modificar o Imposto de Renda, sobretudo a Contribuição sobre o Lucro Líquido. O projeto traz no seu bojo alterações que retira benefícios fiscais de várias atividades importantes, inclusive do setor de fármacos, de gás canalizado e outros, e estabelece também aumento de contribuições dos *royalties* da mineração. Então, é um projeto que foi encaminhado de uma forma e foi muito alterado na Câmara dos Deputados - é claro que com toda autonomia e direito -, mas é importante que se observe que existem matérias estranhas àquilo que foi encaminhado do ponto de vista do Imposto de Renda e da Contribuição sobre o Lucro Líquido e também do imposto de renda sobre o lucro.

De forma que foi encaminhada a solicitação, que eu acato, e indico como Relator dessa matéria o Senador Angelo Coronel. Determino aqui à Secretaria que informe ao Sr. Senador.

Aproveito também para, logo depois dessa votação, colocar os requerimentos da lavra do Senador Marcio Bittar a respeito da privatização dos Correios e também do Senador Eduardo Braga, assim que tivermos condição de colocar em votação.

Estão escritos aqui o Senador Nelsinho Trad, que é para a BR do Mar, mas nessa matéria pede e eu concedo a palavra ao Senador Plínio Valério.

O SR. PLÍNIO VALÉRIO (Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL/PSDB - AM. Pela ordem. *Por videoconferência.*) - Obrigado, amigo Otto.

Estou aqui em Manaus ainda, continuo por aqui. Eu dei presença como suplente e não sei se eu posso ter o direito de votar. Se tiver, eu queria declarar o meu voto aqui pelo "sim", Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Pois não, agradeço a V. Exa.

O SR. PLÍNIO VALÉRIO (Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL/PSDB - AM) - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Os Senadores que não estiverem em condições de votar, podem votar pelo...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Com a palavra, Senador Nelsinho Trad.

O SR. NELSINHO TRAD (PSD - MS. Pela ordem. *Por videoconferência.*) - Bom dia, Sr. Presidente.

Vou direto à leitura das alterações realizadas no relatório último, lido na última sessão.

Agradeço a V. Exa.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Senador Nelsinho Trad, ainda não é o Projeto BR do Mar, nós estamos no projeto do Senador Esperidião Amin.

O SR. NELSINHO TRAD (PSD - MS) - Então, eu voto "sim".

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Logo depois dessa matéria, eu vou colocar dois requerimentos e passo a palavra a V. Exa. para apresentar as alterações.

O SR. NELSINHO TRAD (PSD - MS) - Perfeitamente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Pois não, peço desculpas pelo mal-entendido.

O SR. NELSINHO TRAD (PSD - MS) - Voto "sim".

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Senador Veneziano Vital do Rêgo.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PB. Pela ordem. *Por videoconferência.*) - O assunto é outro, mas se V. Exa. puder rapidamente ouvir-me, eu me dirijo com uma preocupação, enquanto estamos no processo de votação, e me dirijo a uma pessoa que, como nordestino, bem sabe que é um assunto bastante delicado.

Nós estamos como integrantes de uma Comissão na qual se encontram representantes do Norte, do Centro-Oeste e do Nordeste. Eu me refiro principalmente a essas três regiões porque hoje pauta está, Presidente, e V. Exa. bem o sabe, e sugiro que nós todos levemos em consideração a matéria, porque há pontos muito controversos que nos afligem diretamente por força de prejudicar, ao nosso ver, não sei se aos demais companheiros, e tenho absoluta certeza de que

ciosos, entendendo a preocupação e o teor que a Medida Provisória 1.052, que está pautada, pode trazer aos fundos constitucionais do Norte, do Nordeste e do Centro-Oeste.

Presidente Otto Alencar, como eu sei que o senhor sempre assume de forma muito incisiva essas bandeiras, eu sugeriria que nós, em Plenário, requisitássemos e requerêssemos a retirada desta medida provisória, porque ela é extremamente prejudicial não apenas no aspecto da diminuição das taxas de administração destes fundos e dos bancos que os administram, mas também nos aspectos que dizem respeito às políticas que cada uma dessas instituições faz, que cada uma delas faz para a Região Nordeste, para a Região Norte e para a Região Centro-Oeste, Sr. Presidente.

É uma lembrança que eu ousei fazer, tomando este momento em que estamos em processo de votação.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Senador Veneziano Vital do Rêgo, comungo com V. Exa. A análise dessa matéria está para o Plenário do Senado Federal hoje à tarde, não é isso? Está no Plenário?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Já votaram dez Senadores. É importante que votem mais quatro Senadores para complementar a votação da matéria.

Senador Vanderlan já votou?

Senadora Leila Barros.

Senador Luiz do Carmo.

Senador Vanderlan.

Senador Paulo Paim.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Já votou?

Senador Rogério Carvalho.

Senadora Eliane Nogueira.

Senador Flávio Arns.

Senador Luis Carlos Heinze.

Senador José Aníbal.

Senador Reguffe. *(Pausa.)*

Senador Vanderlan Cardoso.

Senadora Eliane Nogueira.

Senadora Leila Barros... Leila já votou.

Senador Tasso Jereissati.

Senador Reguffe.

Senador José Aníbal.

Senador Renan Calheiros.

Senador Fernando Bezerra Coelho.

Senador Eduardo Braga.

Senador Marcio Bittar.

(Intervenção fora do microfone.) (Pausa.)

Peço ao Senador Vanderlan Cardoso que vote. *(Pausa.)*

Senador Vanderlan já votou, Nelsinho Trad votou.

Senador Omar Aziz.

Senador Antonio Anastasia.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Presidente, mesmo sem o Senador Rogério, que está...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Completado o quórum de deliberação, eu peço à Secretaria que abra o painel para verificação dos votos dos Srs. Senadores e Senadoras.

O projeto está aprovado com o voto SIM de 13 Srs. Senadores; nenhum NÃO.

Nenhuma abstenção.

Portanto, será feita a devida comunicação ao Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 91, §2º, do Regimento Interno do Senado Federal.

Matéria aprovada da lavra do Senador Esperidião Amin, a quem eu passo a palavra.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Presidente, se V. Exa. me permite, eu vou fazer uma brevíssima intervenção.

Primeiro, vou agradecer ao Senador Veneziano, que foi um habilidoso, competente e elucidativo Relator. Ele aprimorou muito e esclareceu muito o sentido do projeto.

Segundo, V. Exa., Senador Otto Alencar, é um homem afeiçoado a não se conformar com aquilo que vislumbra injusto. Eu vou lhe descrever uma cena da vida real. O senhor é Senador, já foi Governador, Vice-Governador, já salvou muitas vidas. Eu tenho a minha história, cada um de nós aqui tem a sua história. A Senadora Kátia tem uma história exuberante. O senhor imagine uma comunidade de pessoas trabalhadoras, numa região em que se trabalha muito, de um Município que recebe energia elétrica de três distribuidoras. No lado oeste, uma cooperativa fornece energia elétrica que compra da Celesc, no caso, a R\$1. No lado oeste, outra cooperativa vende a energia que compra da mesma Celesc por R\$1. E, no miolo do Município, porque houve essa prorrogação de contrato, temos uma pequena distribuidora, empresa privada, que fornece energia elétrica para 6 mil consumidores a R\$1,40, às vezes, a R\$1,50, e compra da Celesc também. Ou seja, essa pequena empresa é antieconômica estruturalmente.

O que eu tenho procurado fazer na Aneel é que, através de indicadores, esse tipo de tarifa não exista. Quer dizer, essa empresa só tem duas saídas - e eu tenho como lema de vida a prioridade ao pequeno -, mas, neste caso, não existe, porque o supridor é um só e o consumidor está pagando 40%, 50% a mais. E o que é pior: numa região que está crescendo 14%, a cidade cresce 2%, porque ninguém instala uma padaria sequer.

Qualquer demanda intensiva de energia elétrica é proibitiva. Uma metalúrgica já saiu da cidade, e a falta de indicadores na Aneel faz com que ela não tenha, no seu portfólio de ações, a aferição da injustiça da tarifa. E, por ironia do destino, essa empresa, contra a qual eu não tenho nada, recebeu agora, em agosto, o prêmio de melhor pequena empresa do Brasil, porque ela presta bons serviços, mas a um preço exorbitante em relação à vizinhança.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA. *Fora do microfone.*) - A diferença é grande.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Isso é um absurdo que nem os indicadores, nem os esforços que têm sido feitos aqui no Senado, especialmente pelo Senador Marcos Rogério, que conhece esse assunto profundamente, corrigiram.

Então, esse texto eu me conformei em fazê-lo - estou dizendo isto aqui publicamente -, porque não consegui outra solução junto à Aneel e ao Ministério de Minas e Energia, a quem eu agradeço por terem concordado com o seguinte: reduzir, ao patamar mínimo, empresas que recebam esse benefício que as cooperativas já recebem.

Quero agradecer a V. Exa., que aquiesceu ao meu apelo para priorizar esse projeto e, de maneira muito especial, quero agradecer aos assessores da Aneel, ao Sr. Thiago, e, aqui no Senado, ao Rutelly, que é um *expert* no assunto, pois conseguiram conformar não o ideal, mas o necessário para reparar uma injustiça. Faremos agora a jornada na Câmara, e eu tenho certeza de que, pela sua boa vontade e pelo trabalho do Senador Veneziano, uma parte das nossas faltas com o maiorzão será abatida pela boa ação que nós estamos concretizando.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Pois não. Agradeço a V. Exa.

Passo ao item 2, que é o item da BR do Mar.

ITEM 2

PROJETO DE LEI Nº 4199, DE 2020

- Não terminativo -

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar); altera as Leis nºs 5.474, de 18 de julho de 1968, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, e 11.033, de 21 de dezembro de 2004; e revoga o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892, e o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940, e dispositivos da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001 e das Leis nºs 6.458, de 1º de novembro de 1977, 11.434, de 28 de dezembro de 2006, 11.483, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, 12.599, de 23 de março de 2012, 12.815, de 5 de junho de 2013 e 13.848, de 25 de junho de 2019.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Nelsinho Trad

Relatório: Favorável ao Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, na forma das treze emendas que apresenta; pelo acolhimento das Emendas nºs 9, 10, 12, 13, 14, 17, 25, 26, 28, 31, 32, 34, 37 e 40; pelo acolhimento parcial das Emenda nºs 1, 2, 3, 4, 21, 22, 24, 27, 42 e 43; contrário às demais emendas; pela prejudicialidade do Projeto de Lei do Senado nº 421, de 2014, do Projeto de Lei do Senado nº 423, de 2014, do Projeto de Lei nº 2.948, de 2019 e do Projeto de Lei nº 3.129, de 2020; e, ainda, pela tramitação autônoma do Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 422, de 2014.

Observações:

1. As matérias serão apreciadas pelas Comissões de Agricultura e Reforma Agrária; de Constituição, Justiça e Cidadania; e de Serviços de Infraestrutura;

2. Foram apresentadas 44 emendas ao PL 4199/2020, 1 emenda ao PLS 421/2014, 3 emendas ao PLS 423/2014, 11 emendas ao PL 2948/2019 e 8 emendas ao PLS 422/2014;

3. Concedida vista coletiva em 14/9/2021;

4. Novo relatório apresentado em 17/9/2021.

Esse relatório já foi lido pelo Senador Nelsinho Trad na sessão anterior, com a participação muito importante da Senadora Kátia Abreu.

O Senador Nelsinho Trad pede a palavra. Eu a concedo, porque me parece que ele fez uma pequena alteração no texto, mas ele discutiu bastante isso, atendeu a vários segmentos e interessados na aprovação dessa matéria. Portanto, eu passo a palavra ao Senador Nelsinho Trad e, certamente, depois, à Senadora Kátia Abreu, que tem estudado, discutido e está muito senhora das alterações que foram feitas em benefício... através das próprias emendas que ela encaminhou.

Com a palavra o Senador Nelsinho Trad.

O SR. NELSON TRAD (PSD - MS. Como Relator. *Por videoconferência.*) - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Senadores, no dia 14 de setembro, realizei a leitura do parecer ao PL 4.199, de 2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem.

O relatório contemplou muitas sugestões oferecidas pelos Parlamentares e atendeu a praticamente todos, de forma total ou parcial. Ao texto foi concedido vista coletiva, um instrumento legislativo legítimo de grande relevância para o aprimoramento da matéria, ainda mais em matéria complexa como esta.

Retomamos o debate sobre o projeto nestes últimos dias, ciente de que a aprovação de um programa dessa envergadura não é tarefa simples, exige a articulação e o diálogo dos setores, e a articulação e o diálogo são instrumentos dinâmicos e frequentes na política. Muitas vezes, os resultados colhidos hoje dependem de anos de estudos e convergências de interesses.

São muitos os obstáculos, porém, mesmo com todos os desafios, trata-se certamente de um campo em que compensa o incentivo. Vale lembrar que nossa costa se estende por cerca de 7,5 mil quilômetros, compreendendo quatro das cinco regiões do País. Esse imenso litoral está interligado a rios volumosos que formam sistemas hidroviários ainda pouco explorados.

O BR do Mar é um instrumento que, aprovado, permitirá maior abertura ao comércio internacional de bens e de serviços em favor do desenvolvimento da navegação de cabotagem. A expectativa é, em médio prazo, queda nos custos do frete dessa importante modalidade de transporte, com reflexo positivo nos preços finais de várias mercadorias. Isso, por sua vez, contribuirá para o aumento da produtividade geral do esforço econômico brasileiro. Produziremos mais, melhor e com menos custos, com o objetivo de enriquecer o conjunto da sociedade.

Sr. Presidente, com sua permissão, passamos às alterações devidamente aqui instituídas.

A Emenda nº 1, da Senadora Kátia Abreu, determina que não haverá limite para o número de viagens nos afretamentos a tempo... Na prática, tal medida abre o setor de navegação de cabotagem brasileira para os navios estrangeiros. É possível, no entanto, permitir o número ilimitado de viagens, desde que a autorização para o afretamento vincule uma embarcação específica. Essa prática evita a abertura indiscriminada para navios estrangeiros e, ao mesmo tempo, promove a competição, flexibiliza e desburocratiza os afretamentos a tempo, sem a necessidade de constantes e sucessivas circularizações. Portanto, acolhemos parcialmente a Emenda nº 1 na forma da Emenda 49 que apresentamos.

Já a Emenda nº 3, do Senador Lucas Barreto, foi aproveitada nos termos da Emenda 13, razão pela qual a acolhemos parcialmente. Essa Emenda nº 13, para esclarecer, é de autoria do Senador Eduardo Braga, que propõe a manutenção da alíquota de 40% para transporte de granéis líquidos na navegação fluvial e lacustre nas Regiões Norte e Nordeste. Assim, acolhemos a Emenda 13, na sua íntegra.

Já a Emenda 17, de autoria do saudoso Senador Major Olimpio, apesar de ter sido acatada conforme a análise dos textos, não foi contemplada no voto, porque devidamente já devidamente corrigida.

Voto.

Ante o exposto, manifestamo-nos:

III.1 - pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei 4.199, de 2020, na forma das emendas que apresentamos; pelo acolhimento das Emendas nºs 9, 10, 12, 13, 14, 17, 25, 26, 28, 31, 32, 34, 37 e 40; pelo acolhimento parcial das Emendas nºs 1, 2, 3, 4, 21, 22, 24, 27, 42 e 43, na forma das emendas que apresentamos; rejeitadas as demais emendas;

III.2 - pela consequente prejudicialidade do Projeto de Lei do Senado nº 421, de 2014; do Projeto de Lei do Senado nº 423, de 2014; do Projeto de Lei nº 2.948, de 2019; e do Projeto de Lei nº 3.129, de 2020;

III.3 - pela tramitação do Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 422, de 2014.

São essas as considerações, Sr. Presidente.

Conforme prometi a V. Exa., três minutos de leitura.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Em discussão o relatório do Senador Nelsinho Trad.

Passo a palavra à nobre Senadora Kátia Abreu.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO. Para discutir.) - Obrigada.

Sr. Presidente, colegas Senadores e Senadoras, Esperidião Amin, Senador Heinze...

Espero que você tenha visto, Heinze...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Aceitei a determinação da Senadora Kátia Abreu e estou aqui muito atento.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO) - Obrigada, Esperidião.

Eu só espero que o Heinze tenha deixado o telefone pelo menos um minuto para ver a mensagem de aniversário tão carinhosa que eu mandei para ele, porque é colado ali, trabalhando pelo arroz 24 horas.

Mas eu quero, Sr. Presidente, cumprimentar o Senador Nelsinho Trad com toda a minha sinceridade e reconhecimento.

Eu gostaria de ter aqui alguns minutos, se V. Exa. permitir, para explicar, em linhas gerais, o princípio da BR do Mar e o risco que nós corremos se o Senador Nelsinho Trad não ajudar a melhorar a pior parte da BR do Mar. Ainda ficaram algumas coisas que nós poderemos corrigir no futuro, mas eu tenho certeza de que, em outras Comissões, nós poderemos e deveremos contribuir mais além do que o Nelsinho Trad já fez, e fez muito, de verdade.

Sr. Presidente, a cabotagem no Brasil é uma das mais ineficientes do mundo porque é a mais cara. Ela é concentradora e não permite que as empresas brasileiras possam prosperar.

Para o senhor ter uma ideia, nós temos sete grandes empresas internacionais que são responsáveis por 95% de toda a cabotagem nacional e temos 40 empresas nacionais que são responsáveis por 5% apenas do mercado de cabotagem. Eu acho que isso já é um panorama da desigualdade que nós estamos vivendo e que a BR do Mar pretendia continuar concentrando e piorando ainda mais a condição dos nacionais.

Sr. Presidente, a Resolução da Antaq nº 1, de 2015, legislou por seis anos em cima do Congresso Nacional arbitrariamente. Além do fato de que protocolei um decreto legislativo para derrubar essa resolução e não tive felicidade nem prosperidade nessa resolução, eles fizeram, por seis anos, o papel dos Deputados e Senadores e restringiram o transporte de cabotagem e sua eficiência. Logo a Antaq, que deveria, na verdade, proteger o contribuinte, proteger o cidadão, fazer, mais ou menos,

o papel do Procon, na verdade, fez o contrário: atrapalhou o consumidor brasileiro, o contribuinte brasileiro durante esses seis anos com essa Resolução nº 1, que é imoral, que é ilegal e que só não engorda. Sr. Presidente, para ter uma transportadora de caminhões, eu não preciso ter um caminhão próprio. Nenhum. Eu posso ter um arrendado. Para eu ter um táxi aéreo, Sr. Presidente, eu não preciso ter nenhum avião. Eu posso operar com aviões alheios. E para ir mais ainda a fundo, e aqui não deixar de ter um pouco de humor negro, para vender passagem aérea, eu não preciso ter um avião; basta eu ter uma agência de viagens.

Aí, Sr. Presidente, o TCU colocou uma restrição... Aliás, eu tenho que ressaltar, já tenho feito isso aqui desde 2019, desde a regulação das ferrovias, que o TCU tem feito o papel de agência reguladora em muitas das vezes, protegendo o povo brasileiro em detrimento das agências. Então, o TCU proibiu que a Antaq legislasse e suspendeu duas normas imorais que eles pretendiam com a resolução, ou seja, a autorização ser limitada até o quádruplo da tonelagem por porte bruto. Então, se eu tenho cem, eu só posso afretar com o quádruplo a mais do que eu tenho. Engraçado, se a transportadora de caminhões e o táxi aéreo não exigem que eu tenha nenhum desse patrimônio, por que é que o transportador de cabotagem vai ter que ter o navio próprio e só poderá fretar a tempo o que for correspondente à sua carga?

E o segundo ponto que o TCU freou, meu decreto legislativo não conseguiu: a empresa nacional também deverá ser proprietária de ao menos uma embarcação do tipo semelhante pretendido. A Antaq disse isso; o TCU mandou suspender. Só que, descaradamente, a Lei da BR do Mar que foi enviada para o Congresso Nacional resgata essas duas imposições, Senador Esperidião, contrariando o que disse o TCU, porque o TCU não disse apenas que era irregular, ilegal legislar; disse também que esses dois pontos impediam a concorrência da cabotagem no Brasil.

Como se não bastasse, Sr. Presidente, o próprio TCU, depois de a BR do Mar publicada, o TCU reiterou dizendo que não obstante o art. 5º do PL nº 4.199, de que o Nelsinho Trad é o Relator, pretende justamente ressuscitar esses problemáticos requisitos da alimentação de tonelagem e da obrigatória propriedade de embarcação semelhante, previstos originalmente na resolução da Antaq.

Também como se não bastasse, Sr. Presidente, o Cade fez uma nota espetacular, completa, depois da publicação da BR do Mar, também acusando a BR do Mar de ser contra a concorrência e de atacar os princípios básicos do Art. 178 da Constituição Federal, que prevê e impõe a livre concorrência de mercado.

Então, a BR do Mar vem contrariando o TCU e o Cade, dois órgãos de controle muito respeitados neste País.

Ele diz, o TCU, com relação à BR do Mar hoje:

"(...) restrição à competitividade e à livre iniciativa, o que favorece claramente as empresas de grande porte e contribui para acentuar a concentração do mercado no setor. Ao restringir a concorrência, não desenvolve a indústria naval brasileira. Ao contrário, deveremos prejudicá-la".

E há ainda, Sr. Presidente, um ponto que não foi corrigido no relatório do Nelsinho Trad, mas eu estou muito feliz com o acatamento das emendas que ele pode fazer. No entanto, nas outras Comissões - por isso é que sou contra ir ao Plenário direto - nós temos de corrigir mais distorções ainda, com o amadurecimento da matéria.

Não é que um Senador fez certo e o outro fez errado. À medida que o tempo passa e que os Senadores têm tempo para se debruçarem sobre um setor tão complexo como esse, que não está no nosso dia a dia, nós vamos corrigindo cada vez mais. O que está permanecendo aqui? O que o TCU disse? A BR do Mar ainda restringe e impede a entrada de novas empresas de cabotagem. Sabe por quê, Sr. Presidente? Esse trecho não foi corrigido. Ela exige que, se a Kátia Abreu ou o Otto Alencar quiserem ser transportadores de cabotagem, são obrigados a ter um navio estrangeiro com subsidiária no estrangeiro. Inclusive, pode ser no Panamá, pode ser nas Ilhas Cayman. Obrigam você a ter um navio, que pode ser usado. Sabe quanto ele custa? US\$15 milhões. E obrigam você a ter um navio brasileiro, que, por um acaso, você vai ter que comprar novo, porque não existe navio nacional usado em boas condições. Só há cacareco. Se eu for e der a sorte de ter uma fábrica... Como se chama a fábrica de navio? Estaleiro. Os estaleiros, no Brasil, estão praticamente todos liquidados. Se eu tiver a sorte de, em um passe de mágica, poder comprar um navio para transformá-lo em bandeira nacional, ele vai custar, Sr. Presidente, em torno de US\$45 milhões.

Então, o senhor fique sabendo e todos aqui que, se nós quisermos fazer transporte de cabotagem, no Brasil, você tem que ter, de cara, US\$60 milhões para entrar nesse mercado. E isso continua. Essa exigência continua nesse relatório, no qual vou votar a favor, porque nós tivemos grandes ganhos e, repito, continuaremos a lutar adiante.

Qual foi a melhor coisa, entre tantas outras, que Nelsinho Trad acatou? Foi a minha emenda que suprime o inciso III do art. 11, que reforça o efeito concentrador do art. 5º, pois permite que embarcações estrangeiras afretadas a tempo... O que que é afretada a tempo, gente? É afretada lá fora. Ela não tem bandeira nacional; ela tem bandeira estrangeira. Não significa que, com a bandeira nacional, o navio tenha quer ser nacional. Não. Eu posso comprar um navio chinês e chegar

aqui e o transformar em bandeira nacional. Tenho que contratar os funcionários com a legislação trabalhista brasileira, mas é considerado de bandeira nacional.

A minha emenda, que Nelsinho acatou, é extraordinária. Não porque é de minha autoria, mas porque o Cade falou, o TCU falou e eu fiz a emenda. Eu não tenho vantagem nenhuma e não quero trazer para mim nenhuma vantagem. Ela proíbe, Sr. Presidente, que os navios afretados a tempo, estrangeiros, possam bloquear a circularização. Olhem o que que a BR do Mar queria! Eu explico em miúdos.

Quando eu recebo a encomenda de uma carga, qualquer que seja, para cabotagem, do Rio Grande do Sul para levar para Pernambuco, milho, por exemplo, para a criação de frangos e suínos em Pernambuco ou no Ceará, eu não tenho navio nacional, porque as 40 empresas nacionais não têm navios de porte grande. Zero! Elas possuem barcaças simples, mas seguras, e que são autorizadas a transitar na cabotagem. Apenas as sete empresas estrangeiras possuem 25 navios com bandeira nacional e 25 navios, mais ou menos, com bandeira estrangeira.

Então, eles têm por volta, Sr. Presidente, de 50 navios operando normalmente. Eu, que sou uma empresa nacional, não tenho navio, eu sou obrigada a circularizar. O que significa isso? Eu mando um *e-mail* para a plataforma da Antac e digo: "Eu tenho uma carga para três navios", Senador Esperidião Amin. A Antac vai mandar circularizar - o próprio nome já diz: "E aí, quem é que tem navio brasileiro por aí? Tem navio brasileiro por aí? Não, não tem navio brasileiro por aí. Então, D. Kátia, a senhora pode afretar um navio lá fora, com uma condição: a senhora tem carga para três navios, mas eu vou autorizar uma por uma". Olha o detalhe da desfaçatez: tira a minha competitividade, porque eu não sei o que acontecerá nas minhas segunda e terceira cargas.

O que que acontece na hora em que eu circularizo? As empresas grandes, que têm 25 navios nacionais, entram na fila da circularização e falam: "Eu tenho, eu tenho navio. Eu tenho navio". Então, ela fica com o mercado. Se, na segunda rodada, ela já me bloquear e já for no dono da carga - se forem pessoas pequenas e médias -, for lá e atravessar e disser: "Eu posso fazer um preço melhor para vocês"... Por isso, as 40 empresinhas brasileiras que só têm 5% do mercado, daqui a uns dias, não terão nem 1%, Presidente.

Agora, a desfaçatez, que a minha emenda impede e Nelsinho acatou, é porque eles queriam circularizar e bloquear também com navio estrangeiro, Sr. Presidente! Quer dizer, então, que os meus navios... Eu sou uma das sete grandes. Eu tenho navio de bandeira brasileira e navio de bandeira estrangeira. Qual era o objetivo do Ministério da Infraestrutura, Sr. Presidente, pelo amor de Jesus? Permitir que essas empresas pudessem bloquear a circularização do meu pedido de empresa nacional por um navio de bandeira estrangeira, Sr. Presidente! Qual o objetivo por trás disso? Eu não consigo entender e gostaria que o ministério viesse aqui.

O argumento do Ministro e de sua equipe é de que, na verdade, se nós não fizermos isso, essas empresas vão todas embora e a cabotagem brasileira ficará à mercê do nada. Sr. Presidente, o mercado na cabotagem brasileira... Na China ou no inferno da pedra, funciona do mesmo jeito o mercado. É preço e concorrência, Sr. Presidente. O Brasil não tem uma cabotagem diferente da do resto do mundo.

Então, isso é imperdoável, e eu chamo a atenção e faço vocês perderem todo esse tempo porque essa matéria vai para outras Comissões ou direto para o Plenário. Se o Ministério da Infra fizer um trabalho duro - e pode -, reverter e derrubar esta emenda em Plenário que o Nelsinho Trad acatou, aí é o fim da cabotagem brasileira, é nós passarmos uma borracha em cima do TCU e em cima do CAD e nós seguirmos sem ajudar o Brasil.

Agora, eu pergunto para o senhor: o frete a distância, o afretamento custa 40% mais barato do que o afretamento com bandeira nacional. Por quê? Por conta, principalmente, das regras trabalhistas. Então, se você afreta o navio nacional, comparando com o navio internacional, é claro que eu vou preferir o navio internacional se eu sou o dono da carga. Por isso eles estão permitindo que eu bloqueie a fila com um navio estrangeiro. O que que vai sobrar para esses pequenos empresários? Absolutamente nada, Sr. Presidente! Então, o que que ocorre? Se nós tirarmos os nacionais do jogo, vão sobrar só os estrangeiros, as sete empresas com os navios estrangeiros e nacionais. O senhor acha que vai ter a diferença de preço de 40% a mais? É claro que essas sete empresas vão absorver essa diferença de preço desse custo em favor da própria empresa, e quem vai perder é o custo Brasil!

Agora, Sr. Presidente, se a cabotagem ficar muito cara, quem o senhor acha que vai ganhar com isso aqui dentro do País? Vamos ver; vamos ver se alguém se lembra: quem que pode ganhar dentro do País se a cabotagem ficar inviabilizada? A empresa Rumo, dona da Ferrovia Norte-Sul e da Malha Paulista. Esse é o jogo, o grande jogo do mercado, certo?

A malha ferroviária brasileira está no nome de duas empresas: metade da Rumo; metade da VLI. É a concentração mais horrenda que o Brasil poderia ter. Ferrovias como a Norte-Sul e a Malha Paulista, construídas com recurso público. Não foi por autorização; não foi com o dinheiro dessas empresas.

Então, a Rumo e a VLI, dona da malha ferroviária nacional... Ela vai ganhar. Ela vai ganhar!

O Ministro dos Transportes, o Tarcísio... Com todo o respeito, Sr. presidente, não tenho nada contra ele. Ele foi meu colega, foi ministro junto comigo, no Governo Dilma. Ele era uma pessoa muito considerada pela Presidente Dilma. Ela tinha muita confiança nele, certo? Então, eu não tenho nada contra ele. Mas ele, no dia do edital da Ferrovia Norte-Sul, quando foi lançado o edital e houve um vencedor, sabe o que que ele disse? Que, agora, os combustíveis iriam ter uma nova estrada para poder entrar pelo Brasil afora, que seria a ferrovia.

Quer dizer que a cabotagem, que faz hoje o transporte de granel líquido, que são os combustíveis, é pior do que a ferrovia? Quem faz esse transportezinho são essas 40 aqui, que eu estou falando.

Então, ele estava elogiando e argumentando que o transporte de combustível agora iria ter um caminho mais barato pela Ferrovia Norte-Sul depois da concessão. Quer dizer que cabotagem não presta, não serve, é cara?

É claro que é muito mais barato, Senador Esperidião Amin, muito mais barato! Então, pelo elogio e pelo argumento que ele fez, eu imagino que ele está equivocado, Sr. Presidente. Não acredito em má-fé; acredito em equívoco.

Então, eu quero aqui, mais uma vez, agradecer essa impossibilidade da emenda que o Nelsinho acatou, de que navio estrangeiro, navio com bandeira internacional não pode bloquear a circularização.

Isso evitou, inclusive, a necessidade de outras emendas minhas, porque elas se tornam inócuas com essa do art. 11, inciso III, proibindo isso, porque aí, sim, os nossos empresários nacionais terão a oportunidade de entrar na circularização e continuar sua vida, fazendo os seus fretes, mesmo com dificuldade.

Então, eu encerro as minhas palavras, agradecendo a todos os colegas pelo interesse, pela atenção, especialmente o Heinze, o Lucas Barreto, o Nelsinho Trad, todos que nos acompanham e V. Exa. E quero dizer que eu vou votar a favor do relatório do Nelsinho Trad, pois teve muitos avanços, mas registro que, lá na frente, ainda vou continuar lutando.

Muito obrigada, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Agradeço a V. Exa. e destaco a capacidade de trabalho e de estudo de V. Exa. a respeito dessa matéria.

Senador Esperidião Amin.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Para discutir.) - Sr. Presidente, eu peço a palavra exatamente para começar por onde V. Exa. terminou, ou seja, vou pegar o relancim da sua prosa.

Eu acho que a Senadora Kátia presta um grande serviço ao Senado, primeiro porque ela foi a autora de quatro projetos, não é isso? De quatro projetos. A BR do Mar está ancorada, tem a sua bússola apoiada nesses quatro projetos, o que não diminui o esforço monumental do Senador Nelsinho Trad. Portanto, eu quero cumprimentar esses dois queridos amigos e fico feliz, porque, de todas as colocações da Senadora Kátia Abreu, o acordo entre ambos está ancorado no nº 11, que é o número do artigo da emenda crucial. O 11 sempre foi decisivo na minha vida, Senadora Kátia Abreu, e não estou sozinho aqui. O Heinze também...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO) - Nós três.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Nós três. Então, fico feliz, porque é o ponto de encontro.

E eu só acrescentaria ao começo do seu raciocínio: por que que eu tenho que ser proprietário de um navio? Então, é proibido o Airbnb, no Brasil, que aluga todos os apartamentos que vocês quiserem e casas sem ser dono de nenhum?! Eu até recomendo um livro: *Uberização*, de Tem Slee, que faz a narrativa de como os serviços estão engolindo a indústria. A Mercedes-Benz já resolveu a sua vida. Ela não vai mais vender automóvel e está caminhando para prestar o serviço de deslocamento das pessoas. Os veículos, muito bem construídos lá, mas ela vai virar uma prestadora de serviço. Ninguém vai comprar mais automóvel para depois ficar com carro velho, que a senhora, equivocadamente, chamou de cacareco. Cacareco foi muito prestigiado quando atuou na política brasileira: fez 360 mil votos para Vereador em São Paulo.

Então, eu só queria concluir para dizer o seguinte: acho que o ponto de encontro, e eu usei o 11, é o que demarca o patrimonialismo. Então, quem é que fazia esse açambarcamento de navios ou, pelo menos, era acusado de? E quem sou eu para falar mal de um ilustre grego... Era o Onassis. Os mais antigos aqui todos sabem disso. Todos nós invejamos o Onassis pelas suas aventuras idílicas, mas ele era um grande operador de transporte marítimo. Se ele era proprietário ou era alugado só não tinha a bandeira grega. Não era uma obrigação que o navio tivesse bandeira grega. Por isso que ele prosperou.

Então, o transporte é um serviço que está se libertando do patrimonialismo! A propriedade, o custo-benefício que um equipamento possa trazer está sendo derrubado. Essa relação positiva está sendo derrubada por alguma outra forma. E concluo para dizer o seguinte: tenho muito orgulho, porque, em Florianópolis, o *cluster* do navio autônomo - navio

autônomo, assim como se projetam os carros autônomo... Houve um seminário, no final da semana passada, dois dias sobre este assunto. Eu participei de uma parte. O transpônder do navio autônomo está sendo desenvolvido no Sapiens Park, em Florianópolis.

Para quem não se lembra, o *transponder* foi aquele equipamento que, desligado no avião da Embraer, derrubou o avião da Gol lá na Amazônia. O *transponder* é o que informa.

O Coronel deve saber disso muito melhor do que nós, pois tem brevê de avião. Eu só tenho brevê de planador.

Então, o serviço de transporte é o que pode contribuir para a nossa competitividade. Por isso o nome "BR do Mar": é para a prestação de serviço tão assemelhado quanto possível ao caminhão, em que você pode ser dono de uma empresa, sim, se você tiver *expertise*, se você tiver um *software* - e concludo -, como, na década de 70, as centrais de informação de frete quiseram ser.

Naquela época, não havia nem celular. Então, uma central de informação de frete podia salvar o caminhoneiro, podia fazer com que ele tivesse um frete de retorno. E, aquela viagem, se ele viajar com o caminhão desocupado, ele nunca mais recupera, como um quarto de um hotel, uma cama de uma pousada.

Esse é o grau de inteligência do prestador de serviço que interessa.

Então, eu queria enaltecer a sua colocação.

Quero cumprimentar o meu querido amigo Nelsinho Trad pelo esforço hercúleo que ele fez e vou seguir o seu voto, na esperança de que não descartem o 11. Não descartem o 11! O 11 é o número da nossa segurança.

Muito obrigado.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO) - É o que me emocionou.

Sr. Presidente, só para um acréscimo, por gentileza, antes do Trad.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - O Senador Nelsinho Trad está pedindo a palavra.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO) - É só um acréscimo, porque eu me esqueci de uma emenda minha que ele acatou, por favor.

Eu também agradeço pela emenda acatada sobre a circularização por carga, por cada navio.

Então, se eu tenho uma carga para três navios, eu tinha que circularizar um, depois o outro, depois o outro, dando chance para os grandões virem e me bloquearem. Agora não; com o acatamento desta emenda pelo Nelsinho, eu vou circularizar a minha carga toda, por um ano. Não importa se eu vou levar três viagens, quatro viagens, cinco viagens. Isso foi da maior importância.

E outro sonho, grandemente realizado para mim, de anos da minha vida, era zerar o Fundo da Marinha Mercante. Não foi possível, mas saiu de 25% por longo curso para 8%. Isso já ajudou demais. Eu pagava 25% em toda a importação de navio, de acordo com o valor da carga. Se o frete custasse R\$1 milhão, 25% para o Fundo da Marinha Mercante. Agora, são 8%. Já diminuiu bastante.

E eu fico bastante contemplada. Quem sabe, num futuro próximo, a gente possa tentar melhorar o Fundo da Marinha Mercante, Sr. Presidente. Poderíamos abrir aqui uma discussão com as empresas brasileiras: por que não se consegue acessar o Fundo para ter navio próprio? É uma belíssima discussão que a CAE poderia empreender.

Mais uma vez, muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Senador Nelsinho Trad.

Depois, o Senador Heinze.

Há, aqui, a inscrição já do Senador Paim, do Senador Confúcio e do Senador Lucas Barreto.

O SR. NELSON TRAD (PSD - MS. Como Relator. *Por videoconferência.*) - Sr. Presidente, apenas para ressaltar aqui a minha alegria em poder ter dado uma contribuição, da forma mais equilibrada possível, a esse texto enviado pelo Executivo, através do Ministério da Infraestrutura.

Há que se respeitar um colega que estudou o assunto, que promoveu quatro projetos de lei a respeito dessa matéria e que sabe, como poucos aí dentro, debater com um conteúdo muito evidente essa questão.

É um assunto complexo, mas eu creio que esse relatório vai dar um grande avanço para o setor no nosso País, e não pelo 11, o art. 11, que une praticamente a todos deste Plenário, deste Colegiado. Mas eu digo que todas as emendas que por mim foram acatadas terão, na minha pessoa, uma defesa intransigente na hora que esse projeto for ao Plenário. Não fiz isso apenas para vencer uma etapa, fiz isso por convicção.

O que deu para acatar a gente acatou totalmente e o que não deu a gente acatou parcialmente, por entender que o jogo da composição de um projeto complexo é esse aí. Ninguém é dono da verdade sozinho. Há que se respeitar aquele que tem, instituído pelo voto democrático e popular, o mandato, e que estudou o assunto. E há que se considerar também as questões inerentes a cada região. E tudo isso foi por mim levado em conta, de modo que encaminho o meu voto favorável, conforme os votos da Senadora Kátia, do Senador Amin e do Senador Plínio Valério, já proferidos, e rogo a todos que possam, junto conosco, nas batalhas da Frente, formarmos uma frente pra vencer definitivamente essa questão, porque vai diminuir o custo Brasil.

Era isso, Sr. Presidente.

Muito obrigado a V. Exa.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Agradeço a V. Exa. e queria inclusive lembrar aos Senadores, sobretudo à Senadora Kátia, que o maior escritor, na minha opinião, do Brasil - não porque é baiano, sou um pouco baírrista - Jorge Amado... O último livro dele foi o livro sobre navegação de cabotagem, que eu li todo, e é interessante que traz alguns argumentos que V. Exa. trouxe aqui. Quer dizer, Jorge Amado, lá atrás...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Vou ferir o seu orgulho.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Hein?

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Vou ferir o orgulho do meu amigo. O último livro do Jorge Amado...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Não, um dos últimos.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - O último foi *A Descoberta da América pelos Turcos*.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Não, eu estou falando sobre cabotagem. V. Exa. vem com turco.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Mas eles vieram de navio, califa.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Eu não falei da Turquia, não. Falei em cabotagem.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - O senhor é fã dos bizantinos...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Um dos últimos livros escritos por Jorge Amado, eu até recomendo a V. Exa. que leia esse livro, a Senadora Kátia deveria ler também, o Senador Heinze, chama-se *Navegação de Cabotagem*, de Jorge Amado. Um dos últimos livros que ele escreveu. Agora V. Exa. vem com a Turquia, com os turcos, que exploraram a minha região, que foram para o centro da Bahia comprar os nossos diamantes e levaram para a Turquia.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Foi patrocinado pela Loja P2, aquela da Itália.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Pois é.

Senador Heinze.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS. Para discutir.) - Um momento de lazer da Comissão, Senador Otto. (*Risos.*)

Senador Otto, Sras. e Srs. Senadores, quero cumprimentar o Senador Nelsinho Trad pelo belíssimo trabalho que ele fez em cima desse projeto. Quero agradecer também à Senadora Kátia Abreu, primeiro, pelo meu aniversário. E eu procurei aqui, Kátia, e não achei mensagem tua.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO. *Fora do microfone.*) - Você só fica no celular!

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Mas eu não achei mensagem tua aqui no dia 14.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO) - Pelo amor de Deus, mensagem linda!

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Está bom. Mas eu recebi do Irajá. Já agradei ao Irajá.

Quero aqui também cumprimentar... O Senador Esperidião me lembrava que a primeira Lei dos Portos, Senadora Kátia, em 1993, e o Dr. Carrion, que foi Deputado ...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. *Fora do microfone.*) - É nº 8.630.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Sim, nº 8.630.

O Dr. Carrion, que hoje trabalha comigo, Senador Esperidião, e o segundo porto marítimo do Rio Grande do Sul, que era Torres e que agora é Arroio do Sal, então, agradecer a ele.

E principalmente agradeço a V. Exa., Senadora Kátia. Eu sei que é estudiosa. Como dizia o nosso amigo particular, o Senador Moka: mulherzinha antenada essa Kátia. Então, agradeço pelos quatro projetos que V. Exa. já fez e pela contribuição que está dando agora ao projeto do Senador que está apresentando o relatório.

É muito importante, é um avanço a questão das hidrovias. Eu tenho me empenhado muito no Rio Grande do Sul por um segundo porto marítimo, ajudando o Porto do Rio Grande, que é o quinto ou sexto maior porto do Brasil, hoje, grande porto que nós temos lá.

Amanhã, Senador Esperidião Amin, os uruguaios, o Embaixador do Uruguai, o Embaixador Guillermo, está no Rio Grande do Sul com uma delegação de empresários uruguaios. Vai visitar o Porto do Rio Grande. E também nós estamos fazendo lá, Senador Esperidião, uma ligação da Lagoa Mirim com a Lagoa dos Patos, norte e nordeste do Uruguai ligado com o sul do Rio Grande do Sul e o centro do Rio Grande do Sul. Isso é muito importante para eles. Eles querem chegar ao Porto do Rio Grande. Eu também tenho ajudado. É muito importante.

Em se tratando desse projeto da cabotagem, é extremamente importante porque nós vamos alavancar seguramente o transporte marítimo do Brasil.

Senadora Kátia, eu recordo que, no tempo da Comissão de Agricultura, Marcos Montes tinha também já um projeto sobre a questão da diminuição do frete da Marinha Mercante, o Fundo da Marinha Mercante. Então, essa diminuição é significativa. Acho que o projeto que está sendo apresentando nesse instante é fundamental e vai dar um avanço para a cabotagem no Brasil.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Agradeço a V. Exa.

Com a palavra o Senador Paulo Paim, pelo sistema remoto.

O SR. PAULO PAIM (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RS. Para discutir. *Por videoconferência.*) - Presidente Otto Alencar, eu sou suplente nesta Comissão, mas toda vez que vocês me convocam, eu estou aqui para colaborar, dar o quórum e participar dos debates. Confesso que quando eu estava vindo para cá, havia uma certa insegurança em relação ao voto que eu deveria dar aqui. Mas ouvindo, como sempre, a brilhante exposição da Senadora Kátia Abreu, o complemento também do grande Senador Esperidião Amin, e o Heinze agora, que dá informações, inclusive do Rio Grande, e o relatório desse grande amigo que é o Nelsinho Trad, que me lembra do projeto das patentes, o trabalho belíssimo que ele fez, e agora não foi diferente, e entendendo que havia algumas preocupações por parte do PT... Mas o projeto não é terminativo. O debate continua. E por isso eu faço questão de anunciar o meu voto "sim".

É isso, Presidente, cumprimentando o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Agradeço a V. Exa., Senador Paim. Realmente, não é terminativo aqui na CAE. Esse projeto deve passar ainda pela Comissão de Infraestrutura, provavelmente, e depois para o Plenário.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO. *Fora do microfone.*) - Se tem assinatura, vai direto para o Plenário.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - É, pode ser que tenha que passar lá pela Comissão de Infraestrutura. Com a palavra o Senador Confúcio Moura.

O SR. CONFÚCIO MOURA (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO. Para discutir. *Por videoconferência.*) - Sr. Presidente, Senadora Kátia Abreu e demais Senadoras presentes, Srs. Senadores, primeiro, eu quero parabenizar a Kátia por ser estudiosa, dedicada. Quando pega um assunto, ela vai a fundo, procura entender, procura discutir, procura conversar com todos os segmentos e traz aqui para todos nós, leigos, como eu, informações extremamente consistentes e, ao mesmo tempo, estarrecedoras.

Pelo dito, ela evidenciou que o Brasil é um País difícil, é um País com seus complexos eternos de inferioridade - como se dizia no passado, complexos de Jeca Tatu -, mostrando que na cabotagem a predominância absoluta é de navios estrangeiros. O Brasil fica com 5% ou menos desse mercado importantíssimo. E o que temos que fazer é sermos humildes, caros companheiros e companheiras, para conhecer o mundo e os segredos de países pequenos, como Singapura, e tradicionais, históricos, como Holanda, Bélgica e outros tantos, que têm estruturas portuárias modernas, dinâmicas,

baratas, eficientes, abertas, pela competitividade com o mundo inteiro. Eles conseguem vencer porque têm a eficiência dos custos, da qualidade.

Eu digo mais para todos nós, presentes e ausentes: é muito difícil mudar as coisas no Brasil. Você vê que a estrutura é totalmente deficitária, é cara, é carcomida, é difícil, mas, na hora de mudar, há no subterrâneo de tudo uma força invisível manipulando para não se mudar. Essa força invisível penetra nas entranhas da estrutura do Governo e do Congresso, muitas vezes, para não deixar nada acontecer. Isso é profundamente entristecedor.

Mas eu quero aqui parabenizar a Senadora Kátia, que tem um vozeirão, tem um argumento rico, tem uma fluência absoluta, tem o domínio da coisa que ela relata. Isso aí é fundamental. Então, nós temos uma série de complexos, de atraso. Parece que a gente foi descoberto para ser atrasado. Não nos é permitido avançar em quase nada, não é? E ficamos, assim, nesse marche-marche eterno, nessa dificuldade absoluta em fazer mudanças tão necessárias, como ela evidenciou aqui hoje.

Mesmo eu sem entender nada de cabotagem, vou votar "sim". Estou convencido, convencido - além do mais, com a Katia e o Nelsinho Trad, dois pares maravilhosos.

Assim eu encerro as minhas palavras, para que a gente seja realmente mais atrevido, mais agressivo nas mudanças que o Brasil precisa fazer.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Agradeço ao nobre Senador Confúcio Moura e passo a palavra ao Senador Lucas Barreto.

O SR. LUCAS BARRETO (PSD - AP. Para discutir.) - Sr. Presidente, eu também quero cumprimentar o Senador Nelsinho Trad pela paciência que teve ao fazer esse relatório, inclusive acatando duas emendas nossas - três, na verdade, mas uma era a mesma emenda do Senador Eduardo Braga.

O que se tem que falar nesta Comissão, no cenário, Senadora Kátia, é que existem muitas coisas em que o Brasil está falhando. Se nós tivéssemos assinado os protocolos de atualização da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição, como foi o caso do óleo na nossa costa, o País teria acesso imediato a uma compensação de US\$1,4 bilhão para despesas de mitigação do desastre ambiental nas praias do Nordeste. E ninguém se preocupa com isso.

O Fundo da Marinha, como a senhora falou, tem R\$15 bilhões que eram para investimento, mas o valor está se reduzindo porque o fundo não é aplicado. Só quem consegue acessar esse fundo são uma, duas ou três empresas ao longo do Rio Amazonas, empresas essas que são estaleiros pequenos que fazem os barcos de casco duplo para transporte de combustível. Os estaleiros que fazem barco de passageiro, muitas vezes, não conseguem ter acesso a esse fundo, que é um fundo para financiamento, Sr. Presidente.

Então, a Marinha faz a parte dela, o Ministério é que está segurando para não assinar isso. Por quê? Olha o caso que aconteceu com o navio que entrou no Maranhão sem práctico e encalhou. Imagina se estivesse carregado!

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. LUCAS BARRETO (PSD - AP) - Um navio encalhou no Canal do Panamá, e olha o prejuízo que foi. Agora, os senhores imaginam o porquê da nossa luta, lá no Amapá, para que não entrem no Rio Amazonas sem praticagem, sem quem conheça o Rio. Até mesmo, como Senador Esperidião Amin falou, com um GPS desses, com uma carta náutica dessas, lá a maré faz com que os bancos de areia mudem a cada maré! Aí, os senhores imaginam o Canal Norte, que vai escoar toda essa produção do nosso Centro-Oeste, que vai vir de barco para Miritituba, com o asfaltamento da BR-156; vai descer para o Amapá em balsa de 5 mil toneladas; e vai embarcar nos navios Super Panamax de 74 mil toneladas, que já entram no Canal Norte, porque Marinha e praticagem fizeram um levantamento, com satélite, com tudo, no Arco Lamoso, onde se aumentou em 60cm a profundidade do Canal Norte - o único canal que, há 50 anos, está ali, sem nenhuma mudança.

Então, nós do Amapá temos muita preocupação! Os senhores imaginam que, no canal de Breves, lá em cima, o navio desacelera, quando vem, com inércia, carregado? Quatro quilômetros antes se liga a ré para ele poder passar no canal! Imaginem os senhores o risco disso, porque lá é um estuário, é uma área entre o mar e o maior rio do mundo, o Amazonas, uma área onde a água fica circulando. Um desastre ambiental compromete toda a nossa população. E, só para os senhores terem uma ideia de como pode comprometer um desastre ambiental, no Arquipélago do Marajó, do lado do Amapá, há 2 mil ilhas e 1 milhão de habitantes, mais do que a população do nosso Estado, que vivem do extrativismo do açaí, da pesca e de outras atividades sustentáveis.

Então, fica aqui o meu cumprimento ao Senador Nelsinho.

Esse projeto ainda vai para a Comissão de Infraestrutura, antes para a CCJ, e nós vamos ter mais tempo de aprimorar esse projeto, que pode ser tão importante para o Brasil, lembrando que há um compromisso também do Ministro Tarcísio de fazer a BR dos Rios, para que possamos avançar, principalmente no Rio Amazonas, que é o maior rio do Brasil e o maior do mundo em volume d'água.

Então, obrigado, Sr. Presidente.

Parabéns à Senadora Kátia! Eu acho que contempla também o relatório do Nelsinho o seu projeto, em que a senhora teve a visão de fazer essa BR do Mar. Ficam aqui os meus cumprimentos ao Senador Nelsinho e à Senadora Kátia.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Agradeço ao Senador Lucas Barreto, que conhece bem a matéria, preocupado com as coisas do seu Estado do Amapá e com a Região Norte, com os rios amazônicos. É importante essa colocação de V. Exa. sobre a BR dos Rios, que é fundamental até para dar condição de trafegabilidade no futuro, para que não se perca o calado e haja toda a estrutura para a navegação pelos rios brasileiros.

Agora, o Senador Vanderlan Cardoso.

O SR. VANDERLAN CARDOSO (PSD - GO. Para discutir. *Por videoconferência.*) - Presidente Otto Alencar, Senadoras, Senadores, eu quero aqui parabenizar o nosso Nelsinho Trad, nosso Líder, por esse brilhante trabalho que foi feito. Ele ouviu muitos Senadores e acatou diversas emendas, inclusive emendas da Senadora Kátia Abreu, com quem, pelo seu conhecimento, como disse o Senador Confúcio Moura, sendo uma estudiosa, aprendemos muito sobre cabotagem. Da mesma forma, a fala do Senador Lucas Barreto nos mostrou também um pouco sobre cabotagem, nos ensinou um pouco.

Mas eu quero aqui dizer, Sr. Presidente, que, no Brasil, nós sempre queremos o perfeito, e, às vezes, conseguir o perfeito não é possível. Por isso, há muitos projetos no nosso País que se arrastam há muitos e muitos anos. A reforma tributária é uma delas. A reforma tributária perfeita não é possível; é possível se aprová-la e ir ajustando com o passar do tempo. A reforma administrativa, da mesma maneira. Veio aí a reforma da previdência, que precisa de mais ajustes.

Agora, é preocupante quando a gente vê esse custo Brasil, até mesmo pelo que falou a Senadora Kátia Abreu. O transporte marítimo, o transporte de cabotagem das empresas internacionais tem realmente um custo bem mais baixo, porque nós temos aqui, no nosso País, um custo que vai desde o tributário, as taxas, essa reserva de mercado absurda até também à questão trabalhista. Nós já estamos aí, ao longo dos últimos anos, trabalhando em alguns desses assuntos e já avançamos muito, mas nós precisamos ter a diminuição desse custo Brasil para não fechar portas, para que ninguém deixe de investir no nosso País, porque o custo Brasil é alto. Nós temos que baixar esse custo Brasil e nós temos que dar segurança, Presidente Otto, Confúcio, Nelsinho, todos que estão nos ouvindo, segurança jurídica para que essas empresas venham fazer seus investimentos.

Aqui eu soube, pelas palavras da Senadora Kátia, de alguns absurdos nessa reserva de mercado em que se dificultava para as empresas que quisessem entrar no mercado. Primeiro, elas tinham que provar que têm caixa suficiente e altíssimo para comprar navios ou embarcações, não podendo ser como na aviação comercial, fazer frete sem ter aviões, ou em outros também que a gente vê pelo País, como transporte terrestre e assim por diante.

Eu também queria fazer uma observação aqui, já terminando minhas palavras, Senador Nelsinho. Existem no nosso País algumas coisas ainda para consertar. Eu, estes dias atrás, tive o conhecimento da ANTT de que, mesmo dando autorizações para modernização de linhas de transporte de passageiros, por pressão política, volta-se atrás, criando dificuldades, para haver reserva de mercado, com ônibus velhos, caindo aos pedaços. Então, são coisas que realmente a gente no Senado Federal, Congresso Nacional tem como melhorar, como é o caso deste projeto de lei que, brilhantemente, com muita paciência, com muito diálogo, foi relatado pelo meu Líder Nelsinho Trad. Parabéns, Nelsinho!

Voto favoravelmente a este projeto. No que tiver que consertar, com certeza, todos nós estaremos dispostos a melhorar cada vez mais.

Obrigado, Sr. Presidente, pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Agradeço ao Senador Vanderlan.

Passo a palavra ao Senador José Aníbal.

O SR. JOSÉ ANÍBAL (Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL/PSDB - SP. Para discutir.) - Sr. Presidente, eu estudei bem este projeto no final de semana - aliás, este e o de transporte ferroviário. Eu cheguei a uma conclusão meio inusitada. Eu tenho vários questionamentos - em dois, inclusive, eu perdi o prazo aqui, vou apresentar no Plenário. Eu cheguei à conclusão de que este projeto ainda precisava de mais ajustes, ser mais bem ajustado. Muita gente me convenceu disso, eu fiz a minha própria reflexão, mas há, de outro lado, uma urgência nesta matéria, uma urgência no sentido de que

realmente se precisa ampliar a navegação de cabotagem no Brasil e se precisa favorecer esse investimento, estimular esse investimento. Mas há gente da própria cabotagem que acha que não vai estimular. Eu, de qualquer maneira, imagino que sim, porque a carga existe e a necessidade é real. Vão encontrar dentro dessa legislação que está aqui os meios de avançar. Depois, talvez a gente tenha que rever, diferentemente do setor ferroviário.

Ali, o projeto original do Senador José Serra acabou recebendo jabutis que tiram a clareza do projeto. O projeto original é permitir a autorização para *short lines*. Ponto. Agora encheram ele de penduricalhos, o que levou esse Ministro Tarcísio a anunciar ontem, num discurso bem político, com nada de gestão, que ele já fez 12 e vai fazer mais 2, 14 autorizações, quando, no dia em que nós quisemos devolver a medida provisória, ele disse que tinha 5 para fazer. Já fez 14! Noventa e nove anos! Nenhuma das empresas, segundo todos os profissionais do setor que eu consultei, tem capacidade de fazer qualquer *short line* que recebeu de brinde do Governo. Vão esperar alguma coisa para negociar, para isso e aquilo outro... E o Ministro anuncia que são R\$80 bilhões de investimento. Não tem um tostão ainda. É só intenção. Só conseguir a autorização. É o uso e abuso da autorização, que é o mecanismo principal proposto pelo Senador José Serra quando fez o projeto. Um desvirtuamento. Já foram 14! Até o dia de nós votarmos, então, ele põe mais umas 15. Enfim, ele vai distribuir todas as *short lines* do Brasil sem nenhuma efetividade do ponto de vista de realização, de construção, etc., etc.

Enfim, sobre essa matéria da cabotagem eu tenho reparos, mas acho que é urgente, e depois se fazem as correções necessárias com o correr do tempo, sem dúvida.

Era isto, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Agradeço a V. Exa.

O Senador Esperidião Amin deseja falar.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Para discutir.) - Quero fazer um brevíssimo comentário, porque é um assunto *a latere*, mas é relacionado.

Primeiro, eu concordo com a fala do Senador José Aníbal de que a busca da perfeição pode nos levar a perder o razoável e o bom, o que já é uma coisa muito importante, quanto a este projeto. E ele ficou melhor ainda graças ao Senador Nelsinho Trad e à Senadora Kátia Abreu, conforme eu já abordei. Então, eu não vou castigá-los com mais nenhuma colocação a respeito, mas faço questão de reiterar: ambos foram muito importantes e decisivos para torná-lo entre razoável e bom, e é ótimo quando se consegue chegar ao bom. A perseguição do perfeito a gente, geralmente, deixa para a próxima geração.

Mas eu queria só, a respeito da sua observação, Senado José Aníbal, com o maior respeito, dizer o seguinte: se tem uma coisa que eu estou acompanhando é o tópico "autorização", o marco ferroviário. Eu quero dizer para o senhor que, no dia, na véspera da edição da medida provisória, o Ministro anunciou que tinha dez.

O SR. JOSÉ ANÍBAL (Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL/PSDB - SP) - Para nós, na reunião, cinco.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Sabe por quê? Porque a décima era do nosso interesse, de Santa Catarina, que é a autorização para ligar Cascavel a Chapecó. Esta para nós é crucial: Maracaju-Cascavel. Cascavel-Foz do Iguaçu é outra questão, mas Cascavel-Chapecó é crucial para nossa agroindústria, porque nós dependemos da importação do insumo, fundamentalmente milho e soja. Então, isso eu estou acompanhando, que é a essência do projeto do Senador José Serra, essa pequena divergência estatística, que fica por conta do dia, da notícia, enfim, não é uma questão objetiva, no sentido estrito da palavra. Não coloca nuvem, não obnubila o conceito de que o projeto do Senador José Serra é um projeto de excelente qualidade, porque o que ele faz é criar as flexibilidades, os atendimentos complementares, como agora o Mato Grosso vai fazer, anunciou ontem essa contratação, e que, de certa forma, a própria Senadora Kátia Abreu criticou quando falou do monopólio ou do duopólio...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Não, ela falou duopólio.

(Intervenções fora do microfone.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Duo, ou três... Não, só há uma coisa com que nós vamos concordar: pior do que o monopólio público, só há uma coisa: é o monopólio privado. É a pior coisa, porque no público, você pode criticar os políticos, pode falar mal do governante e procurar uma solução. Agora, o monopólio privado, esse dói.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Encerrada a discussão.

Coloco a matéria em votação.

Os Srs. Senadores e Senadoras que aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

O relatório passa a constituir parecer da CAE, favorável ao PL 4.199, de 2020, na forma das emendas apresentadas pelo Relator; pelo acolhimento das Emendas nºs 9, 10, 12, 13, 14, 17, 25, 26, 28, 31, 32, 34, 37 e 40; pelo acolhimento parcial das Emendas nºs 1, 2, 3, 4, 21, 22, 24, 27, 42 e 43; contrário às demais emendas e pela prejudicialidade do PLS nº 421, de 2014, do PLS 423, de 2014, do PL 2.948, de 2019, e do PL 3.129, de 2020; pela tramitação autônoma do PLS 422, de 2014.

A matéria será apreciada provavelmente numa outra Comissão, certamente a Comissão de Infraestrutura, ou não, e eu considero aprovada a matéria BR do Mar, tão bem relatada pelo Senador Nelsinho Trad.

Vou colocar os requerimentos de autoria do Senador Marcio Bittar, sobre a privatização dos Correios.

EXTRAPAUTA

ITEM 11

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS Nº 26, DE 2021

Requer realização de audiência pública para instruir a tramitação do PL 591/2021.

Autoria: Senador Marcio Bittar (MDB/AC)

Ele faz o requerimento baseado no art. 93, do Regimento Interno do Senado Federal, para a realização de audiência pública com o fim de instruir o PL 591, de 2021.

Ele cita aqui todas as leis que serão alteradas e propõe, nesse requerimento, na audiência, a presença dos seguintes convidados: Sra. Maria Inês Capelli, Presidente da Associação dos Profissionais dos Correios (ADCAP); o Sr. José Rivaldo da Silva, Secretário-Geral da Federação Nacional dos Trabalhadores em Empresas de Correios e Telégrafos e Similares; e a Sra. Maria Salette Rodrigues de Melo, da Associação Nacional de Entidades Regionais de Agências de Franquias Postais.

Acrescento também, aqui, um requerimento para acostar ao requerimento do Senador Rogério Carvalho, convidando o Sr. Rodrigo Orair, técnico do Ipea (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada).

EXTRAPAUTA

ITEM 13

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS Nº 28, DE 2021

Requer, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do RQE 23/2021, seja incluído mais um convidado com o objetivo de enriquecer o debate. Propõe a inclusão do Senhor Rodrigo Orair, técnico do IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

Autoria: Senador Rogério Carvalho (PT/SE)

Coloco em votação o requerimento.

Os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

O outro requerimento, do Senador Marcio Bittar, vem na mesma linha, obedecendo ao que está prestatuado no Regimento Interno e na lei da alteração, que propõe audiência para a presença dos seguintes convidados: Sr. Fábio Farias, Ministro de Comunicações; Sra. Marta Seiler, Secretária Especial do Programa de Parceria e Investimento; Sr. Gustavo Montezano, Presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Social; Sr. Marcelo Silva, Presidente do Instituto para o Desenvolvimento do Varejo.

Os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

Também requerimento da lavra do Senador Eduardo Braga.

ITEM 8

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS Nº 23, DE 2021

Requer, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de discutir as mais recentes matérias enviadas pelo Poder Executivo ao Congresso Nacional, em especial, a Medida Provisória nº 1.061, de 2021, que institui os Programas Auxílio Brasil e Alimenta Brasil, e a Proposta de Emenda à Constituição nº 23, de 2021, conhecida como PEC dos Precatórios.

Autoria: Senador Eduardo Braga (MDB/AM)

Audiência com a presença do Sr. Ministro Paulo Guedes.

Os Srs. Senadores e Senadoras que aprovam o requerimento do nobre Senador Eduardo Braga permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

Outro requerimento do Senador Eduardo Braga.

ITEM 9

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS Nº 24, DE 2021

Requer, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PL nº 2.337, de 2021.

Autoria: Senador Eduardo Braga (MDB/AM)

É o projeto de lei do Imposto de Renda, com algumas alterações realizadas na Câmara.

Propõe a presença dos seguintes convidados: Sr. Felipe Salto, Diretor Executivo do Instituto Fiscal; representante do Ministério da Economia; representante do Comitê Nacional de Secretários da Fazenda, Finanças, Receitas ou Tributação dos Estados e Distrito Federal (Consefaz); representante da Confederação Nacional dos Municípios e também o representante da Confederação Nacional da Indústria (CNI).

O requerimento do nobre Senador Eduardo Braga traz uma série de considerações e proposições para essa audiência pública.

Os Srs. Senadores e Senadoras que o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

Vamos ao item do projeto de lei da Senadora Rose de Freitas.

Projeto de Lei 1.905, de 2019, não terminativo, que tem como Relator o Senador Angelo Coronel. *(Pausa.)*

É o item 3.

O Senador Angelo Coronel não está presente.

O item 4, terminativo, de autoria do Senador Weverton, tem como Relator o Senador Vanderlan Cardoso, a quem passo a palavra. *(Pausa.)*

Voltando ao Item 3, projeto da Senadora Rose Freitas, não terminativo, nº 1.905, de 2019.

Senador Angelo Coronel é o Relator, a quem passo a palavra, se está presente pelo sistema remoto. *(Pausa.)*

Informa aqui o João Pedro que ele está com problema no login.

Quero aproveitar o momento para parabenizar o aniversariante do dia, João Pedro, que é nosso, aqui, assessor, uma pessoa competente.

Peço uma salva de palmas para ele, que é nosso amigo. *(Palmas.)*

Feliz aniversário! Deus lhe acompanhe e lhe guarde e que você possa continuar contribuindo na Comissão de Assuntos Econômicos. *(Pausa.)*

O Senador Vanderlan também não está presente. *(Pausa.)*

Senador Vanderlan, V. Exa. para relatar o Projeto nº 2.012, de 2019, do Senador Weverton.

ITEM 4

PROJETO DE LEI Nº 2012, DE 2019

- Terminativo -

Altera a Lei nº 11.350, de 5 de outubro de 2006, quanto à direitos dos Agentes Comunitários de Saúde e dos Agentes de Combate às Endemias.

Autoria: Senador Weverton (PDT/MA)

Relatoria: Senador Vanderlan Cardoso

Relatório: Pela aprovação do projeto, nos termos do substitutivo que apresenta.

Com a palavra o Senador Vanderlan.

O SR. VANDERLAN CARDOSO (PSD - GO. Como Relator. *Por videoconferência.*) - Presidente Otto, agradeço a confiança de V. Exa. para que eu relatasse esse projeto tão importante do Senador Weverton.

Quero ressaltar aqui a importância dos nossos agentes comunitários de saúde e de endemias, Sr. Presidente, pelo trabalho bonito que realizam.

Também quero aqui, Sr. Presidente, dizer a esta Comissão, àqueles que estão aí presentes e aos que não estão, que eu fui o primeiro Prefeito pelo meu Estado de Goiás a efetivar a Agência de Saúde e de Endemias quando fui Prefeito da cidade de Senador Canedo.

Mas vamos lá, Sr. Presidente, ao nosso relatório.

A Comissão de Assuntos Econômicos, em decisão terminativa sobre o Projeto de Lei nº 2.012, de 2019, do Senador Weverton, que altera a Lei nº 11.350, de 5 de outubro de 2006, quanto a direitos dos Agentes Comunitários de Saúde e dos Agentes de Combate às Endemias...

O Relatório, Sr. Presidente.

Chega para análise terminativa desta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei (PL) nº 2.012, de 2019, do Senador Weverton, que altera a Lei nº 11.350, de 5 de outubro de 2006, quanto a direitos dos Agentes Comunitários de Saúde e dos Agentes de Combate às Endemias, composto de dois artigos.

Pelo art. 1º, altera-se a supracitada Lei, em seu art. 9º-H, para que seja concedida indenização de transporte ao Agente Comunitário de Saúde e ao Agente de Combate às Endemias que realizarem despesas com locomoção para o exercício de suas atividades conforme disposto em regulamento, ou fornecimento de transporte pelo ente federado a que ele estiver vinculado. Atualmente, prevê-se o fornecimento ou o custeio da locomoção necessária para o exercício das atividades, conforme regulamento do ente federativo, ou seja, uma norma mais geral.

No parágrafo único desse artigo, especifica-se que essa indenização deva ser feita ao agente que realizar despesas com utilização de meio próprio de locomoção para a execução de serviços externos inerentes às atribuições próprias do cargo que ocupa, efetivo ou comissionado, atestados pela chefia imediata, desde que por opção própria, e condicionada ao interesse da Administração.

O art. 2º traz a cláusula de vigência que é imediata à publicação da lei.

Na justificção, o autor afirma que: "[...] há situações em que é mais vantajoso, tanto para o profissional, quanto para a Administração, que o Agente Comunitário de Saúde ou o Agente de Combate às Endemias utilize meio próprio de locomoção para a execução de serviços externos inerentes às atribuições próprias do cargo, desde que lhe seja concedida indenização de transporte e que seja a sua vontade".

O projeto foi distribuído apenas a esta Comissão, em decisão terminativa.

Não houve a apresentação de emendas no prazo regimental, que terminou em 11 de abril de 2019.

Análise, Sr. Presidente.

Compete a esta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) opinar sobre o aspecto econômico e financeiro de qualquer matéria que lhe seja submetida, consoante o art. 99, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal. Também, em análise terminativa, devemos observar a constitucionalidade, a juridicidade, a boa técnica legislativa e a redação da proposição.

Com certeza, o PL nº 2.012, de 2019, é meritório. Devemos considerar que muitos dos agentes comunitários de saúde e dos agentes de combate às endemias podem desejar utilizar veículos próprios para exercerem sua atividade e, a eles, deva ser concedida a indenização de transporte.

Julgamos não haver outros óbices quanto à constitucionalidade, posto que compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre proteção e defesa da saúde, conforme o art. 24, inciso XII, da Constituição Federal.

Ainda, o art. 196 da Carta Magna assevera que: "A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação".

Tampouco, observamos impedimentos à juridicidade.

Não há impacto orçamentário-financeiro à União. Como estabelecem a Lei nº 11.350, de 5 de outubro de 2006, e o Decreto nº 8.474, de 22 de junho de 2015, a União deve apenas prestar assistência financeira complementar aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios para o cumprimento do piso salarial dos agentes, bem como dar incentivo financeiro para o fortalecimento de políticas afetas à atuação de agentes comunitários de saúde e de combate às endemias. A União, portanto, não seria afetada por alterações na forma de fornecimento ou custeio de transporte.

No entanto, devemos observar a atual redação do art. 9º-H, que consideramos bem adequada, dada pela Lei nº 13.708, de 14 de agosto de 2018, que altera a Lei nº 11.350, de 5 de outubro de 2006, para modificar normas que regulam o exercício profissional dos agentes comunitários de saúde e dos agentes de combate às endemias.

Para manter esse dispositivo, atender aos princípios de boa técnica legislativa e redação, bem como manter o que pretende a excelente proposição apresentada como uma possibilidade de custeio de locomoção de agente comunitário de saúde ou agente de combate às endemias, é necessário tão somente acrescentar parágrafo único ao art. 9º-H.

Com isso, também, precisamos ajustar a ementa.

Voto.

Diante do exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.012, de 2019, na forma do seguinte Substitutivo:

Emenda nº - CAE (Substitutivo)

(ao PL nº 2.012, de 2019)

Acrescenta a indenização de transporte entre as formas de custeio de locomoção de agente comunitário de saúde ou agente de combate às endemias, conforme o art. 9º- H da Lei nº 11.350, de 5 de outubro de 2006.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 9º- H da Lei nº 11.350, de 5 de outubro de 2006, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 9º- H.

Parágrafo único. Para o atendimento do disposto no *caput* deste artigo, poder-se-á conceder indenização de transporte ao agente comunitário de saúde e ao agente de combate às endemias que, por ela, opte, como forma de ressarcimento de despesas com a locomoção por meio próprio para execução de serviços externos inerentes às atribuições próprias do cargo que ocupa, efetivo ou comissionado, atestados pela chefia imediata”.

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

Esse é o relatório, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Agradeço ao nobre Senador Vanderlan Cardoso.

Coloco a matéria em discussão. *(Pausa.)*

Como não há nenhum Senador ou Senadora que queira discutir, encerrada a discussão.

Percebo que nós não temos quórum para a deliberação desta matéria, que é terminativa.

Passamos, então, ao item do projeto da Senadora Rose de Freitas.

ITEM 3

PROJETO DE LEI Nº 1905, DE 2019

- Não terminativo -

Altera as Leis nº 8.631, de 4 de março de 1993, nº 9.472, de 16 de julho de 1997, e nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, para estabelecer a vedação à cobrança de tarifas mínimas pela prestação dos serviços públicos de fornecimento de água e esgoto, energia elétrica e telecomunicações.

Autoria: Senadora Rose de Freitas (PODE/ES)

Relatoria: Senador Angelo Coronel

Relatório: Favorável ao projeto, nos termos do substitutivo que apresenta

Observações: 1. A matéria será apreciada pela Comissão de Transparência, Fiscalização e Controle, em decisão terminativa.

Essa é uma matéria não terminativa.

Com a palavra o Senador Angelo Coronel.

O SR. ANGELO CORONEL (PSD - BA) - Sr. Presidente, está me ouvindo?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Eu o estou ouvindo bem.

O SR. ANGELO CORONEL (PSD - BA. Como Relator. *Por videoconferência.*) - É que está dando um circuito aqui no gabinete e está a toda hora caindo a internet. Mas vamos ao que interessa.

Projeto da Comissão de Assuntos Econômicos sobre o Projeto de Lei 1.905, de 2019, da Senadora Rose de Freitas, que altera as Leis 8.631, de 4 de março de 1993, nº 9.472, de 16 de julho de 1997, e nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, para estabelecer a vedação à cobrança de tarifas mínimas pela prestação dos serviços públicos de fornecimento de água e esgoto, energia elétrica e telecomunicações.

Peço vênua, Excelência, para ir direto à análise do relatório.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - V. Exa. pode ir para a frente.

O SR. ANGELO CORONEL (PSD - BA) - Compete a esta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), nos termos do art. 99, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, apreciar o aspecto econômico e financeiro das matérias que lhe sejam submetidas.

O projeto em análise tem como objetivo modernizar o marco legal de energia elétrica, saneamento básico e telecomunicações para prever a vedação à cobrança de tarifas mínimas pela prestação dos serviços públicos de fornecimento de água e esgoto, energia elétrica e telecomunicações.

O mérito da proposição é inegável e atual. Se utilizarmos como exemplo o fornecimento de água, na maioria dos Municípios, uma parcela significativa dos usuários, principalmente de baixa renda, tem um consumo efetivo inferior ao estipulado na franquia mínima.

Essa existência de tarifa mínima implica subsídio cruzado entre a parcela da população de consumo inferior ao mínimo e os demais consumidores. Tudo o mais constante, quanto maior o consumo, maior tende a ser a renda. Logo, o grupo de consumidores que se beneficia mais, por ter tarifas médias mais baixas pelo atual sistema de tarifação, tende a ser composto por famílias de maior poder aquisitivo.

Nesse sentido, Sr. Presidente Otto Alencar, vários Estados adotaram legislações para proibir a cobrança de tarifas mínimas de água, como o próprio Distrito Federal e o Estado de Tocantins.

A cobrança de tarifas mínimas, em especial de parcelas da população de renda inferior, é injusta não somente sob o ponto de vista social, mas também fere frontalmente outra importante diretriz do sistema de precificação dos serviços de saneamento básico no País: a inibição do consumo do supérfluo e do desperdício de recursos (art. 29, §1º, IV, da Lei nº 11.445, de 2007).

Contudo, Sr. Presidente, no Distrito Federal, unidade federativa com maior renda *per capita* do País, cerca de 46% dos consumidores apresentam nível de consumo inferior a 10 metros cúbicos de água por mês (franquia mínima adotada pela Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal, a Caesb). Nesse caso, vedar as tarifas mínimas beneficiaria também uma parcela da população de alta renda.

Ademais, sob o ponto de vista econômico, cabe notar que as concessões de serviços públicos têm relevantes custos de distribuição, expansão e manutenção dos serviços. Para financiar tais custos, que refletem o esforço dos concessionários para disponibilizar os serviços aos usuários, os concessionários se utilizam das referidas tarifas mínimas para assegurar tarifas médias mais baixas a toda a população.

De modo a direcionar o benefício da extinção das tarifas mínimas aos dos consumidores de baixa renda e baixo consumo, mantendo a modicidade tarifária e o equilíbrio econômico das concessionárias, propõe-se vedar a cobrança de tarifas mínimas aos consumidores que fazem parte do Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal.

No setor elétrico, Sr. Presidente Otto Alencar, segundo a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), em 2018, o custo de energia correspondeu a aproximadamente 43% da formação da tarifa, restando a maior parte aos custos relacionados à distribuição, transmissão, perdas e encargos.

Raciocínio semelhante pode ser utilizado para o setor de telecomunicações, cujos custos variáveis são parcelas menores da estrutura de custos. Portanto, uma característica importante do fornecimento de água e esgoto, energia elétrica e telecomunicações é o percentual referente ao custo da infraestrutura apenas para disponibilizar os serviços, com necessidade permanente de modernização, manutenção e expansão de investimentos.

É fundamental, Sr. Presidente, Dr. Otto Alencar, que as tarifas não somente garantam o equilíbrio econômico das empresas, mas o façam dentro de um sistema de precificação que induza a eficiência dos serviços prestados, contribua para a preservação do meio ambiente e, fundamentalmente, preserve a modicidade tarifária à população mais carente.

Logo, entende-se que o mais justo é eliminar as tarifas mínimas somente para unidades consumidoras residenciais de baixa renda, mantendo as sanções previstas. Sugerimos, então, três emendas, que alteram o escopo da vedação proposta, mantendo a modicidade tarifária e concentrando seus benefícios nos consumidores atualmente mais prejudicados pelas cobranças mínimas, que são as famílias de baixa renda presentes no Cadastro Único, que devem ser o foco de políticas públicas.

Voto.

Ante o exposto, Sr. Presidente Otto Mendonça de Alencar, somos pela aprovação do projeto de Lei nº 1.905, de 2019, conforme o substitutivo anexo a este relatório.

Esse é o relatório, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Agradeço a V. Exa.

A matéria está em discussão. (*Pausa.*)

Se mais nenhum Senador ou Senadora quiser discutir, coloco em votação, porque é não terminativo.

Os Srs. Senadores e Senadoras que aprovam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovado.

A matéria vai ser encaminhada para outra Comissão porque ela é não terminativa aqui.

Passo ao Senador Angelo Coronel o item 5, que é o Projeto de Lei 3.525, de 2019, que estabelece diretrizes para o atendimento do Sistema Único de Saúde de pessoas cometidas com a Síndrome de Fibromialgia ou Fadiga Crônica.

ITEM 5

PROJETO DE LEI Nº 3525, DE 2019

- Não terminativo -

Estabelece diretrizes para o atendimento prestado pelo Sistema Único de Saúde (SUS) às pessoas acometidas por Síndrome de Fibromialgia ou Fadiga Crônica.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Angelo Coronel

Relatório: Favorável ao projeto

Observações: 1. A matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Sociais

É um projeto que veio da Câmara dos Deputados, da Deputada Érika Kokay e do Deputado Amaro Neto.

Com a palavra o Senador Angelo Coronel.

O SR. ANGELO CORONEL (PSD - BA. Como Relator. *Por videoconferência.*) - Obrigado, Sr. Presidente, por mais este espaço para relatar este importante projeto.

O relatório.

Encontra-se sob exame, na Comissão de Assuntos Econômicos, o PL 3525, de 2019 (PL 6858, de 2013, na Casa de origem), que estabelece diretrizes para o atendimento prestado pelo Sistema Único de Saúde (SUS) às pessoas acometidas por Síndrome de Fibromialgia ou Fadiga Crônica.

Com toda a vênua, Sr. Presidente, eu vou direto à análise.

Nos termos do inciso I do art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Assuntos Econômicos opinar sobre o aspecto econômico e financeiro das matérias que lhe são submetidas.

Quanto ao mérito, concordarmos plenamente com o objetivo principal da proposta, no sentido de assegurar às pessoas atingidas pela fibromialgia ou Fadiga Crônica acesso a tratamento digno e efetivo.

De acordo, Sr. Presidente, Dr. Otto Alencar, com a Sociedade Brasileira de Reumatologia, a fibromialgia é uma síndrome de causas que ainda carecem de esclarecimento, caracterizada por dor muscular generalizada e crônica, podendo durar até mais de três meses, acompanhada ainda, Sr. Presidente, de sono não reparador e cansaço. A síndrome, em certos casos, acarreta ansiedade, depressão e alterações na concentração e na memória.

Estima-se que cerca de 2,5% da população mundial sofre da Síndrome de Fibromialgia, tendo incidência mais relevante em mulheres entre 30 e 50 anos.

Já a síndrome da Fadiga Crônica é identificada pelo cansaço intenso com atividade física ou mental, mas sem melhora com o repouso, podendo apresentar dores de cabeça, de garganta, musculares e nas juntas, nos gânglios e dificuldades na concentração. Dados da Sociedade Brasileira de Clínica Médica indicam que 1,5% da população mundial convive com esse cansaço crônico.

Destaca-se, Sr. Presidente, que o atendimento integral pelo Sistema Único de Saúde à Síndrome de Fibromialgia ou à Fadiga Crônica, conforme art. 1º do projeto em tela, não resultará em impactos financeiros, visto que o ônus do atendimento obrigatório às pessoas acometidas por essas condições será repartido entre os entes.

Com efeito, Sr. Presidente Otto Alencar, o custo do tratamento poderá ser abarcado com a previsão orçamentária do Ministério da Saúde, por exemplo, com a atenção especializada por meio da ação de Atenção à Saúde da População para Procedimentos em Média e Alta Complexidade.

De acordo, Sr. Presidente Otto Alencar, com o projeto de lei orçamentária para o exercício de 2021, são previstos quase R \$65 bilhões para a referida ação, que podem ser alocados em diversos tratamentos, inclusive os relacionados à Síndrome da Fibromialgia e à Fadiga Crônica, respeitando tanto os ditames da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, da LRF, como do novo regime fiscal do teto de gastos, regido pela Emenda Constitucional 95, de 2016.

Tendo em vista o relevante grau de penetração das doenças analisadas na sociedade e, principalmente, nas mulheres, entendemos a necessidade em contemplar a população com o tratamento gratuito.

Adicionalmente, ressalto, Sr. Presidente, que o projeto atende às condições de impacto econômico e financeiro afetos a esta Comissão.

Voto.

Diante do exposto, Sr. Presidente Otto Alencar, manifesto voto pela aprovação do Projeto de Lei 3.525, de 2019.

Esse é o relatório, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Agradeço a V. Exa.

A matéria está em discussão. *(Pausa.)*

Não há nenhum Senador ou Senadora que queira discutir.

Encerrada a discussão.

Em votação. Os Srs. Senadores e Senadoras que o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado o relatório, que passa a constituir parecer da CAE, favorável ao projeto.

A matéria vai à Comissão de Constituição e Justiça para seguimento da sua tramitação.

Os Relatores das outras matérias não se encontram presentes.

Eu vou colocar o requerimento do Senador Jaques Wagner, que pede audiência pública, obedecendo ao Regimento Interno do Senado Federal, com o objetivo de discutir a renovação da concessão da FCA (Ferrovia Centro-Atlântica) e os impactos da conexão ferroviária do Nordeste.

A Ferrovia Centro-Atlântica interessa muito ao Estado da Bahia e também a outros Estados do Nordeste. E é necessária uma discussão já que se formou a partir da desestatização da Rede Ferroviária Federal, ainda no ano de 1996, e encontra-se sob o controle da VLI desde 2011. A Ferrovia Centro-Atlântica é hoje a maior e mais importante ferrovia do Brasil e conecta sete Estados nas Regiões Sudeste, Nordeste e Centro-Oeste e Distrito Federal.

A atual concessão da FCA é válida até dia 31 de agosto de 2026. Entretanto, ainda em 2020, a ANTT apresentou consulta pública propondo a renovação antecipada dela.

A consulta pública da ANTT foi alvo de muitos questionamentos, pelos reflexos que tal renovação traz aos Estados interessados na ferrovia.

Assim sendo, essa antecipação da renovação carece de maior discussão e análise, principalmente no que diz respeito aos impactos que tal renovação pode trazer à conexão ferroviária do Nordeste brasileiro, propondo, para essa audiência, os seguintes convidados: um representante Ministério da Infraestrutura, o titular, Tarcísio Freitas; um representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Eu acato a subscrição desse requerimento ao nobre Senador Jean Paul Prates, do Estado do Rio Grande do Norte.

Em votação.

Os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovado o requerimento dos Senadores Jaques Wagner e Jean Paul Prates.

(É o seguinte o item aprovado:)

(Matéria não lida:

ITEM 10

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS Nº 25, DE 2021

- Não terminativo -

Requer, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater e discutir a renovação da concessão da FCA (Ferrovia Centro Atlântica S/A) e os impactos da conexão ferroviária do NE.

Autoria: Senador Jaques Wagner (PT/BA) e outros

Como não há nenhuma outra matéria para discutir, declaro encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 09 horas e 23 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 30 minutos.)