



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

REUNIÃO

04/04/2023 - 6ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO. Fala da Presidência.)
- Havendo número regimental, declaro aberta a 6ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data de 4 de abril de 2023.

Eu comunico que foi apresentado à Comissão o seguinte documento: Ofício nº 64, de 2023, da Anatel (Agência Nacional de Telecomunicações), reguladora, referente à Tomada de Subsídio nº 4.

Nos termos da Instrução Normativa da Secretaria-Geral da Mesa nº 12, de 2019, o documento, já disponível para consulta na página da Comissão, aguardará eventuais manifestações das Sras. e dos Srs. Senadores pelo prazo de 15 dias, após o qual será arquivado.

Informamos ainda o arquivamento dos expedientes que tiveram seu recebimento comunicado em reuniões anteriores.

Nos termos do Ato nº 8, de 2021, após a autenticação da senha no Sistema de Deliberação Remota (SDR) e escolhido o voto, é necessário enquadrar adequadamente o rosto na área reservada à captura da foto, sob pena de não validação do voto. Aqueles que não conseguirem registrar seu voto no aplicativo serão chamados para que o declarem verbalmente. A Secretaria providenciará que o voto seja computado no painel de votação.

As inscrições para uso da palavra podem ser solicitadas por meio do recurso "levantar a mão", dentro do aplicativo ou no *chat* da ferramenta, para os Senadores remotos, que hoje serão maioria.

Para a leitura dos relatórios e requerimentos, aqueles que não os tiverem em mão poderão acessar a Pauta Cheia da reunião, disponibilizada no *chat* e nos computadores deste Plenário.

Votação de projeto terminativo por meio do aplicativo Senado Digital.

A presente reunião destina-se à deliberação de projetos, relatórios e requerimentos apresentados à Comissão. A reunião ocorre de modo semipresencial e contará com a possibilidade de os Senadores votarem nas matérias terminativas por meio do aplicativo Senado Digital.

Quem estiver aqui no Plenário pode utilizar normalmente os computadores disponíveis nas bancadas. Aqueles que votarem por meio do aplicativo devem clicar o botão "votações" - todo mundo já conhece muito bem -, depois "votações abertas em comissões" e então procurar a votação da Comissão de Infraestrutura em curso, identificada também pelo nome da matéria.

Nos termos do Ato nº 8, de 2021, após a autenticação da senha do Sistema Deliberação Remota (SDR) e escolhido o voto, é necessário enquadrar adequadamente o rosto na área reservada para a captura, conforme já falei.

Requerimentos.

ITEM 1

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 23, DE 2023

- 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 discutir a concessão e a duplicação da rodovia federal BR-381.

Autoria: Senador Carlos Viana (PODEMOS/MG)

Propõe para a audiência a presença dos seguintes convidados: um representante do Ministério dos Transportes; um representante da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT); representante da Infra S.A., representante do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

Os Srs. Senadores...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Esse daqui eu vou deixar sobrestado um pouquinho até atingir 12 nomes. Nós só temos seis. Está longe, faltam sete. A Soraya já registrou. Daqui a pouco a gente volta para a votação.

Requerimento da Comissão de Serviços de Infraestrutura nº 24.

ITEM 2

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 24, DE 2023

- 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 diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis -ANP, com o objetivo de debater o plano de atuação da Agência e a relação entre a regulação e a potencial introdução de fontes de energia renovável no país.

Autoria: Senador Confúcio Moura (MDB/RO)

Proponho a presença do Diretor-Geral do órgão, Rodolfo Henrique de Saboia.

Vamos deixar também sobrestado, até atingir o quórum.

Outro requerimento de minha autoria.

ITEM 3

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 25, DE 2023

- 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 presidente da Agência Nacional de Telecomunicações - ANATEL, com o objetivo de debater o plano de atuação da Agência, no que se refere à regulação e estratégias do setor de telefonia.

Autoria: Senador Confúcio Moura (MDB/RO)

Requeiro a realização de audiência pública com o Presidente da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), Carlos Manuel Baigorri, para debater o plano de atuação do órgão no que se refere à regulação e estratégias do setor de telefonia.

Já, já a gente vota.

Só está tendo aqui requerimento meu.

ITEM 4

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 26, DE 2023

- Não terminativo -

Requer a realização de audiência pública com a presença do presidente da Petrobrás, para debater o plano de atuação da empresa e a estruturação da política de preços dos combustíveis.

Autoria: Senador Confúcio Moura (MDB/RO)

Requeiro a realização de audiência pública com a presença do Presidente da Petrobras, Jean Paul Prates - essa audiência vai dar muita gente aqui muito interessada, o Brasil inteiro -, para debater o plano de atuação da empresa e a estruturação da política de preços dos combustíveis.

É muito interessante.

Já, já a gente vota.
São muitos requerimentos.

ITEM 5

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 27, DE 2023

- Não terminativo -

Requer a realização de audiência pública para debater as potencialidades das redes neutras e como essas redes podem democratizar o acesso à internet no Brasil.

Autoria: Senador Weverton (PDT/MA)

Ele propõe audiência com a presença dos seguintes convidados: Juliano Maranhão, Professor de Direito da Universidade de São Paulo (USP); Juarez Quadros, ex-Presidente da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel); Carlos Eduardo Medeiros, ex-Vice-Presidente de Assuntos Regulatórios da Oi Telecom; Carlos Manuel Baigorri, Presidente atual da Anatel; e Ailton Santos Filho, da Nokia, CEO da Nokia Brasil.

Mais outro requerimento.

ITEM 6

PROJETO DE LEI Nº 4643, DE 2020

- Não terminativo -

Acrescenta o art. 12-A à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para incluir os cartões de crédito e débito como meio de pagamento de tarifas de pedágios em rodovias federais.

Autoria: Senador Eduardo Girão (PODEMOS/CE)

Relatoria: Senador Weverton

Relatório: Pela aprovação, com a emenda que apresenta

Observações:

1. Após deliberação na CI, a matéria vai à CAE, terminativamente
2. Votação simbólica

Acrescenta o art. 12-A à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para incluir os cartões de crédito - isso é muito importante - e débito como meio de pagamento de tarifas de pedágios em rodovias federais.

Hoje é só em dinheiro. Às vezes a pessoa está sem dinheiro e tem que voltar a uma cidade para pagar uma coisinha como R\$3 - é terrível isso. Com cartão de crédito, agora ele introduz na lei. Isso é muito importante. É de autoria do Senador Eduardo Girão e a relatoria é do Senador Weverton.

Eu vou aguardar um tempinho dar quórum para nós colocarmos o tema em debate.

Deixe-me ver o outro.

Neste caso específico, o Senador Wellington apresenta agora um requerimento que eu vou ler: "Na oportunidade em que cumprimento V. Exa., venho externar meu pedido de retirada de pauta do PL 1.717, de 2019.". Está assinado: Wellington Fagundes, que é o Relator.

Se o Relator pede, vamos atender.

(É o seguinte o item retirado de pauta:

ITEM 7

PROJETO DE LEI Nº 1717, DE 2019

- Terminativo -

Altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir a rodovia BR-431 no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação.

Autoria: Senador Lucas Barreto (PSD/AP)

Relatoria: Senador Wellington Fagundes

Relatório: Pela aprovação, com a emenda que apresenta

Observações: Votação nominal)

Pronto, separado.

ITEM 8
PROJETO DE LEI Nº 877, DE 2022

- Terminativo -

Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória nos preços dos serviços de praticagem

Autoria: Senador Nelsinho Trad (PSD/MS)

Relatoria: Senador Weverton

Relatório: Pela aprovação, com a emenda que apresenta

Observações: *Votação nominal*

Eu mesmo não sabia o que era praticagem. Os meninos aqui me ensinaram agora mesmo. Segundo a nossa assessoria aqui, o nosso assessor direto, esse tema está sendo muito debatido, há muita solicitação de participação. O tema é quente. Vamos deixar aqui para aguardar número. *(Pausa.)*

Vamos esperar mais alguns minutos e mobilizar os nossos colaboradores para a gente atingir o quórum de doze; por enquanto, só temos seis - está faltando muito. Vamos esperar aqui mais, no máximo, dez minutos, e, caso não atinjamos o quórum, eu vou encerrar a nossa reunião. Vamos dar um tempinho aqui de dez minutos. Nesse intervalo, vamos ligando para... O pessoal está distante, já está assumindo o feriado antes da hora. Todo mundo está nos estados, mas, se a gente conseguir, pelo celular - eu tenho certeza disso porque esse grupinho é muito bacana -, eles vão comparecer.

Eu vou suspender aqui por exatamente dez minutos para nós recomeçarmos. E, no recomeço, se não atingirmos quórum, a gente encerra. Então, vamos dar uma pausa. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito bem! Deu certo! Atingimos os 12 Senadores, com quórum para a gente trabalhar. Vou dar sequência aqui. *(Pausa.)*

Bem, o Senador Weverton está presente. Já fiz a leitura. É o Projeto de Lei 877, de 2022 - vou ler de novo -, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória nos preços dos serviços de praticagem.

Eu passo a palavra ao Senador Weverton.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA. Como Relator.) - Sr. Presidente, bom dia. Bom dia a todos os colegas Senadores e Senadoras.

Presidente, eu estou conversando aqui com V. Exa. e eu queria fazer o seguinte encaminhamento. Aproveito aqui o nosso Líder Eduardo Braga, com a sua experiência, e ele vai me ajudar aqui nesta condução, nesta relatoria aqui do projeto de autoria do nosso querido Senador Nelsinho Trad, que eu tenho a honra aqui de relatar, até porque esse assunto trata também dos estados onde nós temos portos, e o meu estado, sem dúvida nenhuma, tem essa importância, que é o Porto do Itaquí. Então, eu tenho certeza de que essa regulamentação dessa importante profissão, que é a praticagem, vai ser muito importante para o país, não só pela segurança jurídica, porque hoje é uma ação infrarregulamentada - há ação do TCU que já reconheceu a importância e a forma como é feito hoje o trabalho deles, assim como a Marinha do Brasil e todas as outras autoridades públicas.

Mas, Presidente, como o projeto é terminativo e nós temos a necessidade do quórum de 12, no mínimo, votando o projeto, eu gostaria de ler o meu relatório. Eu conversei com os autores dos requerimentos de audiência pública; eles todos concordaram em retirá-los. Então, nós não vamos nem analisar o pedido de audiência. Eu vou apenas ler o meu relatório e o meu voto e gostaria de pedir a V. Exa. que suspendesse. Por quê? Porque eu vou chamar uma reunião, na segunda-feira, às 17h, lá no meu gabinete, vou ajustar, porque parece que ainda há algumas sugestões que parecem ser simples, mas não custa nada, sempre é bom e prudente ouvir, e eu faço o ajuste. Na terça-feira, Líder Eduardo, eu retomo aqui o assunto. Aí fica mais fácil de nós darmos a condução para podermos avançar, ao tempo que, logo no final, eu mesmo me peço vista aqui. Peço para o meu amigo, Líder Eduardo, pedir vista coletiva comigo. Vamos inaugurar essa nova modalidade aqui. *(Risos.)*

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM. Pela ordem.) - Eu queria apenas, Presidente Confúcio e Líder Weverton, cumprimentar V. Exas. e dizer da importância dessa matéria, porque eu acho que essa matéria

tem um impacto em todas as regiões brasileiras, mas de uma forma muito especial na região portuária e na Região Norte do país, onde as hidrovias têm um papel destacado na logística e no custo Brasil daquelas regiões.

Portanto, acho importante termos a prudência, mas ao mesmo tempo a prioridade de votarmos essa matéria porque esse é um tema que precisa ser atualizado, resolvido, enfrentado e discutido, e eu acho que esta Comissão é exatamente o fórum adequado e pertinente para a gente discutir essa temática.

Portanto, eu cumprimento a decisão de V. Exa.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA) - Pergunto a V. Exa. se acompanha o pedido de vista coletiva.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM) - Não, o pedido de vista coletiva sim, claro.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA. Como Relator.) - Então, eu vou ler, Presidente...

O SR. IZALCI LUCAS (Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF. Pela ordem.) - Também com relação ao item 8, eu acho que a gente precisa ou discutir numa audiência ou a gente dar uma analisada melhor.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA. Como Relator. *Fora do microfone.*) - Peça vista coletiva.

O SR. IZALCI LUCAS (Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Eu vou pedir vista. Pode deixar.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Com a palavra o Senador Weverton.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA. Como Relator.) - Então, vamos lá!

Vem para análise desta Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Lei 877, de 2022, de autoria do Senador Nelsinho Trad (PSD/MS), que apresenta proposta de modificação da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para permitir a regulamentação dos serviços de praticagem no país.

O PL dispõe de quatro artigos. O art. 1º acrescenta inciso ao art. 12 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, estabelecendo que o serviço de praticagem é atividade essencial, de natureza privada, cujo objetivo é garantir a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a proteção ao meio ambiente.

O art. 2º altera o *caput* do art. 13 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para elencar as capacitações necessárias para exercer e manter a habilitação do serviço de praticagem pela autoridade marítima.

O art. 3º acrescenta os arts. 12-A, 15-A, 15-B, 15-C, 15-D e 15-E, para estabelecer a constituição dos serviços de praticagem; a remuneração; os parâmetros para que a autoridade marítima institua anualmente a lotação dos profissionais; normas para participar no processo seletivo para a categoria de praticante de prático; e, por final, a instituição da mesma ordem de precedência e equivalência à categoria de Capitão de Longo Curso (CLC) da Marinha Mercante aos práticos, após 20 anos completos de serviço.

O art. 4º estabelece a cláusula de vigência.

Esgotado o prazo regimental, não foram recebidas emendas ao projeto.

Análise.

Compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, manifestar-se sobre transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes; e outros assuntos correlatos.

A proposição em análise altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para permitir a regulamentação dos serviços de praticagem no país.

Em relação ao mérito, concordamos com o autor da matéria, o Senador Nelsinho Trad, de que é necessário garantir a competitividade dos portos e a manutenção da segurança em nossas águas, e para isso é de extrema importância e urgência a normatização mais clara e detalhada do serviço de praticagem.

O país transporta suas riquezas pelo mar e, também, retira do mar riquezas essenciais ao progresso de suas iniciativas. O serviço de praticagem, nesse contexto, está intimamente ligado à economia do mar brasileira.

No Brasil, o serviço de praticagem consiste na atividade realizada por práticos, de forma autônoma ou em sociedades simples uniprofissionais, de sorte que os referidos profissionais aquaviários, em razão da sua especial capacidade técnica e familiaridade com as respectivas zonas de praticagem, assessoram embarcações e seus comandantes, navegam e manobram os navios vindos do mar aberto e de águas profundas até sua atracação nos portos e seu retorno ao mar, passando

pelos canais, rios de acesso, águas rasas, restritas e confinadas, superando as dificuldades e perigos geográficos (submersos ou não), condições meteorológicas, marés e tráfego das demais embarcações.

Para desempenharem a profissão, os práticos necessitam, inicialmente, obter aprovação em processo seletivo organizado pela autoridade marítima, tecnicamente rigoroso, para a categoria inicial de praticante de prático, através de submissão a avaliações escrita, psicofísica, prova de títulos e prova prático-oral (inclusive com utilização de simuladores), devendo, ainda, obterem a aprovação, após cumprir estágio de qualificação, o que os eleva à categoria de práticos das suas respectivas zonas de praticagem.

A atividade profissional do prático e o serviço de praticagem, como um todo, são intimamente associados à segurança da navegação, aqui tomada como sinônimo da expressão segurança do tráfego aquaviário, não importando as distinções entre os dois conceitos. A segurança da navegação constitui o propósito e o próprio sentido de existência do serviço de praticagem. A associação entre praticagem e segurança da navegação é milenar, e o trabalho dos práticos é reconhecido como essencial e indispensável à segurança das manobras e dos deslocamentos de navios em portos e outras áreas de navegação cujas peculiaridades imponham cuidados redobrados ao navegante.

Pode-se definir o prático como o aquaviário, não-tripulante, que assessora o comandante do navio na execução das fainas de praticagem, no interior de uma zona de praticagem. O prático é um profissional de alta competência técnica, com profunda noção das peculiaridades da zona em que opera, e que emprega sua habilidade em favor da segurança da navegação.

Seu conhecimento e sua experiência são entendidos como essenciais à redução de riscos quando do trânsito do navio por passagens perigosas. É possível traçar os primórdios da atividade de praticagem de navios desde a Grécia e a Roma Antiga ou até antes disso, no contexto das travessias costeiras realizadas pelos navegadores fenícios há mais de 4 mil anos, na porção oriental do Mar Mediterrâneo.

A importância da praticagem no cenário econômico brasileiro se viu em evidência, sobretudo, com a edição da Lei 14.301, a famosa Lei BR do Mar, passando a ser diretamente relacionada ao chamado custo Brasil. Desde então, o transporte marítimo atraiu, cada vez mais, a atenção dos principais órgãos públicos, principalmente diante da possibilidade de substituir parcialmente o modal rodoviário, e, dessa forma, contribuir para a redução geral dos custos de transporte no país.

Diante da importância dessa atividade para o desenvolvimento econômico nacional, acreditamos, portanto, que a proposição é oportuna e aperfeiçoa a atividade de praticagem no Brasil, fornecendo maior segurança jurídica e estabilidade regulatória para a atividade. Resta claro, portanto, a necessidade de um único reparo que merece ser feito em relação ao art. 30 do projeto de lei, na modificação do inciso I do art. 15-D, cujo texto anterior poderia excluir do processo seletivo à praticante de prático, profissionais que hoje são autorizados pela autoridade marítima à participação.

Voto.

Em razão do exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei 877/2022, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº - CI

Dê-se ao inciso I do art. 15- D, na forma do art. 30 do Projeto de Lei Projeto de Lei 877 de 2022, que modifica a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, a seguinte redação:

“15-D.....

.....

I- Aquaviários e amadores, de acordo com a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, regulamentado pelo Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998, com curso superior reconhecido pelo Ministério da Educação.”

Presidente, esse é o voto. Como foi combinado aqui no início - colegas, só para recapitular -, eu conversei com os Senadores que tinham, no prazo regimental, apresentado o pedido de audiência pública, expliquei a eles a necessidade do projeto - Líder Marcelo e Líder Eduardo - e ambos concordaram em retirar esses pedidos. Inclusive, eu mesmo fiz o pedido de audiência pública. Caso eles não retirassem, eu também ia fazê-lo.

Mas, além da urgência, também pela prudência, eu sugeri aqui aos colegas que, ao final da leitura do relatório, do meu voto, nós pudéssemos fazer um pedido de vista coletivo para que na segunda, às 17h, eu pudesse reunir no gabinete com os setores que ainda querem fazer algumas sugestões - e podem, claro, e devem - para que na terça a gente volte aqui a discutir, se tiver que melhorar a gente melhora, e vote, para mandar para a Câmara, que nós sabemos que lá ainda vai demorar um bom pedaço para poder se tornar realidade essa legislação.

Então, eram essas as minhas considerações. Agradeço aqui a atenção dos colegas Senadores que compreenderam a importância desse projeto.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM) - Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Perfeito. Nós vamos deixar a discussão do projeto em si para depois que V. Exa. apresentar a proposta de relatório, depois de ouvidas as partes, como V. Exa. solicitou. Então, mesmo a palavra concedida agora, ela não será objeto da discussão, vamos discutir depois. Com a palavra o Senador Eduardo Braga.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM. Pela ordem.) - Presidente, V. Exa. acabou de responder exatamente o que eu queria colocar. Exatamente porque o relatório poderá sofrer modificações em função das reuniões e das tratativas que acontecerão ao longo dessa semana, a discussão se dará na próxima semana. Portanto, V. Exa. já respondeu a colocação que eu gostaria de fazer.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Então, vista coletiva concedida.

ITEM 6

PROJETO DE LEI Nº 4643, DE 2020

- Não terminativo -

Acrescenta o art. 12-A à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para incluir os cartões de crédito e débito como meio de pagamento de tarifas de pedágios em rodovias federais.

Autoria: Senador Eduardo Girão (PODEMOS/CE)

Relatoria: Senador Weverton

Relatório: Pela aprovação, com a emenda que apresenta

Observações:

1. *Após deliberação na CI, a matéria vai à CAE, terminativamente*
2. *Votação simbólica*

Com a palavra o Senador Weverton.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA. Como Relator.) - Sr. Presidente, a Comissão de Serviços de Infraestrutura passa a analisar o Projeto de Lei 4.643, de 2020, de autoria do Senador Eduardo Girão, que apresenta proposta de modificação da Lei nº 8.987, de 1995, para permitir que as concessionárias de rodovias federais implementem a utilização de cartões de crédito e débito como forma de pagamento de pedágios.

Pix é só quem tem dinheiro na conta. (*Risos.*)

Em análise preliminar, podemos verificar que o presente projeto é constitucional, visto que conforme o art. 22, inciso XI e VII, da Constituição Federal, compete à União legislar sobre trânsito e transportes e política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores. Portanto, é legítimo que a União estabeleça a forma de pagamento a ser utilizada nas concessões rodoviárias.

Além disso, o PL 4.643, de 2020, está em consonância com a Lei nº 8.987, de 1995, que aponta em seu art. 6º que as concessões pressupõem a prestação de serviço adequado, isto é, que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Com relação ao mérito, a implementação do pagamento de pedágios com cartões de crédito e débito trará uma série de benefícios aos usuários das rodovias, como a comodidade e a segurança na realização do pagamento.

Ademais, cabe ressaltar que a grande maioria das pessoas já utiliza cartões de crédito e débito como meio de pagamento em outras áreas, como compras em estabelecimentos comerciais, por exemplo. Portanto, a implementação dessa medida não trará grandes dificuldades aos usuários das rodovias.

Não esqueçamos, o PL 4.643, de 2020 caminha em direção ao aprimoramento da qualidade do serviço de concessão de rodovias federais, não só pela comodidade que a medida trará aos usuários, mas também pela modernização do sistema de pagamento de pedágios.

Entretanto, o país tem como fundamento basilar de sua relação com os investidores o respeito aos contratos. Não seria salutar que de tempos em tempos os contratos administrativos sofressem modificações unilaterais, principalmente aquelas que pudessem desequilibrar a saúde econômico-financeira dos contratos, com repercussões regulatórias e burocráticas relevantes. Principalmente para as agências reguladoras, no caso, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), e para os órgãos de controle.

Segundo o Anuário Estatístico de Transportes de 2021, a ANTT administra 23 contratos de concessões rodoviárias, que gerem 11.025 quilômetros de rodovias federais. A alteração imediata das regras de todos estes contratos, mesmo que para um fim meritório, poderia causar um efeito adverso na própria regulação dos contratos, visto que para cada um deverá ser feito uma conta específica de equilíbrio das obrigações do concessionário.

Além disso, as formas de pagamento são mutáveis com o avanço tecnológico. É bom lembrarmos que até o sal já foi usado como moeda. Há pouco tempo não conhecíamos o Pix como um método de pagamento. Os próprios cartões de crédito e débitos são invenções relativamente recentes na história das transações bancárias. Seria temerário condenar a ANTT a usar cartões de débitos e créditos de forma obrigatória e perpétua nos pedágios, se, devido ao avanço da informática, em futuro bem próximo, tais meios de pagamento já possam ter sido totalmente substituídos por outras formas mais céleres e seguras de pagamento.

Assim, entendemos oportuno deixar tanto expresso que a nova obrigação valerá para os novos contratos licitados a partir de 1º de janeiro de 2025, quanto que os atuais contratos somente precisarão atender a nova regra quando for devida a primeira revisão quinquenal após aquela data. Dessa forma será respeitada a segurança jurídica e o devido impacto regulatório na aplicação da lei.

Finalmente, consideramos oportuno também substituir a espécie cartões de débitos e de créditos, pelo conceito: meios eletrônicos, de forma atualizada com o avanço tecnológico. Assim, quando houver o surgimento de outras formas mais seguras e céleres de pagamento que o cartão de crédito ou de débito, e certamente haverá em não muito tempo, a lei não estará obsoleta.

Meu voto é pela aprovação do projeto de lei, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº - CI

Dê-se a seguinte redação ao Art. 12-A proposto pelo art. 1º do PL 4.643, de 2020:

“Art. 12-A. Os contratos de concessão de rodovias federais, licitados após 1º de janeiro de 2025, deverão prever a possibilidade de pagamento da tarifa de pedágio por diferentes meios eletrônicos, de forma atualizada com o avanço tecnológico.” [Porque, se daqui para lá já surgir outro meio de pagamento também, assim como o Pix, cartão de crédito e débito, ele já vai ter que estar adaptado.]

Parágrafo único. Os atuais contratos em vigor aplicarão a obrigação do caput, gradualmente, a partir das revisões quinquenais subseqüentes à data de início da obrigação para os novos contratos.

É esse o voto, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Perfeito.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM. Para discutir.) - Sr. Presidente, eu gostaria de fazer uma indagação ao Relator para esclarecimento.

Eminente Relator, eu comentava ainda há pouco aqui com o Senador Marcelo Castro que esta é uma ideia muito interessante. No entanto, mundo afora, não ocorre pagamento de pedágio através de cartão de crédito e sim através de mecanismos pré-pagos, que já são usados inclusive no Brasil. Por uma razão: cartão de crédito tem taxa de administração, tem, portanto, um custo. Eu pergunto a V. Exa.: como é que ficaria esse custo da taxa de administração desses mecanismos de pagamento? Seriam acrescidos ao pedágio? Porque, se isso acontecer, nós estaremos onerando o usuário do pedágio que não paga por cartão de crédito. Portanto, seria preciso ter dois preços de pedágio: aquele que paga pelo mecanismo dinheiro ou pré-pago, que não tem taxa de administração, e aquele que pagará por um mecanismo, seja ele cartão de crédito ou outro mecanismo qualquer, que tenha taxa de administração, sob pena de você estar encarecendo o pedágio para o usuário que paga à vista ou pré-pago.

Então, eu pergunto a V. Exa. como é que o projeto de lei está protegendo o usuário para não ter essa oneração ou esse custo adicional para quem não usa cartão de crédito.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA. Como Relator.) - Muito bem. Eu lhe agradeço pela pergunta porque ela tira qualquer tipo de dúvida logo após aqui a minha fala, e fica aberto também para eventuais sugestões.

Nós não colocamos no voto cartão de crédito, nós deixamos claro o seguinte: "por diferentes meios eletrônicos, de forma atualizada com o avanço tecnológico". E a nossa preocupação de ser a partir de 2025, com os novos contratos ou com as revisões dos contratos existentes, é justamente para dar essa segurança jurídica, porque quem é a outra parte do contrato que tem a obrigação de defender a sociedade são as agências, no caso aqui é a ANTT. Então, ela tem a condição de, nesse contrato, ao assinar e especificar que a partir dali vai ter outros tipos de pagamentos eletrônicos que não estão previstos

nos contratos atuais, estabelecer se ele vai poder jogar essa tarifa para o usuário ou não e de que forma seria. Então a gente não amarra detalhes do contrato, até porque isso é a agência reguladora que cuida.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM) - Então, Sr. Presidente, eu peço vista, porque quero apresentar uma emenda para que não haja nenhum tipo de ônus ou de acréscimo ao usuário na atualização desta tecnologia.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA) - Eu posso inclusive...

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM) - Se V. Exa. acatar, então não preciso pedir vista. V. Exa. acatando uma emenda para que, em hipótese alguma, isso represente ônus para o usuário, eu voto favoravelmente para garantir que o usuário não esteja impactado com custos adicionais.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA. Como Relator.) - Então, nós poderemos deixar assim: "pagamento da tarifa de pedágio por diferentes meios eletrônicos, de forma atualizada com o avanço tecnológico - vírgula -, desde que não onere o usuário na operação". Pronto.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM) - Perfeito.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA. Como Relator.) - Aí, a gente mata o projeto, o.k.? Certinho? *(Pausa.)*

Porque aí a gente acrescenta isso aqui e fecha.

Era isso, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Perfeito.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA. Como Relator.) - Então, eu acrescento aqui: ", desde que não onere o usuário na operação".

O SR. IZALCI LUCAS (Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF. Para discutir.) - Presidente, eu tenho visto que nessas concessões, pelo menos em todas que eu conheço, há sempre uma conversa de devolução, que estão quebradas, que não sei o quê. Em várias: aqui na 040, aqui na 070, na 060...

E essa questão do pedágio em dinheiro favorece a sonegação fiscal, porque eu também não conheço nenhum outro tipo, a não ser grana; você tem que pagar em dinheiro. E aí, quando entra em dinheiro, você não tem como fiscalizar isso em termos de arrecadação. Então, eu concordo que tem que ter realmente um mecanismo, preferencialmente em meio eletrônico, para que a Receita Federal também, ou as concessionárias, o Estado possa também acompanhar a arrecadação disso.

Acho que um dos motivos... Porque é aquele negócio: todo mundo reclama, mas o pessoal continua. É o mesmo caso dos Prefeitos, não é? Todo mundo antigamente... "Ah, o Prefeito está quebrado" e tal, mas todo mundo quer que ele vá para a reeleição. A estrada é a mesma coisa: ninguém quer. Você vai devolver, mas, na hora mesmo, todo mundo muda de opinião.

Então, de fato, esse mecanismo favorece o controle, porque eu acho que tem muita sonegação fiscal nisso aí.

O SR. ASTRONAUTA MARCOS PONTES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SP) - Sr. Presidente, só uma consideração...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Com a palavra...

O SR. ASTRONAUTA MARCOS PONTES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SP) - Só para somar um pouco na discussão.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Perfeito.

O SR. ASTRONAUTA MARCOS PONTES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SP. Para discutir.) - Nós temos como meio de pagamento atualmente o dinheiro, mas também existe o que a gente chama de Sem Parar, que é um dos tipos, mas existem esses tipos de pagamentos em que você faz um contrato com uma empresa, e nesse caso você passa direto ali, com o marcador eletrônico, e isso é descontado. Mas esse serviço tem um custo, então os usuários que optam por esse tipo de serviço pagam um custo extra. E - para somar nesta parte aqui -, como a gente está colocando que é sem custo extra aos usuários, é importante ter em mente que com isso pode ser travado algum outro tipo de sistema, como o Sem Parar, por exemplo, em que existe um contrato em que o usuário paga ali o valor, quem opta por aquele serviço. Então, é uma coisa a se pensar, a se raciocinar: se isso não trava a utilização de novas tecnologias também.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA. Como Relator.) - Sr. Presidente, como a gente vai ter que apresentar um novo relatório, então eu gostaria de também pedir para V. Exa. acatar o pedido de vista do Senador Eduardo, porque aí eu faço um novo relatório, apresento, e na semana que vem - e se tiver mais alguma sugestão - a gente já fecha aqui este relatório para apresentar. Eu já o li; na próxima, já é só para...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Perfeito.

O projeto é muito interessante.

Dias atrás eu fui para Goiânia, e ali, perto daquele primeiro pedágio de Alexânia...

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA. Como Relator.) - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - ... eu não tinha levado dinheiro nenhum. Eu não sabia que não podia pagar com cartão de crédito. Aí, com aquela fila de carros, eu na frente, mas vários atrás, a moça disse que eu não podia pagar de outra forma; tinha que ser em dinheiro. Até para dar ré ali foi difícil. Para eu sair todo mundo teve que recuar um pouquinho. Isso para eu voltar, a mais ou menos 10km, 12km da cidade de Alexânia, ir ao banco e tirar o dinheiro para pagar R\$4. Você imagina o nível de aborrecimento em que a pessoa fica e tal e tal. Mas eu não sabia que não podia pagar.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA) - Nos Lençóis Maranhenses, se você atravessar lá para fazer o passeio em que eu vou levá-lo e, quando você vem comer lá um beijuzinho, aí, se você não tem dinheiro, ela diz "aceita um Pix" e você passa aqui a maquinazinha. Ela vai lhe dar lá a máquina.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - A tapioca você paga, não é?

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA) - É.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito bem. Então, é um projeto interessante, mas, como houve essa emenda aqui acordada, vamos deixar para quarta-feira a gente votar, porque na terça-feira tem audiência pública com o Ministro de Minas e Energia, Alexandre Fonseca, não é? Desculpa, Alexandre Silveira. Então, na quarta-feira, a gente põe em votação os seus dois projetos já alterados. É...

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA) - O da praticagem e o das rodovias...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - O da praticagem e esse aqui do pedágio.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA) - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Então, vista coletiva concedida.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA) - Presidente, então, o último item de que eu estou aqui como Relator, isso aqui é só o pedido dessa audiência aqui da rede neutra. Se o senhor concordar, eu já termino logo para não ficar mais ouvindo minha voz no dia de hoje. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Bem, todos os requerimentos, do Carlos Viana, de realização de audiência pública para discutir a concessão de duplicação da rodovia 386; um de minha autoria, audiência pública com o a Diretor-Geral da... Agência Nacional de Petróleo, Gás e Biocombustíveis, Randolfe; outro de minha autoria sobre telefonia; outro de minha autoria convocando, convidando Jean Paul Prates para discutir aqui na nossa Comissão a estruturação da política de combustíveis, de preços; e Weverton, a realização de audiência pública para debater potencialidade das redes neutras, como essas redes podem democratizar o acesso à internet do Brasil.

Como todos já foram lidos, eu quero votar todos em bloco.

Os Senadores que estiverem de acordo com a aprovação dos requerimentos lidos permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Estão aprovados.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA) - Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Pois não.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA) - Eu gostaria de agradecer aqui a V. Exa., a todos os colegas Senadores. Esse requerimento que acaba de ser aprovado pedindo essa audiência pública para discutir as potencialidades das redes neutras e como essas redes podem democratizar o acesso à internet no Brasil é muito importante. Nesse evento de que nós participamos agora há pouco em Barcelona, um dos maiores eventos do mundo na área de telecomunicação, inclusão e inovação, nós percebemos o quanto que nós precisamos urgentemente legislar sobre assuntos em que cada um da sua forma está aí tocando os seus negócios.

Por exemplo, a rede neutra. Hoje, qualquer um chega à sua casa, quando olha aqueles postes embaixo da rede elétrica, é um emaranhado de fio. Cada fio daquele ali é de um provedor. Então, tem lugares que tem 15, tem 20 fios daqueles ali. Além de dar acidente, de ficar feio visualmente, encarece a operação desse pequeno provedor. Por quê? Porque ele acaba tendo que custear o investimento de forma muito forte para levar a fibra ótica para o seu cliente. Essa rede neutra, para quem está me assistindo e me ouvindo, é bem simples e já acontece em outros lugares do Brasil. Ela permite que investidores, ou o Estado brasileiro ou a iniciativa privada, criem redes sem competir com os serviços, ou seja, eu vou passar uma linha de fibra ótica, e lá 10, 15, 20 prestadores de serviço de provedor pequeno podem contratar aquela rede para passar um cabo só - em vez de ficar 15 cabos, você pode usar um só.

Para você ter ideia, lá em Lisboa, que é aqui do lado - nós que adoramos fazer Direito Comparado -, lá a energia elétrica é de rede neutra. Se eu não estou concordando com a empresa de energia que está me fornecendo energia, eu posso ligar, mudar imediatamente, e a outra empresa já começa a fornecer para mim sem ter que mexer em nada. Por quê? Porque a rede elétrica não é da empresa A ou B; ela é uma rede neutra que vende a passagem daquela energia para a concessionária.

Esse debate vai avançar para o *modem* neutro. Eu sugeri nesse debate lá. Eles adoraram - já estão conversando aqui no Ministério das Comunicações, Ministro Astronauta -, e lá eles adoraram a ideia! Você imagina: eu estou com uma empresa X, lá em casa, de internet. Aí eu tenho lá o *modem* que eles colocam para poder oferecer serviço de internet. Se eu mudo essa empresa, se tiver o cabo de fibra ótica de outra empresa, aí o que eles fazem? Eles vão lá em casa, têm que quebrar a parede e não sei o que mais, para tirar o meu *modem* e colocar o outro da outra empresa. Esse *modem* neutro lhe dá condição de você receber serviço de qualquer prestador, ou seja, eu não gostei do serviço da empresa A, eu mudo imediatamente para a empresa B. Eles não precisam nem entrar lá em casa; eu tenho total privacidade e posso fazer uma instalação só e acabou.

Então, assim, é muito real, possível. E esse debate aqui da rede neutra nós vamos trazê-lo para cá para o Senado e acho - acho, não -, penso e tenho certeza de que nós vamos dar uma grande contribuição para o país.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Mais algum Senador deseja fazer algum comentário? (*Pausa.*)

Sim.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM) - Presidente, eu queria cumprimentar o Senador Weverton, porque efetivamente essa questão da rede neutra, seja de internet, seja de rede elétrica, realmente é o caminho do futuro. E nós já estamos, agora, com uma nova realidade, porque o que nós estamos vivendo, a partir desse *modem* da Starlink com módulos de internet, que está ficando cada vez mais barato... Veja, antigamente, Presidente, para a gente colocar uma banda larga de internet numa escola do interior de Rondônia, ou do Amazonas, ou do Piauí, ou do Maranhão - que são os estados mais isolados do Brasil e com grande dimensão territorial -, era praticamente inimaginável e apenas através ou de um satélite geoestacionário, ou através de cabos de fibra ótica; via de regra eram impossíveis de serem colocados!

Agora, nós estamos diante da oportunidade, num custo viável, de colocarmos essas antenas. Então, nós estamos diante de uma nova fronteira tecnológica que vai dar muita mobilidade e de que nós precisamos discutir não só a neutralidade de infraestrutura, porque o que o Senador está colocando é a neutralidade de infraestrutura, não é? É uma neutralidade na infraestrutura, neutralidade na fibra ótica - não é? -, quando, na realidade, já se está discutindo neutralidade até nos sinais da antena, porque nós poderíamos ter a neutralidade muito mais ampliada, muito mais abrangente.

Na Europa, você tem neutralidade também, e as antenas compartilhadas nos Estados Unidos também, na mobilidade de celular. Por isso, você tem coberturas tão mais eficientes de rede de celular. Não é que uma única companhia tenha uma cobertura tão abrangente, não é isso! É que você, mesmo podendo migrar de uma para outra, com absoluta facilidade, você acaba tendo uma cobertura muito mais ampla. E aí as empresas fazem a compensação de cobrança de acordo com o uso de cada uma das antenas que você usa - porque hoje, se você é TIM, você não usa a antena da Vivo, que não usa a antena da Claro. Lá fora não é isso.

Portanto, eu acho que essa discussão da neutralidade vai além da fibra ótica. E eu acho que é importante realmente o debate aqui, porque, em um país de dimensão continental, a neutralidade da infraestrutura é fundamental para que a gente possa dar um salto quântico na qualidade e na cobertura da infraestrutura de comunicação no país.

O SR. ASTRONAUTA MARCOS PONTES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SP) - Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Com a palavra, o Senador Astronauta Marcos Pontes.

O SR. ASTRONAUTA MARCOS PONTES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SP. Para discutir.) - Eu vou me somar aqui a esses comentários, porque eu estive o Ministério das Comunicações por um ano e meio, e realmente o Brasil, como dito pelo nosso representante - Senador, obrigado pelos comentários, porque realmente são importantes essas áreas -, o Brasil ainda tem muitas áreas escuras, vamos dizer assim, em termos de comunicações.

Naquela época, nós lançamos um programa, que era o Brasil Conectado, que levava fibra ótica para 77 cidades no Nordeste, mais a instalação de fibra ótica nos leitos dos rios da Amazônia - eram 10 mil quilômetros ali - e mais instalação de dois *backbones* no Centro-Oeste, principalmente visando à conectividade no campo e ao desenvolvimento de antenas para utilização no campo, com 30 e 100km, mas, por incrível que pareça, isso ainda não é suficiente no Brasil. Soma-se a isso o Satélite Geoestacionário de Defesa e Comunicações, que tem capacidade de abranger todo o território nacional, exceto Fernando de Noronha, porque se precisa de um pequeno *tilt* na antena para conseguir chegar ali, com capacidade de 50 mil pontos, que têm sido instalados ao longo do Brasil. Mas isso ainda não é suficiente.

Então, a RNP faz um trabalho com relação à fibra ótica que é bastante interessante e pode ser utilizado como base, como disse aí - a RNP (Rede Nacional de Ensino e Pesquisa), é uma organização social conectada ao Ministério da Ciência e Tecnologia -, na qual ela instala a fibra ótica, vamos dizer assim, o *backbone* de fibra óptica, com várias fibras, e depois ela faz uma parceria com alguns dos provedores locais para levar o que a gente chama de *fiber to the home* (fibra ótica para casa), porque ela não chega lá; ela chega com a infraestrutura na cidade, por exemplo, e, a partir dali, os provedores locais fazem a conexão final, mas, como eles utilizam fibras daquele *backbone*, eles ajudam na manutenção daquilo - porque obviamente uma infraestrutura precisa de manutenção periódica. Então, isso aí é feito com parceria com essas empresas, o que torna o sistema bastante eficiente.

Então, concordo com o Senador Weverton: sem dúvida nenhuma, isso vai ajudar muito no Brasil. E concordo que isso pode ser utilizado ampliando esse conceito para outros tipos de utilização também.

Então, parabéns.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito obrigado.

Eu creio que esse projeto seja extremamente interessante. E é objeto de debate aqui nesta Comissão: nós trabalhamos com os serviços de infraestrutura, e a infovia é uma das vias de infraestrutura. E a fibra ótica normalmente é subutilizada. Ali tem centenas ou dezenas de microfibras, e, ao mandar para a Amazônia uma fibra ótica, a utilização dela não chega a 10% da capacidade que tem uma fibra inteira.

Então, eu creio que esse trabalho é extremamente importante, e, mesmo lá para o caso de Rondônia, nós tínhamos muita dificuldade em levar fibra ótica até o extremo, até a cidade mais ao extremo, que é Guajará-Mirim, fronteira com a Bolívia, porque tinha vários donos de pedaços de fibra ótica: tinha fibra ótica da Telebras, tinha fibra ótica de nem sei mais quem, de várias agências donas de pedaços. Tinha que negociar com todo mundo para a fibra ótica chegar com as mensagens lá na Amazônia.

É fundamental realmente esse projeto seu, para que a gente possa diminuir esses penduricalhos nas redes de transmissão que há por aí fora, mas normalmente já passa uma fibra ótica nos postes da linha de transmissão, essas fibras óticas já passam em grande extensão.

Com a palavra, Senador Weverton.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA. Pela ordem.) - Só para complementar. Geralmente passa sendo de uma empresa. Hoje os pequenos provedores no Brasil, somados, já estão maiores que os grandes. Então imagine só se nós tivermos condição de abrir esse mercado da rede neutra em que se vai poder chegar aonde ainda não se está: no interior do Nordeste, do Norte.

Chegando fibra ótica, nós já estamos falando... Nós visitamos lá o estande do C&G. Imagine só um médico, lá nos Estados Unidos ou lá em São Paulo, sem poder ir a Barreirinhas, no Maranhão, e de lá ele conseguir fazer não só a consulta, mas conseguir fazer cirurgias, através do C&G, com as mãos mecanizadas, em tempo real. É inacreditável e já está acontecendo

isso lá fora. Então nós precisamos urgente trazer esse debate para cá, porque eu tenho certeza de que o Brasil tem tudo para avançar nessa agenda.

Ah, e os *chips* neutros, Presidente, do Ministério das Comunicações, já estão sendo distribuídos para os alunos de escolas públicas. O *chip* de internet já é neutro. Então ele já pode ser codificado nas várias operadoras. Essa é a prova de que a rede neutra é uma realidade.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito bem.

Antes de encerrarmos os nossos trabalhos, eu submeto à deliberação plenária a dispensa da leitura e a aprovação da ata da presente reunião.

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

A ata está aprovada e será publicada no *Diário Oficial do Senado*.

Nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos.

Declaro encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 9 horas e 07 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas e 11 minutos.)