



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

**REUNIÃO**

10/05/2023 - 12ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO. Fala da Presidência.) - Havendo número regimental, eu declaro aberta a 12ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura.

Comunico que foram apresentados à Comissão de Infraestrutura os seguintes documentos:

- Ofício nº 18, do Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial e Lacustre e das Agências de Navegação no Estado do Pará (Sindarpa), em que manifesta apoio à indicação de Erick Moura de Medeiros para o cargo de Diretor de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit);
- Ofício nº 2, de 2013, do Sindicato da Indústria do Trigo dos Estados do Pará, Amazonas, Maranhão e Amapá em apoio à indicação de Erick Moura de Medeiros para o cargo de Diretor de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes;
- Ofício nº 9.723, da Câmara Municipal de São Vicente, São Paulo, que apresenta congratulações aos Deputados e Senadores pela criação da Frente Parlamentar Mista dos Portos e Aeroportos.

Nos termos da Instrução Normativa da Secretaria-Geral da Mesa nº 12, de 2019, os documentos já estão disponíveis para consulta pública na página da Comissão, aguardando eventuais manifestações das Sras. e dos Srs. Senadores, pelo prazo de 15 dias, após o qual serão arquivados.

Informamos ainda o arquivamento dos expedientes com prazos de manifestação já encerrados.

A presente reunião está dividida em duas partes. Primeira: indicação de autoridade. Segunda: parte deliberativa.

Item 1 da pauta:

**1ª PARTE**

**ITEM 1**

**MENSAGEM (SF) Nº 23, DE 2023**

**- Não terminativo -**

*Submete à apreciação do Senado Federal, de conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, e com o art. 88-A, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o nome do Senhor ERICK MOURA DE MEDEIROS, para exercer o cargo de Diretor de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.*

**Autoria:** Presidência da República

**Relatoria:** Senador Eduardo Braga

**Relatório:** Pronto para deliberação

**Observações:**

*Reunião destinada à leitura do relatório*

Relatório pronto para deliberação. A reunião é destinada à leitura do relatório.

Com a palavra, o Senador Eduardo Braga, para proferir o seu relatório.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM. Como Relator.) - Presidente Confúcio Moura, primeiro, cumprimentando V. Exa., agradecendo a presteza sempre eficiente com que V. Exa. vem conduzindo a Comissão de Infraestrutura diante do desafio de conseguirmos fazer não só a leitura do relatório do eminente indicado, o Sr. Erick Moura de Medeiros, no prazo para que nós possamos sabatiná-lo e para que o Plenário do Senado possa, portanto, votar a indicação de seu nome.

Nós já estamos no mês de maio. Portanto, cinco meses após o início do novo Governo, e as questões aquaviárias do país são graves, são críticas. Especialmente na nossa região, na Região Amazônica, os desafios são muito grandes. Tanto no estado de V. Exa., o Estado de Rondônia, quanto no Estado do Amazonas, nós temos grandes desafios.

Só para que V. Exa. tenha uma dimensão desses desafios, a Antaq havia interditado, simplesmente, o Porto de Parintins, na semana passada, uma cidade polo como a cidade de Parintins. Às vésperas do Festival de Parintins, quando a cidade recebe milhares de pessoas que visitarão a cidade de Parintins, usando, principalmente o porto da cidade, a Antaq tinha, simplesmente, interditado o porto, interdição essa que passa por razões técnicas, mas passa também por falta de planejamento, porque, afinal de contas, meses, anos levaram-se com um problema que poderia ter sido previamente analisado, previamente programado, previamente planejado, para que pudéssemos ter a solução.

Por fim, já por intervenção do indicado, Dr. Erick, já por intervenção da nova gestão do Governo do Presidente Lula, nós conseguimos a desinterdição do Porto de Parintins, com imediatas providências e planejamentos, para que possamos ter a regularização do Porto de Parintins.

Esse é apenas um exemplo dos problemas que nós temos, tanto do ponto de vista micro-operacional dos portos como em larga escala nas políticas hidroviárias, que vão desde questões de sinalização, dragagens, hidrovias...

Inclusive, por uma situação, eu diria, também de arrumação de início de governo, imaginem que, ao desagregar ou dividir o Ministério de Infraestrutura da gestão anterior para a atual, em que o Ministério da Infraestrutura foi dividido em Transportes e Portos e Aeroportos, alguém entendeu que hidrovias estava atrelada a porto.

Ora, hidrovias é uma via dinâmica de transporte; porto é um ponto fixo de infraestrutura de terminal. São questões absolutamente distintas, do ponto de vista da infraestrutura do transporte, da infraestrutura de logística, da infraestrutura, enfim...

E aí tiraram a competência das hidrovias de dentro do Ministério dos Transportes, e todo o arcabouço da competência das hidrovias está dentro do Ministério dos Transportes. Portanto, agora, na votação da lei de conversão, nós esperamos que, na Medida Provisória 1.154, as competências das hidrovias voltem para onde, de dever e de ofício, nunca deveria ter saído, que é o Ministério dos Transportes.

Por tudo isso, Sr. Presidente, a necessidade e a imperiosidade de termos a MP 1.145 - e me corrija aqui, prontamente, a assessoria -, de termos a sabatina e, portanto, a votação da indicação do eminente Dr. Erick.

E veja que ele é o primeiro. Via de regra, as nomeações e as indicações do Dnit começam pelo Diretor-Geral, mas, como o Diretor-Geral já está respondendo interinamente, como o Diretor-Executivo já está respondendo interinamente, como os outros diretores estão respondendo interinamente, por serem da casa, por serem do Dnit, e, no caso do Dr. Erick, por não ser do Dnit, por ser da CGU, mas com largo e amplo conhecimento do setor, não só por ter sido da Marinha, não só por ter já exercido diversas funções no próprio Ministério dos Transportes e no próprio Departamento Aquaviário, tendo sido já, inclusive, Diretor Aquaviário do Dnit, tem larga experiência e largo conhecimento, mas não pode ser interino. Portanto, daí a urgência, a imperiosidade e a necessidade de fazermos a sabatina.

Eu faço toda essa argumentação para justificar a presteza de V. Exa. e a eficiência costumeira, de sempre, da Comissão de Infraestrutura, para que eu possa ler este relatório.

Peço vistas coletivas, desde já, para que V. Exa. possa então marcar a sabatina em tempo oportuno.

Por meio da Mensagem nº 23, de 2023 (nº 75, de 2023, na origem), o Senhor Presidente da República submete ao exame do Senado Federal a indicação do Sr. Erick Moura de Medeiros para exercer o cargo de Diretor de Infraestrutura Aquaviária, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

O Dnit, autarquia especial, vinculada ao Ministério dos Transportes, foi criado pela Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, que "dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes".

Determina o art. 88 da mencionada lei que os membros da Diretoria do Dnit serão nomeados pela Presidência da República, após a aprovação pelo Senado Federal, nos termos do disposto no art. 52, inciso III, da nossa Constituição Federal.

Em complementação, estabelece que o ocupante de cargo de diretor da instituição deve ser brasileiro, ter idoneidade moral e reputação ilibada, formação universitária, experiência profissional compatível com os objetivos, atribuições e competências do Dnit e elevado conceito no campo de sua especialidade.

Cabe à Comissão de Serviços de Infraestrutura, em razão das competências previstas no art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, emitir parecer sobre indicações dessa natureza.

Em conformidade com o art. 383 do Risf, a Comissão de Serviços de Infraestrutura deve arguir o indicado e apreciar o relatório com base nas informações prestadas sobre o candidato.

Consta da presente mensagem o *curriculum vitae* do indicado, em obediência à prescrição regimental do art. 383, I, "a", e ao disposto no art. 1º, inciso I, do Ato nº 1, de 2009, da Comissão de Serviços de Infraestrutura, que "disciplina o processo de aprovação de autoridades".

O indicado é cidadão brasileiro, Bacharel em Ciências Náuticas pela Escola Naval da Marinha do Brasil, tendo se graduado em 1994.

Além do curso de graduação já mencionado, sua formação registra Especialização em Eletrônica e Guerra de Superfície, cursado no Centro de Instrução Almirante Wandenkolk (CIAW), nos anos de 1995 e 1996, e pós-graduação em Estado-Maior, Planejamento e Assessoramento, cursado na Escola de Guerra Naval do Rio de Janeiro, no ano de 2004.

O *curriculum vitae* anexo à mensagem presidencial relata também a experiência do Sr. Erick Moura de Medeiros, que passo a descrever.

O início de sua atuação profissional se deu na Marinha do Brasil, no período de fevereiro de 1998 até maio de 2007. Nessa instituição, atuou em diversas áreas até atingir o posto de Capitão-de-Corveta.

Em 2007, ingressou na Carreira de Auditor Federal de Finanças e Controle da Controladoria-Geral da União (CGU).

Atuou no Ministério das Comunicações, entre abril de 2012 e junho de 2013, no cargo de Coordenador-Geral de Recursos Logísticos Substituto e de Coordenador de Suprimento e Patrimônio da Coordenação-Geral de Recursos Logísticos.

A partir de junho de 2013 até janeiro de 2015, atuou como Coordenador-Geral de Gestão de Pessoas e Recursos Logísticos na Secretaria da Micro e Pequena Empresa da Presidência da República.

No Ministério dos Transportes, atuou como Corregedor Seccional entre maio de 2015 e fevereiro de 2016.

Trabalhou, anteriormente, no Dnit, entre fevereiro de 2016 e janeiro de 2019. Foram exercidos os cargos de Diretor de Infraestrutura Aquaviária, Diretor de Infraestrutura Rodoviária Substituto, Diretor de Infraestrutura Ferroviária Substituto e Diretor de Administração e Finanças Substituto. Na Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil), entre abril de 2019 e outubro de 2020, foi Gerente de Auditoria Interna, Gerente de Integralidade e Encarregado de Dados Pessoais. Por fim, desde dezembro de 2021, é Corregedor-Geral do Ministério do Turismo.

O seu *curriculum vitae* ressalta a sua atuação como gestor, ao longo de 35 anos, no âmbito da administração pública e sintetiza suas habilidades, conhecimentos e atividades nos seguintes tópicos: administração, planejamento e exceção sustentáveis de obras públicas de infraestrutura, incluídas as de natureza rodoviária, ferroviária, aquaviária e aeroviária; operação e implementação de programas e projetos sustentáveis de fomento e apoio ao desenvolvimento econômico, social, industrial e agrícola, bem como para expansão dos setores urbanos, habitacionais, de serviços tecnológicos e de estímulo à inovação; promoção de investimento em parcelamento de solo, desapropriação, infraestrutura e edificações, bem como de construção, manutenção e adequação física e operacional de bens imóveis destinados à prestação de serviços públicos; participação em audiências públicas diversas perante Comissões temáticas do Senado Federal e da Câmara dos Deputados; planejamento e execução orçamentária; planejamento e execução de contratos e convênios; recursos humanos; recursos logísticos; tecnologia da informação e comunicação; auditoria e fiscalização, corregedoria, prevenção e combate à corrupção, governança e *compliance*; noções de relações institucionais de engenharia civil, eletrônica e naval e de comércio exterior; inglês intermediário.

Cumprido, por fim, relatar que o candidato apresentou os documentos exigidos pelo art. 383, inciso I, alíneas "a", "b" e "c" do Regimento Interno, juntamente com as declarações de que trata o §3º do *caput* do mesmo artigo, declarando: que não possui parentes que exercem ou exerceram atividades públicas ou privadas vinculadas à sua atividade profissional; não detém nenhuma participação societária na qualidade de sócio, proprietário ou gerente de empresas ou entidades não governamentais; não possui pendências fiscais nos âmbitos federal, estadual, municipal ou distrital; não figura como autor ou réu em nenhuma ação judicial; exerceu, de setembro de 2021 a setembro de 2022, a função de Conselheiro da Companhia Imobiliária de Brasília (Terracap).

Em sua argumentação escrita, enfatiza que, no período em que serviu à Marinha, teve a oportunidade de navegar em vias marítimas e hidrovias de navegação interior por mais de 500 dias, bem como de ter navegado e atracado em diversos portos.

Durante o tempo em que exerceu cargos no Dnit, de 2016 a 2018, visitou diversas instalações portuárias de pequeno porte da Região Norte, barragens e eclusas, bem como acompanhou dragagens, manutenções e operações aquaviárias, inspeções e reformas das instalações administrativas e operacionais das administrações hidroviárias então existentes no Dnit.

Diante do exposto, entendo que os Senadores e Senadoras integrantes da Comissão de Serviços de Infraestrutura dispõem de informações suficientes para deliberar sobre a indicação do Sr. Erick Moura de Medeiros, para exercer o cargo de Diretor de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), constante da Mensagem nº 23, de 2023 (nº 175, de 2023, na origem), em cumprimento às exigências do art. 52, inciso III, alínea "f", combinado com o art. 88-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2005.

Esse é o meu relatório, Sr. Presidente, mas não sem antes, aqui, também fazer menção e referência ao Ministro Renan Filho, que, ao fazer a indicação a Sua Excelência o Presidente da República, teve o cuidado de buscar uma pessoa com esse perfil para fazer o enfrentamento desse grande desafio que o Brasil enfrenta neste momento com relação à questão das hidrovias e das infraestruturas nas navegações interiores do nosso país. Portanto, meu cumprimento ao Ministro Renan Filho.

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

Ao Senador Izalci e ao Senador Astronauta...

**O SR. EDUARDO BRAGA** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM) - Mais uma vez, Sr. Presidente, peço vista coletiva do relatório.

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

O Senador Eduardo Braga acabou de fazer a leitura do currículo do Dr. Erick Moura de Medeiros para exercer o cargo de Diretor de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

Está em discussão a matéria.

Para qualquer Senador que queira usar a palavra ela será concedida. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discutir, fica concedida vista coletiva, nos termos do inciso II do art. 383 do Regimento Interno do Senado Federal.

Vamos agora aguardar cinco dias, o prazo regimental, para a sabatina do Dr. Erick aqui em nossa Comissão.

Turno suplementar do substitutivo oferecido ao Projeto de Lei 1.717, de 2019.

## 2ª PARTE

### ITEM 1

#### TURNOS SUPLEMENTAR DO SUBSTITUTIVO OFERECIDO AO 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:** Não apresentado

#### **Observações:**

1. Até o momento, não foram apresentadas emendas em turno suplementar

2. Se não forem apresentadas emendas na discussão suplementar, o substitutivo será definitivamente adotado, sem votação, nos termos do artigo 284 do Regimento Interno

Em discussão o substitutivo em turno suplementar.

Para os Senadores que quiserem discutir essa proposição, a palavra será concedida. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discutir, encerro a discussão.

Não tendo sido oferecidas emendas na discussão suplementar, fica o substitutivo definitivamente adotado, sem votação, em conformidade com o art. 284 do Regimento Interno.

Será feita a comunicação à Presidência do Senado Federal, nos termos do §2º do art. 91 do Regimento.

Item 2.

## 2ª PARTE

### ITEM 2

#### PROJETO DE LEI Nº 180, DE 2020

- Não terminativo -

*Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.*

**Autoria:** Câmara dos Deputados

**Relatoria:** Senador Astronauta Marcos Pontes

**Relatório:** Pela prejudicialidade da matéria.

#### **Observações:**

1. Após ser apreciada na CI, a matéria vai à CDR

2. Votação simbólica

Autoria: Câmara dos Deputados: Deputado Federal Aureo Ribeiro.

Após a deliberação da Comissão a matéria vai à CDR, Comissão de Desenvolvimento Regional.

Concedo a palavra ao Senador Astronauta Marcos Pontes para proferir o seu relatório.

**O SR. ASTRONAUTA MARCOS PONTES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SP. Como Relator.) - Obrigado, Presidente.

Bom dia a todos.

Relatório.

O Projeto de Lei nº 180, de 2020, de autoria do Deputado Aureo Ribeiro, altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir o trecho da Rodovia RJ-085 que vai do entroncamento com a BR-040 até o entroncamento com a RJ-103, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

A proposição é composta por três artigos. O primeiro informa seu objeto e altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal para incluir o trecho da rodovia que especifica. O segundo artigo estipula que o número da ligação rodoviária incluída será definido pelo órgão do Poder Executivo responsável pelo Plano Nacional de Viação. O último artigo traz a cláusula de vigência, que será imediata.

O projeto foi distribuído a esta Comissão e à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo. Não foram apresentadas emendas.

Análise.

Embora consideremos que a proposição seja meritória, a Lei das Ferrovias (Lei nº 14.237, de 23 de dezembro de 2021) revogou expressamente a Lei nº 5.917, de 1973. Além disso, fez importantes alterações na Lei do SNV (Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011) para remeter a atualização do rol de infraestruturas de transporte da União a ato do Poder Executivo.

O ato do Poder Executivo mencionado no art. 41-A da Lei nº 12.379, de 2011, inserido pela Lei nº 14.273, de 2021, é a Portaria nº 1.429, de 21 de outubro de 2022, do Ministério da Infraestrutura, que passou a estabelecer a Relação Descritiva dos Subsistemas Rodoviário, Ferroviário e Aquaviário do Sistema Nacional de Viação.

Nesse sentido, à luz do exposto, entendemos que o Projeto de Lei nº 180, de 2020, perdeu sua oportunidade, pois pretende alterar uma lei que não mais existe no ordenamento jurídico vigente e, portanto, deve ser considerado prejudicado.

Voto.

Em vista do exposto, nos termos do Art. 133, inciso V, alínea "d", combinado com o art. 334, inciso I, ambos do Regimento Interno do Senado Federal, o voto é pela declaração de prejudicialidade do Projeto de Lei nº 180, de 2020.

Esse é o relatório, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito obrigado, Senador Marcos Pontes.

Em discussão o relatório.

A palavra será concedida aos Senadores interessados. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discutir, encerro a discussão.

Em votação o relatório.

As Sras. e Srs. Senadores que o aprovam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Está aprovado o relatório.

A matéria vai à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo para seguimento da sua tramitação.

Item 3, não terminativo.

## 2ª PARTE

### ITEM 3

#### PROJETO DE LEI Nº 2398, DE 2022

- Não terminativo -

*Altera a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para garantir a utilização do benefício fiscal a taxistas, independentemente da propriedade prévia de automóvel utilizado na categoria de aluguel (táxi), e para permitir a alienação do automóvel, com dispensa do pagamento do imposto e dos acréscimos legais, no caso de falecimento do motorista profissional no período de dois anos, contado da data de sua aquisição.*

**Autoria:** Senador Fernando Collor (PTB/AL)

**Relatoria:** Senador Izalci Lucas

**Relatório:** Pela aprovação

#### **Observações:**

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

A CAE é a Comissão de Assuntos Econômicos.

Concedo a palavra ao Senador Izalci Lucas para proferir o seu relatório.

**O SR. IZALCI LUCAS** (Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF. Como Relator.) - Presidente, peço a V. Exa. para ir direto à análise.

De acordo com o Regimento Interno do Senado Federal, nos termos do art. 104, compete a esta Comissão 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.

Não há óbices de juridicidade, já que a norma, por meio de instrumento legislativo adequado, dispõe de forma genérica e efetiva sobre a matéria, em acordo com os preceitos do ordenamento jurídico brasileiro. E, quanto à constitucionalidade, é competência da União legislar sobre tributos federais, conforme dispõe o art. 24, inciso I da Constituição Federal, cabendo-lhe instituir imposto sobre produtos industrializados (art. 153, IV).

O projeto é meritório, uma vez que a isenção de IPI prevista na Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, beneficia motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, em veículo de sua propriedade, a atividade de taxista. A restrição deixa de fora, justamente, o profissional que mais necessita do benefício, aquele que está iniciando na profissão e que ainda não conseguiu adquirir veículo próprio para o exercício da atividade.

A outra situação que mereceu aperfeiçoamento da lei é relacionada à carência do benefício. Caso o proprietário faça a alienação do veículo para um terceiro sem direito à isenção até dois anos após a compra com isenção, o alienante deverá recolher o tributo dispensado, atualizado na forma prevista na legislação tributária. O projeto prevê que em caso de falecimento do proprietário nesse prazo de carência, a alienação não implicará a necessidade de recolhimento do tributo. Conforme lembrou o autor do projeto, a medida concede um mínimo de amparo aos herdeiros do motorista falecido, evitando que, além da perda afetiva, também enfrentem prejuízos materiais. O projeto de lei, portanto, aperfeiçoa em dois pontos importantes a lei vigente e promove justiça e também estímulo para a categoria dos taxistas, que prestam o serviço de transporte individualizado mais seguro e tradicional na nossa sociedade.

O voto, Presidente.

Ante o exposto, votamos pela regimentalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei 2.398, de 2022.

Esse é o voto, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Em discussão o relatório do Senador Izalci. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discutir, encerro a discussão.

Em votação o relatório.

As Sras. e os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Está aprovado o relatório.

Aprovado o relatório, a matéria vai à Comissão de Assuntos Econômicos para seguimento da sua tramitação.

## 2ª PARTE

### ITEM 4

#### PROJETO DE LEI Nº 2444, DE 2022

- Não terminativo -

*Altera a Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020, para incluir os taxistas entre os beneficiários de financiamentos do Pronampe na aquisição de veículos novos.*

**Autoria:** Senador Fernando Collor (PTB/AL)

**Relatoria:** Senador Izalci Lucas

**Relatório:** Pela aprovação, com a emenda 1-T e as emendas que apresenta

#### **Observações:**

- 1. Em 24/11/2022 o Senador Fernando Collor apresentou a emenda 1-T*
- 2. Após deliberação na CI, a matéria vai à CAE, terminativamente*
- 3. Votação simbólica*

Concedo a palavra ao Senador Izalci Lucas para proferir o seu relatório.

**O SR. IZALCI LUCAS** (Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF. Como Relator.) - Presidente, vou direto à análise também.

Como a cabe à CAE a decisão terminativa, passamos a analisar o mérito da proposta e da emenda apresentada sob a ótica do transporte individual público, conforme preconiza o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal.

É verdade que os taxistas enfrentam uma situação muito difícil na grande maioria dos mercados. Portanto, o PL merece aprovação.

Contudo, há algumas ponderações a fazer. O empréstimo subsidiado não deve se tornar por si só fonte de renda para o taxista, na forma da revenda do veículo adquirido em condições vantajosas antes do fim de sua vida útil. Assim, propomos que os empréstimos possam ser tomados a cada oito anos, idade que boa parte das prefeituras adota para a troca dos veículos, e que nos parece bastante razoável com a tecnologia atual. Por outro lado, o prazo máximo do financiamento seria estendido para abarcar esse tempo, reduzindo as prestações para os taxistas, de modo a aliviar seus caixas nos primeiros anos de operação, ou permitir investimentos maiores no serviço.

A Emenda nº 1-T também é meritória. Os preços de veículos têm subido fortemente devido às restrições de produção causadas pela pandemia de covid-19, com os veículos mais baratos do Brasil atingindo já o patamar de R\$70 mil. E a maioria das cidades têm exigências de tamanho de porta-malas e potência mínima dos táxis que inviabiliza a compra de veículos populares para o serviço. Assim, o empréstimo de R\$135 mil para a aquisição de veículos novos exigirá significativo aporte de recursos próprios dos taxistas, o que não parece factível nesse momento.

Em relação ao GNV, embora seja uma boa tecnologia, fato é que o mundo caminha para a mobilidade elétrica, que apresenta vantagens evidentes não só em termos de emissões locais e globais, como também no seu custo operacional. A viabilidade econômica é melhor justamente para aqueles motoristas que percorrem mais quilômetros por dia, como é o caso dos veículos de aluguel.

Sabemos, porém, que essa opção exige uma disponibilidade de estações de recarga que ainda não está totalmente desenvolvida, de modo que o seu uso deva ser incentivado justamente por políticas públicas, como a que analisamos aqui, de modo a criar uma massa crítica de veículos que atrairia novos investimentos em infraestrutura.

Notamos, porém, que o valor necessário para adquirir um veículo 100% elétrico ou híbrido *plug-in* compatível com o serviço de táxis pode chegar facilmente a R\$ 400 mil, motivo pelo qual propomos a elevação do valor máximo financiável para os taxistas que façam essa opção.

O voto, Presidente.

Diante do exposto, votamos pela aprovação do PL 2.444, de 2022, e da Emenda 1-T, com as emendas que apresentamos a seguir.

*Emenda.*

*Substitua-se, no art. 1º do PL 2.444, de 2022, as expressões “60 meses” e “três anos”, nas redações propostas respectivamente para o inciso II do caput e para o §2º do caput do art. 3º-B da Lei 13.999, de 2020, por “96 meses”.*

*Outra emenda.*

*Substitua-se, no art. 1º do PL 2.444, de 2022, a redação proposta para o inciso III do caput do art. 3º-B da Lei 13.999, de 2020, pelo seguinte texto:*

*III - valor da operação limitado, conforme o tipo de veículo adquirido:*

*a) ao menor valor entre R\$360 mil e 90% da soma dos custos dos seguintes itens:*

- 1. veículo novo com tração elétrica e bateria recarregável por fonte externa, com ou sem motor auxiliar a combustão;*
- 2. carregador de corrente alternada, fixo ou portátil, compatível com o veículo;*
- 3. taxímetro com biometria, luminoso e impressora;*
- 4. equipamento de adaptação para acessibilidade, quando for o caso; ou*

*b) ao menor valor entre R\$200 mil e 90% da soma dos custos dos seguintes itens:*

- 1. veículo novo com tração por motor a combustão, ou por motor elétrico com bateria abastecida por motor a combustão, ou ambos;*
- 2. conjunto completo para utilização do gás natural veicular, quando for o caso;*
- 3. taxímetro com biometria, luminoso e impressora;*
- 4. equipamento de adaptação para acessibilidade, quando for o caso;*

Esse é o meu voto, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - É um projeto de grande apelo dos taxistas, e foi lido o relatório, muito bem feito, com as suas emendas.

Em discussão o relatório do Senador Izalci.

Os Senadores que quiserem usar da palavra fiquem bem à vontade.

Senador Marcos Pontes, Senador Astronauta Marcos Pontes.

**O SR. ASTRONAUTA MARCOS PONTES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SP. Para discutir.) - Eu gostaria de colocar um ponto extremamente importante, que é uma mudança que nós temos hoje em dia: a necessidade da redução do uso de combustíveis fósseis para o uso de combustíveis alternativos, vamos dizer assim, com energia renovável. Há essa mudança gradual para biocombustíveis, híbrido com elétrico e, depois, a tendência - esperamos que siga por este caminho - para o hidrogênio, o que seria um avanço muito grande na mobilidade e com relação às emissões também.

Então, eu acho que isso está exatamente no sentido, e nós precisamos trabalhar nessa transformação no país. Isso depende, logicamente, da ciência e da tecnologia. Nós temos programas em andamento, diversos programas, tanto em biocombustíveis quanto na parte de elétrica, com desenvolvimento de novas baterias, que é uma das restrições, vamos dizer assim, desse novo tipo de tecnologia; e também de hidrogênio verde. Inclusive, nós temos aqui a Comissão de Hidrogênio Verde, que acompanha o desenvolvimento de novas tecnologias.

Então, isso é o futuro, e a gente tem que acompanhar o futuro, não é? E nós temos certeza que o Brasil pode ser um dos protagonistas do planeta na utilização dessas novas energias. Nós temos tudo para isso.

Obrigado.

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

**O SR. EDUARDO BRAGA** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM. Para discutir.) - Sr. Presidente, cumprimento mais uma vez V. Exa. e cumprimento o Relator Izalci.

Eu sou absolutamente favorável à substituição da frota, principalmente dos transportes autônomos individuais, transportes coletivos, para as novas matrizes energéticas, mas eu tenho uma preocupação, Sr. Presidente, que eu reputo grave, Senador Izalci, e eu quero ouvi-lo.

Quando nós damos o incentivo para a compra do imóvel ou, aliás, do bem móvel, do automóvel, nós estamos fazendo com que o motorista compre um veículo, Presidente, com subsídio, que é um subsídio que vai desde o preço até a taxa de juros com que ele vai comprar. Só que, quando ele passa a usar esse automóvel, ele tem uma coisa chamada manutenção. O custo de manutenção de um carro elétrico comparado com o custo de manutenção de um carro a combustão é estratosféricamente mais elevado. Uma bateria - e não é incomum uma bateria ter problemas -, quando ela está fora do prazo de garantia, custa uma fortuna. E, para se ter uma ideia, uma pane numa bateria não é como no carro a combustão, em que você pega três ou quatro cidadãos e o empurra, e ele pega no tranco - não tem isso.

Então, eu creio, Presidente, que este projeto aqui precisa ter... Da mesma forma que tem subsídio de impostos para a redução do preço, subsídios de taxas de juros para o Pronampe, para poder financiar e tal, nós temos que ter extensão de garantia para poder garantir que haverá um alongamento da garantia do carro. Senão, você está dando um presente de grego ou um cavalo de troia para o taxista, porque ele compra um carro e daí, fora da garantia, ele não vai ter como dar manutenção no carro.

Então, eu pediria vista a esse processo, para que o nosso eminente e sempre competente Izalci possa colocar aqui um artigo, um parágrafo de extensão de garantias para algumas partes e algumas peças que são vitais para o funcionamento dos carros elétricos e híbridos, sob pena de nós estarmos colocando esse taxista com um presente de grego. Aí ele poderá ter uma extensão de garantia que vai ser paga com o subsídio do Pronampe para a concessionária etc. e ele poderá, portanto, ter, em vez de cinco anos de garantia, oito ou dez anos de garantia. Essas questões precisarão ser discutidas, porque não é só a questão da bateria; existem outras peças que são também muito caras e que precisam estar com extensão de garantia para que este consumidor possa ser realmente beneficiado.

Eu sou 100% de acordo, Presidente, com o projeto. Agora, esse projeto, para que ele não seja um presente de grego para o taxista, tem que ter, dentro do Pronampe, um programa de extensão de garantia subsidiada pelo Pronampe, com pagamento com recurso subsidiado do Pronampe, para, quando ele comprar o carro, ele ter esse programa de garantia estendida. Aí nós estamos dando para ele um carro com energia limpa, um carro que não vai ter depreciação, um carro que não ser um problema para ele porque ele terá uma extensão de garantia, seja por quilometragem rodada, seja por prazo de validade. Aí nós estamos efetivamente fazendo um avanço que eu reputo de uma modernidade fantástica.

Então, eu acho que um pedido de vista para que o Izalci possa exercitar essa sua competência e apresentar aqui, entre os subsídios, a extensão de garantia com recursos do Pronampe é fundamental para a gente complementar o projeto, Sr. Presidente.

**O SR. IZALCI LUCAS** (Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF. Como Relator.) - Presidente, primeiro, quero concordar com o Senador Eduardo Braga. A qualquer benefício adicional eu sou totalmente favorável. A gente conhece a luta dos taxistas, as dificuldades que são enfrentadas. O objetivo principal deste projeto é que o valor financiável com dispensa de impostos é insuficiente. Era um valor de R\$70 mil e só era o veículo. Nessa emenda que nós colocamos, a gente está ampliando os valores e incluindo vários equipamentos que normalmente não são financiados, porque, se você for colocar o taxímetro agora com luminoso, com impressora, ele não está dentro do valor e não é compatível com aquilo que deveria ser, quer dizer, deveria financiar o veículo completo, com tudo aquilo que é exigência.

Eu não tenho nenhuma dificuldade com relação a estender o benefício da minha emenda. Eu concordo plenamente. Evidente que a gente tem que ver como é que o Governo, a Fazenda...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. IZALCI LUCAS** (Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Não, ótimo, porque como isso envolve dispensa de recursos da economia, não sei como serão as negociações que nós vamos fazer com o Governo com relação a isso.

Mas eu sou totalmente favorável. Se V. Exa. quiser já incluir um artigo nesse aspecto, incorporarei aqui com o maior prazer, porque eu sei da dificuldade realmente que os taxistas enfrentam. E não é só aqui, é no Brasil todo, ainda mais com a concorrência hoje, quer dizer, eles estão muito limitados.

Então, concordo plenamente, Presidente. Vamos fazer a vista coletiva aqui. O Senador Eduardo apresenta, eu também posso já pedir para... Mas, se V. Exa. colocar para mim, fica mais fácil.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM) - Não, eu posso pedir para elaborar.

**O SR. IZALCI LUCAS** (Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Isso.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM. Pela ordem.) - Só chamando a atenção, Presidente Confúcio, por exemplo, aqui mesmo na emenda, está dito: o menor valor do veículo é de R\$360 mil. O senhor imagina, via de regra, a validade da garantia desses carros é de cinco anos para alguns itens, não é nem o prazo de financiamento. Se, Deus me livre e guarde, der problema, por exemplo, na bateria desse carro, o carro não vai poder rodar e o taxista vai estar endividado. Ou seja, é fundamental a gente ter esse cuidado, sob pena de nós estarmos criando um problema. Porque esses carros são caros, mesmo com redução de impostos e tudo, nós estamos colocando... Nós vamos financiar o taxímetro, que é um bem barato e que o taxista consegue pagar, e não vamos fazer a extensão de garantia numa parte de peças que são fundamentais para o funcionamento do bem que nós estamos financiando.

Portanto, eu acho que esse é um ponto central desse projeto.

**O SR. IZALCI LUCAS** (Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF. Como Relator.) - Presidente...

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

**O SR. IZALCI LUCAS** (Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - ... só concluindo, então, é evidente que o valor do incentivo lá atrás, o valor era no máximo R\$70 mil, ou seja, impossível comprar um veículo de R\$70 mil para o táxi. Depois, o empréstimo de 135. Muito pouco também, porque o carro já é mais do que isso aí. O que a gente adicionou foram os equipamentos. Para você operar um táxi, além do valor do carro, tem todo esse material que é exigido pelas prefeituras para funcionamento e não era financiável. Então, nós estamos adicionando.

Então, tem carro até R\$360 mil e o de menor valor de R\$200 mil. Você teria que... Porque senão fica um valor muito alto para o próprio taxista financiar. A gente está aumentando, incluindo esse conjunto de equipamentos exatamente para aumentar o financiamento, para viabilizar.

Agora, de fato, o Senador tem razão. Lógico, as novas tecnologias, se tiver... Porque não está universal ainda a utilização. Não é nem viável economicamente hoje o hidrogênio. Por exemplo, nós estamos discutindo lá na Comissão de Ciência e Tecnologia, não sei nem quanto tempo vai levar para fazer isso. Mas eu estou... apoio totalmente qualquer incentivo a mais a esse projeto.

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

**O SR. ASTRONAUTA MARCOS PONTES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SP. Pela ordem.) - Presidente, com essa discussão, eu estava me lembrando de uma coisa importante aqui que está em andamento - eu espero que esteja em andamento, que é importante - lá no Ministério de Ciência, Tecnologia e Inovação, em que nós demos partida no ano de 2021, que é um plano nacional de descarbonização. O Brasil ainda não tem esse plano, por incrível que pareça. E é uma coisa extremamente importante, que envolve não só esse setor, mas também envolve o setor de mobilidade, com toda a área desde a pesquisa e desenvolvimento de novas tecnologias, apoio à infraestrutura, incluindo manutenção de sistemas, etc.

Então, é um item que o Brasil precisa discutir. Esse plano deve estar em discussão lá no ministério e, uma hora ou outra, vai vir para cá, para a gente discutir aqui também. E é extremamente importante e urgente porque o Brasil já está atrasado com relação a outros países nesse sentido - e certamente vai incluir isso aí.

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Vista coletiva atendida.

Vamos passar... Eu queria só pedir aqui uma pausinha de um minuto só para eu falar um confidencial com o Veneziano. (*Risos.*) (*Pausa.*)

Perfeito.

Tem o item 5, é terminativo, mas nós não temos 12 Senadores aqui no Plenário. Nós vamos, então, deixá-lo para a próxima sessão.

**2ª PARTE****ITEM 6****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 41, DE 2023**

**- Não terminativo -**

*Requer que na audiência pública objeto do REQ 34/2023 - CI seja incluído o seguinte convidado: o Senhor Rodrigo Lopes Sauaia, Presidente Executivo da ABSOLAR - Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica.*

**Autoria:** Senador Lucas Barreto (PSD/AP)

Está em votação o requerimento do Senador Lucas Barreto.

Aos Senadores que desejarem comentar, a palavra será concedida. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira...

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

Está aprovado o requerimento do Senador Lucas Barreto. *(Pausa.)*

Bem, tem um requerimento extrapauta, de autoria do Senador Veneziano. Eu conversei com ele aqui, agora, justamente para... Eu vou ler o requerimento dele.

**2ª PARTE****EXTRAPAUTA****ITEM 7****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 43, DE 2023**

*Requer, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PDL 98/2023, que “susta os §§ 1º, 2º e 3º do art. 1º e o art. 10 do Decreto nº 11.466, de 5 de abril de 2023, e os §§ 13 a 17 do art. 6º do Decreto nº 11.467, de 5 de abril de 2023, que regulamentam dispositivos do marco legal do saneamento básico”.*

**Autoria:** Senador Veneziano Vital do Rêgo (MDB/PB)

Ele propõe uma audiência pública com a presença dos seguintes convidados: Sr. Rui Costa, Ministro da Casa Civil; e Sr. Jader Filho, Ministro das Cidades.

Ele faz a justificativa, e eu passo a palavra a ele para justificar o seu requerimento.

**O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB. Para encaminhar.) - Sr. Presidente Confúcio, meus queridos companheiros presentes a esta reunião da nossa Comissão de Infraestrutura, como é consabido, nós estamos diante de um processo que foi discutido na Câmara dos Deputados, que teve como resultado a aprovação do PDL, sustando as previsões dos decretos presidenciais que tratavam sobre o marco regulatório do saneamento, que chegou a esta Casa, distribuído à Comissão de Infraestrutura, para apreciação.

Já tínhamos três PDLs, que estão sob os cuidados e futuras apreciações do Senador Izalci Lucas.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM. Pela ordem.) - Sr. Presidente, deixe-me fazer como o Regimento estabelece.

**O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Meu Líder, existem três PDLs apresentados antes do que já foi aprovado na Câmara.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM) - Só que não deliberados.

**O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Não deliberados, exato.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM) - Portanto, eles passarão a ser apensados aos que vieram deliberados pela Câmara.

**O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Perfeito. É uma decisão que não sei se cabe a esta Comissão ou à Presidência, enfim.

Sobre o PDL que chegou à nossa Casa, ontem houve uma reunião proposta pelo Líder do Governo, com a presença dos Srs. Ministros de Estado Rui Costa e Jader Filho e com integrantes, entre eles este Senador, e alguns, inclusive, Parlamentares Deputados Federais, para que fossem apresentadas, a fim de que iniciássemos essa discussão que vamos ter, dirimindo

as dúvidas, principalmente aquelas que reinam sobre a constitucionalidade ou não dos decretos que foram editados ou publicados pela atual gestão... Ponto um.

O que foi sugerido, por isso eu trouxe à apreciação do Senador Presidente, evidentemente, do Colegiado: os próprios Ministros desejam participar desse debate, para que nós integrantes possamos, antes de uma deliberação definitiva em Plenário, termos dirimidas essas dúvidas quanto ao seu mérito e, principalmente, quanto ao aspecto constitucional.

Por essa razão, Presidente Confúcio, estou sugerindo a realização de uma audiência pública com a presença dos Ministros Rui e Jader Filho, cujo compromisso de virem o quanto antes já foi ontem mencionado.

Essa é a razão de nós apresentarmos à apreciação deste Colegiado o pedido de audiência pública.

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

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Está em discussão o requerimento do Senador Veneziano.

Com a palavra, o Senador Eduardo Braga.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM. Para discutir.) - Sr. Presidente, cumprimentando o nosso Vice-Presidente da Casa, Senador Veneziano, creio que esta Comissão é a Comissão de mérito da matéria do marco do saneamento.

E o Presidente Rodrigo Pacheco, de forma muito prudente, ao receber o processado da Câmara, despachou para a Comissão de mérito do Senado, a Comissão de Infraestrutura.

Acho que audiências públicas para debater o mérito desta matéria devem estar restritas à Comissão de mérito, à Comissão de Infraestrutura. Não há despacho, neste momento, por parte da Presidência da Casa, para tramitação na Comissão de Constituição e Justiça desta matéria, a não ser que haja um despacho adicional, complementar, da Presidência da Casa.

Em conversas, inclusive, com o Senador Presidente Rodrigo Pacheco, ele havia me relatado que, quando tramitasse na Comissão de Infraestrutura, a ideia era de que ele levasse esta matéria para o Plenário do Senado, para que o Plenário pudesse deliberar.

Então, a minha ponderação ao nosso querido e sempre muito diligente Vice-Presidente da Casa, o nosso querido Veneziano Vital do Rêgo, é de que a audiência pública fosse na Comissão de mérito do saneamento, que foi exatamente a Comissão que a Presidência designou para tramitar a matéria, que é a Comissão de Infraestrutura, onde nós teremos que debater o tema.

Nós, agora, pegarmos e fazermos uma audiência pública ampliada, com todo o respeito à Comissão de Constituição e Justiça da Casa, presidida pelo nosso Davi Alcolumbre, eu sou membro da Comissão de Constituição e Justiça, mas não está neste momento despachado pela Presidência da Casa para a tramitação desta matéria. A tramitação desta matéria está na Comissão de mérito. A Comissão de mérito, repito, mais uma vez, é a Comissão de Infraestrutura do Senado. Portanto, eu votaria favoravelmente a uma audiência pública na Comissão de Infraestrutura.

Se o Presidente do Senado tomasse a decisão de mudar o seu despacho para que, subsequente à Comissão de mérito, haja uma tramitação constitucional lá... Porque não é do que se trata, não se trata de uma tramitação constitucional, trata-se de uma tramitação de mérito. Se a argumentação convencer o Presidente da Casa de que haverá uma tramitação sobre questão constitucional na Comissão de Constituição e Justiça, aí a matéria vai à Comissão de Constituição e Justiça; mas, neste momento, a matéria não está indo à Comissão de Constituição e Justiça. Então, por que fazermos uma audiência pública conjunta entre a Comissão de Infraestrutura e a Comissão de Constituição e Justiça?

É muito difícil eu, na qualidade de liderado do Veneziano, divergir de um requerimento apresentado pelo nosso Líder, Vice-Presidente da Casa, Veneziano Vital do Rêgo, mas eu gostaria de ponderar ao eminente colega que esta matéria de mérito está na Comissão de Infraestrutura.

Esta é uma matéria inerente ao Ministério das Cidades, coincidentemente administrado, neste momento, pelo Ministro Jader Filho, do MDB. V. Exa. representa aqui, como Presidente da Comissão de Infraestrutura, pela proporcionalidade da Casa, o nosso partido MDB. Portanto, há uma discussão de interesse nacional também do MDB, e o MDB, com esse aspecto nacional, quer discutir aqui o mérito desta matéria!

**O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB. Pela ordem.) - Pela ordem, Sr. Presidente.

Para não deixar transparecer aquilo que, de fato, não é o meu desejo. O meu propósito, único e exclusivo, é que nós, a pedido, inclusive, dos próprios companheiros integrantes do Governo Federal, os dois citados já, Ministro Rui e Ministro Jader, que propuseram que nós nos antecipemos ao tema, que já chegou.

Não discordo, evidentemente, da ponderação que o nosso Líder, Senador Eduardo, faz, até porque também não foi despachado para a Comissão de Constituição e Justiça, inobstante sabermos que muito provavelmente o será, em razão do óbvio: o que a oposição a esses dois decretos, editados e publicados, levanta é, exatamente, se o instrumento e o meio utilizado pelo atual Governo foi o meio correto para fazer algumas mudanças - dito pela Oposição - no marco regulatório do saneamento.

Mas, para que nós não tenhamos esse prejuízo, Senador Eduardo Braga, nós excluímos do requerimento a realização da audiência coletiva, cingindo-nos à realização da audiência da Comissão de Infraestrutura, que, evidentemente, aqui tratará da matéria no cunho de mérito, *a posteriori*, acontecendo o que, penso eu, será muito provável vir a acontecer - a matéria também tramitar na CCJ - e, muito mais provavelmente, um dos nossos integrantes levantar a possibilidade, existente regimentalmente, de se realizar uma audiência pública.

Mas eu agradeço a sua ponderação. Ela é perfeita e precisa. Eu apenas pediria a V. Exa. e, se puder, à Secretaria, que nós excluíssemos a de realização conjunta em favor da realização nesta Comissão de Infraestrutura.

Obrigado, Senador.

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

**O SR. ASTRONAUTA MARCOS PONTES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SP. Para discutir.) - Sr. Presidente, Senador Veneziano, Senador Eduardo Braga, eu me somo aqui às palavras do Senador Eduardo Braga. Só queria colocar um ponto técnico dentro desse tema extremamente importante para o país, como a gente tem discutido, quando a gente fala desse marco legal do saneamento, que atinge mais da metade da população do país, mais de 130 milhões de pessoas que não têm água tratada ou a parte de saneamento básico, em termos de esgoto, etc., ou seja, é um assunto de extrema importância e envolve muitos aspectos técnicos, em termos das tecnologias utilizadas para isso, qual a capacidade que nós temos do setor público para atender a esse tipo de tecnologia, a capacidade do setor privado, o financiamento necessário para esse tipo de tecnologia, para esse tipo de infraestrutura ser colocada.

Eu acho que, justamente, já foi resolvido o assunto, mas, só para somar, eu acho que foi uma decisão lógica, uma decisão muito sensata fazer essa separação, porque, se nós tratamos do tema também da constitucionalidade, junto com isso, vai acabar diluindo o tema. Eu acho melhor focar primeiro nos aspectos técnicos, lembrando que eu sou da Oposição, mas eu estou concordando com isso, porque eu acho importante cuidar desses aspectos técnicos e, depois, havendo qualquer dúvida com relação à constitucionalidade, ir à Comissão adequada, à Comissão de Constituição e Justiça.

Então, perfeito. É só para somar aqui com o Senador Eduardo Braga sobre isso.

Obrigado, Veneziano.

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

**O SR. IZALCILUCAS** (Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF. Para discutir.) - Presidente, primeiro, Senador Veneziano, quero deixar claro que eu, particularmente, que fiquei dois mandatos na Câmara Federal e aqui também já estou no quinto ano, nunca, em momento algum, votei por votar ou fiz oposição por oposição. Em todas as matérias que relatei ou em todas as matérias que votei, a gente sempre pensou no país. Eu não sou daquela oposição de quanto pior melhor. Não sou.

Então, eu quero muito agradecer ao Senador Confúcio, em função da relatoria da matéria, que foi discutida pelo PSDB durante anos. Falei com o Tasso, já nesta semana, duas vezes. E realmente fez o relatório da lei e aprovamos por unanimidade.

Então, os três PDLs que aqui estão eram de realmente suspender o decreto como um todo. A Câmara já fez alguns dispositivos, e eu concordo plenamente.

Ontem o Líder do Governo, o Senador Jaques Wagner, me procurou dizendo que queria conversar um pouco sobre essas questões. Então, eu concordo plenamente. Acho que nós temos que discutir o mérito aqui mesmo.

Senador Confúcio, agradeço a confiança de ter me passado a relatoria dos três PDLs.

E acho prudente e normal que seja apensado. Eu não farei jamais uma oposição por oposição. Não. Se realmente os ministros e o próprio Líder do Governo mostrarem que não afeta nenhuma questão constitucional e legal, não tem nenhuma dificuldade. Eu não sou radical. Então, acho prudente essa audiência.

E gostaria de mais uma vez agradecer ao Senador Confúcio pela indicação da relatoria dos três PDLs.

Não sei qual vai ser a decisão chegando esse pensamento, se vai a pensar ou não, ou se ele tem preferência e vai ser indicado outro. Eu só quero dizer que a minha posição aqui é de concordar com a audiência e discutir. E aquilo que for legal e melhor para o Brasil eu vou colocar no relatório, se for mantida a relatoria.

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

**O SR. IZALCI LUCAS** (Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Então, concordo plenamente também com a ponderação do Senador Eduardo, que é exatamente fazer o mérito aqui. E, se tiver alguma coisa de constitucional, que vá para a CCJ.

Então era isso, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Foi suficientemente discutido e bem discutido o requerimento extrapauta do Senador Veneziano.

Está em votação o requerimento de audiência pública.

Os Senadores que estiverem de acordo permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Está aprovado o requerimento, com as observações apresentadas pelo Senador Eduardo Braga.

Não será uma audiência pública conjunta, será exclusiva da nossa Comissão de Infraestrutura.

Peço mais um minuto para confidenciar um "assuntinho" aqui. *(Risos.) (Pausa.)*

Tem esses "acordinhos" de última hora.

Muito bem.

O Senador Wellington Fagundes está com a palavra.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Pela ordem.) - Primeiro, Presidente Confúcio, agradeço o seu jeito sempre especial de ser, muito educado e gentil.

Eu queria, Sr. Presidente, convidar a Comissão para que, na terça-feira, estivesse conosco lá na Confederação Nacional do Transporte, onde nós vamos ter o relançamento da Frente Parlamentar de Logística e Infraestrutura, claro, convidando a todos aqui que estão presentes, a Comissão como um todo.

E gostaria, inclusive, que V. Exa., como Presidente da Comissão - lá nós teremos também algumas homenagens a fazer -, também pela possibilidade de a Comissão oficialmente estar lá presente, fosse um mensageiro, um mediador junto ao nosso Presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, que sempre esteve presente conosco lá na CNT, para que a gente faça como se fosse uma Comissão Externa. Isso permite até que a TV Senado também esteja presente. Eu já falei com ele, mas, claro, aí seria oficialmente da Comissão, para que ele, então, permitisse ou autorizasse essa Comissão Externa.

Então, é bem simples. Está aqui o convite, que já será entregue para todos, mas eu faço questão de pedir, pela importância que essa Comissão tem, principalmente nesse momento da retomada da economia.

Nós fizemos um esforço aqui de todos, praticamente, e aprovamos a elevação do teto de gastos, o que permitiu que o Dnit tenha, para este ano, um investimento recorde. A média de investimento era R\$6 bilhões; e, este ano, temos orçamentariamente R\$20 bilhões disponíveis para o Dnit investir, principalmente nas nossas rodovias.

E a CNT, há mais de 30 anos, faz uma pesquisa intensa nessa área, uma pesquisa de alta credibilidade, portanto é uma grande parceira também não só da Frenlogi, mas também dessa questão da infraestrutura, porque o transporte depende de uma logística eficiente.

Então, é isso que eu gostaria de pedir, pela importância da presença da Comissão lá na terça-feira.

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

Como o Senador Wellington Fagundes está fazendo um convite à nossa Comissão e solicitando a participação da TV Senado para a cobertura do evento, nós não vamos aqui colocar em discussão, deliberação e votação. É um convite que ele formata.

A Comissão vai encaminhar à Presidência do Senado, ao Senador Rodrigo Pacheco, o seu convite, e ele vai determinar ou não que a TV Senado esteja à disposição de V. Exa. para essa cobertura da Frente Parlamentar de Logística.

Então, eu não vou colocar em votação e discussão, porque é um simples convite.

Nós agradecemos o convite e tomaremos as providências para seu pedido chegar, porque ele foi formatado aqui na nossa Comissão, às mãos do Senador o mais rapidamente possível, de preferência hoje ainda.

Bem, antes de encerrarmos os nossos trabalhos, eu submeto à deliberação do Plenário a dispensa da leitura e a aprovação da ata da presente reunião.

As senhoras...

**O SR. CHICO RODRIGUES** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - RR) - Presidente, pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Desculpe, desculpe. Um momentinho, eu estava adiantando aqui o carro na frente dos bois.

Então, com a palavra, o Senador Wellington Fagundes; e, depois, o Deputado... o Senador - óbvio, nós fomos Deputados juntos - Chico.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Pela ordem.) - Sr. Presidente, eu queria comunicar aqui à Comissão um importante feito que tivemos no Estado de Mato Grosso, coordenado pelo Governador Mauro Mendes. Eu acho que isso é extremamente importante, porque é um exemplo para o Brasil.

Nós tivemos todas as concessões que foram realizadas, rodoviárias, no Governo da Presidente Dilma, e todas essas concessões acabaram não tendo sucesso. Todas elas no Brasil, pelo modelo que foi adotado à época, e - no nosso caso do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, a BR-163, que vai da divisa do Paraná à divisa de Mato Grosso e da divisa de Mato Grosso com Mato Grosso do Sul até Sinop -, tínhamos esta concessão, que era administrada pelo Grupo Odebrecht: a Rota Oeste.

Esta concessão nós tentamos de todos os modelos: uma relicitação, uma substituição, através de um grupo empresarial de vários grupos que manifestaram interesse, mas não foi possível, porque o Tribunal de Contas também não entendia que era possível fazer repactuação de prazo, enfim, e estava se caminhando para a caducidade. Daí, então, surgiu essa ideia inovadora, e eu volto aqui a dizer, liderada pelo Governador Mauro Mendes, mas também por todos nós aqui do Congresso Nacional, principalmente pelo Senador Jayme Campos também, que nos ajudou bastante nesse trabalho.

E o que foi feito? O Governo do estado, então, assumiu a concessionária através do MTPar, que é a empresa de desenvolvimento do estado. O MTPar quitou as dívidas com os bancos credores, inclusive com a Caixa Econômica e com o Banco do Brasil, e também a ANTT, por ser então uma empresa de caráter público, isentou, ou seja, perdoou todas as dívidas, que era no valor de 1,2 bilhão, e o Tribunal de Contas, então, entendeu e aceitou fazer toda a repactuação, inclusive alongando o prazo, que já estava vencido, para oito anos para concluir toda a duplicação.

Isso vai permitir... Permitiu já, inclusive: o Governo já deu ordem de serviço para as obras de duplicação. Como é extremamente inovador, e nós temos essa situação no país inteiro... Não sei se é o caso de Rondônia, não é? Mas eu quero inclusive trazer essa experiência aqui para a Comissão e gostaria de, Presidente, liderado por V. Exa., até se for o caso, fazer aqui uma discussão sobre o assunto.

Não estou apresentando um requerimento ainda, mas o próprio Governador Mauro se colocou à disposição de vir à Comissão, se for o caso de a gente fazer uma reunião oficial da Comissão, porque o Brasil precisa muito dessa inovação, e esse é um bom exemplo.

Então, é mais uma sugestão que eu estou trazendo aqui a esta Comissão, porque também nós tivemos um bom exemplo lá no Mato Grosso, que também foi a primeira ferrovia por autorização do Brasil, que é o avanço da ferrovia Ferronorte, de Rondonópolis à Cuiabá e Rondonópolis ao norte de Mato Grosso. Queremos chegar lá em Rondônia também, não é? Não só com a ferrovia, mas também com toda a duplicação, já que o trecho da BR-163, de Sinop até Miritituba, também está concessionado, mas uma concessão ainda esperando que aconteça a ferrovia Ferrogrão, não é? Era só de 12 anos, então é mais de manutenção.

Eu estou apresentando como algo inovador e como sugestão à Comissão. É isso, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

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

Realmente é algo extraordinário, e Mato Grosso, devido à sua imensa necessidade de ver as coisas acontecerem, o Governador chama para si uma decisão que era da competência da esfera federal.

Parabéns! É um exemplo importante.

Oportunamente, na hora em que você achar correto, a gente faz esse trabalho.

Com a palavra, o Senador Chico Rodrigues.

**O SR. CHICO RODRIGUES** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - RR. Pela ordem.) - Caro Senador Confúcio Moura, nós estamos tratando aqui de uma questão extremamente relevante. Agora se está definindo, depois da sabatina, a indicação do novo Diretor-Geral do Dnit.

Nós queremos falar aqui em relação às rodovias do nosso estado. Na verdade, o Estado de Roraima tem em torno de 2,2 mil quilômetros de rodovias federais: a rodovia BR-174, que liga o Amazonas ao mundo, porque liga o Amazonas a Boa Vista, Roraima, Guiana, Georgetown, Caracas, enfim; temos a BR-210, que é uma rodovia importantíssima, quase perpendicular, no eixo central, da BR-174, que liga Boa Vista ao Pará; temos a BR-401; a BR-433; a BR-533, enfim.

E hoje, na verdade, em função da falta de operacionalidade do Dnit em relação ao nosso estado - e nós temos conversado com o Ministro dos Transportes, recentemente, e com a equipe que está no Dnit -, nós estamos numa situação extremamente precária da condição das rodovias de Roraima no seu tráfego. Isso aí tem causado transtornos gigantescos ao nosso estado, porque, obviamente, eu, que tive a oportunidade de, no último final de semana, estar no trecho de Boa Vista até a fronteira com a Venezuela, a República Bolivariana da Venezuela, tenho visto lamento por parte da população de Roraima em relação à falta de conservação, manutenção, recuperação da rodovia BR-174, no Estado de Roraima, que está em estado precaríssimo. O Senador Eduardo Braga sabe. Inclusive o trecho pior de toda essa rodovia é o trecho no Estado do Amazonas, porque tem um trecho de aproximadamente 35km, no qual passei nove horas, nove horas numa fila de mais ou menos 200 a 300 caminhões, em que foi feito, em caráter emergencial, determinado, no início do ano, pelo Ministro dos Transportes, realmente um trabalho em tempo recorde. Em menos de 72 horas, voltou a trafegabilidade naquele trecho, mas foi realmente um trabalho emergencial. E precisa, obviamente, ser recuperado, porque, como o Amazonas estava saindo do período de chuvas - nós sabemos disso porque está ali na linha do Equador -, então há uma pressão intermitente da população do nosso estado em relação a essa questão das BRs: BR-174, BR-432, BR-210. E, nós, obviamente, como eu já disse, no último domingo, estivemos na fronteira com a Venezuela, acompanhando inclusive a Operação Acolhida, porque o nosso estado está ficando numa situação extremamente desconfortável, porque por ali já passaram mais de 900 mil refugiados venezuelanos - deixe-me repetir: 900 mil refugiados venezuelanos! - nesses últimos quatro anos. A nossa capital, inclusive, tem hoje 100 mil venezuelanos residindo.

O Brasil não conhece os problemas dos outros estados, mas é necessário que, através deste microfone aqui, que é ouvido pelo Brasil e talvez pelo mundo, nós mostremos isso e cobremos do Governo Federal uma posição urgentíssima em relação à recuperação desses trechos, que estão em caráter precário.

Para se ter ideia, estavam entrando, até três meses atrás, em torno de 3 mil carretas na nossa fronteira com alimentos para a Venezuela. Essa quantidade de carretas foi reduzindo drasticamente em função da estrada, das condições da rodovia.

Portanto, quero deixar esse registro.

Vou conversar com o Ministro novamente, o Ministro Renan Filho, que tem tido sensibilidade, mas, por questões políticas, tem tido alguns impedimentos - é por isso que o Governo tem dado um rabo de arraia aí em algumas votações no Congresso -, e também com o novo Diretor-Geral do Dnit, que deve estar assumindo, para conhecer *in loco*, porque o discurso não resolve. O que resolve é o que eu passei lá neste último domingo: os caminhoneiros xingando, quando nós passamos por lá, porque não estamos tomando providência. E, como eu parava e conversava e tudo, dizia que a providência, infelizmente, não é do Senador, é do Governo Federal.

Então, essa é uma questão recorrente, que nós precisamos resolver o mais rápido possível. Espero que logo, com a indicação, votação e nomeação do futuro Diretor-Geral do Dnit, nós possamos ver essa condição realizada, até porque o Ministro já definiu: acho que o Dnit - o Ministro nos comunicou - tem em torno de R\$300 milhões já disponibilizados para o Estado de Roraima.

Então, eu gostaria de deixar esse registro para ver se há possibilidade de retomar esse trabalho urgentemente para atender a população do nosso Estado de Roraima nessas cinco rodovias federais.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM. Pela ordem.) - Sr. Presidente, pela ordem. O Amazonas foi citado pelo eminente Senador Chico Rodrigues, e essa BR-174 atende o Amazonas e Roraima.

Essa BR foi desconstruída ao longo dos últimos anos. Ela não foi desconstruída nesses quatro ou cinco meses de Governo.

**O SR. CHICO RODRIGUES** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - RR) - E eu não afirmei isso em nenhum momento, Senador Eduardo.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM) - Não, não. Eu não estou dizendo que V. Exa. afirmou. E o que eu quero dizer a V. Exa. é algo mais grave ainda: não foi feito projeto de recuperação para a BR-174, nem no estado de V. Exa. nem no meu. E, para se fazer a licitação para uma contratação, seja de Crema, seja de recuperação da BR-174, nós necessitaremos de projeto.

A DPP (Diretoria de Planejamento e Pesquisa) do Dnit não elaborou os projetos necessários para que, neste momento em que novos diretores estão sendo nomeados, contratos pudessem estar sendo licitados. Portanto, com a indicação dos novos diretores, vai ser preciso encontrar uma solução emergencial, novamente, porque senão nós vamos perder a janela de verão deste ano, tanto no Amazonas quanto em Roraima - na Região Norte nós temos esse problema.

No trecho da reserva indígena, nós temos situações de erosões, que lamentavelmente trazem aquele barro para a pista, que não é asfaltada porque nunca houve o entendimento com a comunidade indígena para poder fazer o asfaltamento daquele trecho. E, com a passagem do número de carretas, que é crescente no Estado de Roraima, pela produção agropecuária e agrícola que o Estado de Roraima hoje possui, é cada vez mais usada a BR-174.

Portanto, o que o Senador coloca é uma preocupação. Não é apenas a questão do recurso - e é isto que eu queria adicionar à fala de V. Exa. -, mas nós estamos com um problema grave: nós não temos projeto. A DPP, a Diretoria de Planejamento e Pesquisa do Dnit, não elaborou, há dois anos, os projetos necessários para a contratação de um Crema ou de um programa de recuperação da BR-174. Então, nós vamos ter que, mais uma vez, trabalhar emergencialmente para podermos dar trafegabilidade à BR-174, recuperando-a, neste verão, para enfrentarmos o inverno do ano que vem, sob pena de nós termos situações desesperadoras ainda piores do que as que já enfrentamos neste ano.

**O SR. CHICO RODRIGUES** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - RR) - Eu quero agradecer a intervenção oportuna do Senador Eduardo Braga e dizer que esse é um alerta que nós já estamos fazendo há mais de dois anos.

Obviamente, eu compreendo, porque estou vivendo a realidade do estado, e não é de agora, mas, de qualquer forma, nós sabemos que é necessário que haja, em caráter emergencial... É para isso que existe a operação, e o nome é emergencial. O Dnit sabe disso mais do que a gente. Até as pedras que estão dentro do Rio Branco sabem o que é emergencial. Uma operação tapa-buraco - já dissemos isso - numa rodovia que parece uma tábua de pirulito... Você anda por cem quilômetros no trecho da comunidade de Três Corações até a fronteira com a Venezuela, até Pacaraima, Santa Helena de Uairén, em quatro horas! E o pior não é isso, porque há acidentes todo dia e uma série de problemas.

Então, compreendo a manifestação do nobre Senador Eduardo Braga, do PMDB. O ministério é do MDB, e o Ministro tem até, vamos dizer assim, *expertise* em rodovias, porque, hoje, as rodovias do Estado de Alagoas, desde quando ele foi, há oito anos, Governador, são consideradas as melhores rodovias do Brasil - vou repetir: as rodovias do Estado de Alagoas são consideradas hoje, juntamente com São Paulo, as melhores rodovias do Brasil. E nós não queremos agora que as nossas sejam as melhores, mas que sejam, pelo menos, dadas pelo Governo condições de trafegabilidade numa operação emergencial tapa-buraco.

Eu não poderia deixar de jeito nenhum... Estava no meu gabinete, com outros compromissos, mas tinha que vir aqui e gostaria de deixar registrado isso nos *Anais* desta Casa e na sessão de hoje aqui da CI, está bom?

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Senador Chico Rodrigues, na medida em que V. Exa. vem aqui e apresenta um tema dessa gravidade, ele passa a ser da Comissão.

Então, vamos fazer o seguinte: a nossa equipe aqui vai, depois, ouvir a sua voz e a do Senador Eduardo Braga, ler as notas taquigráficas, e vamos fazer um expediente pegando os trechos em que V. Exa. falou e os dele, e vamos encaminhar. Eu posso, pessoalmente, levar a ele essa necessidade, porque eu entendo que o Estado de Roraima é hoje um estado de grande padecimento não só nesse trecho, mas em vários setores. Por exemplo: a imigração desenfreada de venezuelanos, que entram todos os dias lá; o problema indígena de garimpagem... São problemas variados para um estado pequeno, que têm grandes necessidades, com tantas dificuldades - ainda mais essa que V. Exa. aborda aqui, hoje.

Então, nós vamos fazer um expediente relatando, mais ou menos, as suas palavras com essa complementação aqui, para que se façam emergencialmente os serviços e, ao mesmo tempo, caminhe o projeto de engenharia, tanto na sua área de engenharia, o projeto básico e o projeto executivo, para que seja feito algo duradouro, permanente, benfeito. Então, eu me comprometo com V. Exa. a fazer esse trabalho.

O senhor não veio aqui à toa à nossa Comissão, o senhor veio trazer um lamento, um clamor que o senhor ouviu, de corpo presente, dos motoristas, dos transportadores lá do trecho da BR-174. Então vai ficar registrado, e eu vou fazer esse trabalho para o Estado de Roraima. Isso é minha obrigação como Presidente da Comissão.

**O SR. CHICO RODRIGUES** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - RR) - V. Exa., que foi um Governador diligente em Rondônia... Tivemos até oportunidade, agora neste final de sessão, já apenas com três Senadores no Plenário, e todos os três ex-Governadores. Eu sou ex-Governador do Estado de Roraima, V. Exa. é ex-Governador do

Estado de Rondônia e o Senador Eduardo Braga é ex-Governador do Estado do Amazonas e sabemos das dificuldades. E, quando você se dirige de uma forma muito forte, cobrando condições emergenciais, soluções, é porque a população já, na verdade, não aguenta, e nós já, na verdade, passamos a ser alvo, porque, queira ou não queira, somos representantes legais do estado.

E, com muita sabedoria e observação, V. Exa. mostra a situação do Estado de Roraima, a sua localização geoestratégica, porque nós estamos ali na fronteira com dois países importantes. A República Cooperativa da Guiana tem apenas 1 milhão de habitantes, e há cinco anos era um dos cinco países de menor renda *per capita* entre os duzentos países da ONU, e a partir do próximo ano vai ser o país com a maior renda *per capita* do planeta, dos duzentos países. Por quê? Porque está explorando petróleo, exportando para a China e com instalação em suprimento lá gigantesca recentemente. E a Venezuela, que é outro primo rico do nosso lado e, apesar dos problemas internos, tem a maior reserva de petróleo do planeta, tem a maior refinaria de petróleo do planeta, Paraguaná - vou repetir, porque confunde: Paraguaná -, que agora, com a quebra dos embargos dos Estados Unidos, lentas, progressivas, está voltando lentamente a uma situação econômica estável, porque tem 302 bilhões de barris de petróleo identificados.

E o nosso estado está recebendo uma chuva de problemas com mais de 100 mil venezuelanos residindo na nossa capital. A capital tinha 370 mil habitantes, hoje tem quase 500 mil habitantes - dos quais 100 mil, venezuelanos.

Temos o problema da questão dos índios ianomâmis. Presido a Comissão Externa do Senado que acompanha todos esses passos da retirada dos garimpeiros da área dos ianomâmis. Ali, legal ou ilegalmente, isso era uma fonte de receita do estado, porque estavam dezenas, centenas, milhares de homens e mulheres trabalhando, tangidos pela necessidade e pelo desemprego, pela falta de apoio do governo estadual, municipal, federal etc. E agora, com a determinação judicial, eles, de uma forma extremamente pacífica, estão saindo das áreas. Mais de 95% já saíram da área. O que restou lá foi alguns que não conseguiram se deslocar. E nós pedimos ontem ao Ministro da Justiça, Flávio Dino, que facilitasse a saída deles, porque eles não têm mais meios, combustível, recursos para a passagem, etc.

Então, como o senhor vê, a situação do nosso estado, um estado que é riquíssimo pela natureza e que é a verdadeira tabela periódica no Brasil - quem tiver acesso aos dados do DNPM, da Agência Nacional de Mineração, do Ministério de Minas e Energia... Estive com o Ministro na semana passada para falar sobre isso. Nós temos praticamente no Brasil, com exceção talvez do Pará e de Minas Gerais, as maiores reservas minerais do país e padecemos, sofremos por falta de uma visão de Estado. Não é uma visão de governo; é uma visão de Estado.

Então, não poderia deixar de... Talvez deveria ter tido mais veemência ainda, mas a sensibilidade, a compreensão e a postura de V. Exa. em relação a essas questões nacionais farão, com certeza, com que se possa encaminhar ao Dnit, ao Ministro dos Transportes esse lamento, para que eles possam fazer a mobilização em uma semana de duas, três, dez, duzentas empresas - não interessa -, para fazer apenas e tão somente neste momento uma operação tapa-buraco, porque se vê que q quantidade de acidentes, as mortes que são causadas, em toda semana, nessas rodovias são um negócio absurdo.

E aí eu senti... Na verdade os meus ouvidos guardaram, as minhas retinas registraram exatamente a crítica muitas vezes até pesada dos caminhoneiros, daqueles que trafegam naquela rodovia. E você tem que ouvir de uma forma extremamente respeitosa, porque este é o fato: eles é que trafegam quase que diariamente naquela rodovia; nós vamos lá visitar, ver alguma demanda, acompanhar alguma emenda que está sendo executada, mas eles que vivem diariamente nesse sofrimento.

E esse meu lamento é a expressão da manifestação da população do nosso Estado.

Muito obrigado, Senador Confúcio Moura.

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Sim, Sr. Senador Chico Rodrigues. Se a equipe aqui conseguir formatar esse expediente, eu levo ainda hoje. Hoje ou amanhã, no mais tardar, entrego às mãos do Ministro dos Transportes. Só as notas taquigráficas estarem à disposição, ele formata, e eu levarei em nome do Estado de Roraima e em seu nome em particular.

Muito obrigado.

Nada mais havendo a tratar, eu agradeço a presença de todos e declaro encerrada a nossa presente reunião.

Muito obrigado.

*(Iniciada às 11 horas e 01 minuto, a reunião é encerrada às 12 horas e 38 minutos.)*