



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

**REUNIÃO**

05/03/2024 - 2ª - Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

**O SR. PRESIDENTE** (Marcelo Castro. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI. Fala da Presidência.) - Havendo número regimental, declaro aberta a 2ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 5 de março de 2024.

A presente reunião é destinada à deliberação de matérias e requerimentos apresentados à Comissão.

**ITEM 1**

**PROJETO DE LEI Nº 3468, DE 2019**

**- Não terminativo -**

*Altera a Lei nº 7.827, de 27 de setembro de 1989, que “regulamenta o art. 159, inciso I, alínea c, da Constituição Federal, institui o Fundo Constitucional de Financiamento do Norte - FNO, o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste - FNE e o Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste FCO, e dá outras providências” para agilizar a tramitação de projetos no âmbito dos Fundos.*

**Autoria:** Senadora Leila Barros (PSB/DF)

**Relatoria:** Senador Izalci Lucas

**Relatório:** Pela prejudicialidade da matéria.

**Observações:**

*1. A matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos - CAE, em decisão terminativa.*

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

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

Não se identificam problemas de constitucionalidade ou juridicidade na proposição. Contudo, com relação ao mérito, convém observar que, na ocasião em que o PL nº 3.468, de 2019, foi apresentado, a redação do §2º do art. 9º da Lei nº 7.827, de 1989, era:

*§2º As instituições financeiras beneficiárias dos repasses deverão devolver aos bancos administradores, de acordo com o cronograma de reembolso das operações aprovadas pelo respectivo Conselho Deliberativo da Superintendência de Desenvolvimento de cada região, os valores relativos às prestações vencidas, independentemente do pagamento pelo tomador final.*

Propôs-se, no PL nº 3.468, de 2019, a seguinte redação:

*§2º As instituições financeiras beneficiárias dos repasses deverão devolver aos bancos administradores, de acordo com os prazos estabelecidos nas programações aprovadas pelo respectivo Conselho Deliberativo da Superintendência de Desenvolvimento de cada região, os valores relativos às prestações vencidas, independentemente do pagamento pelo tomador final.*

Ocorre que a Lei nº 13.986, de 2020, alterou a redação desse dispositivo para:

*§2º As instituições financeiras beneficiárias dos repasses devolverão aos bancos administradores os valores devidos, de acordo com o cronograma de reembolso das operações formalizadas nos contratos, independentemente do pagamento pelo tomador final.*

Desse modo, a redação atualmente em vigor, ao estabelecer que os valores devidos serão devolvidos de acordo com o cronograma de reembolso das operações formalizadas nos contratos, indica que o PL nº 3.468, de 2019, está prejudicado, pois sua motivação original já não existe.

Portanto, o voto, Presidente.

Diante do exposto, votamos pelo reconhecimento da prejudicialidade do PL nº 3.468, de 2019, e pelo encaminhamento da proposição para as providências do art. 334 do Regimento Interno do Senado Federal.

Esse é o voto.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcelo Castro. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - A matéria está em discussão. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discuti-la, declaro encerrada a discussão.

A votação será simbólica.

Em votação o relatório apresentado pelo nobre Senador Izalci Lucas.

As Sras. Senadoras e os Srs. Senadores que estejam de acordo permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado o relatório, que passa a constituir parecer da Comissão, pela prejudicialidade do projeto.

A matéria vai à Comissão de Assuntos Econômicos.

Item 2 da pauta.

Projeto de Lei nº 169, de 2020. Não terminativo. Altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade)...

**O SR. JORGE SEIF** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC) - Sr. Presidente, perdão pela intromissão.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcelo Castro. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Pois não, Senador.

**O SR. JORGE SEIF** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC. Pela ordem.) - Eu conversei com o Senador Zequinha Marinho que nós temos um outro projeto para relatar em outra Comissão. Eu pedi a ele para inverter a pauta e ele aceitou, se o Senhor conceder.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcelo Castro. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Perfeitamente, sem nenhuma dúvida, nobre Senador Jorge Seif.

Então vamos ao item 3 da pauta.

### ITEM 3

#### PROJETO DE LEI Nº 570, DE 2022

- Não terminativo -

*Cria a Rota Turística do Caminho das Missões, no Estado do Rio Grande do Sul.*

**Autoria:** Câmara dos Deputados

**Relatoria:** Senador Jorge Seif

**Relatório:** Pela aprovação

**Observações:**

*1. Após deliberação da CDR, a matéria será apreciada pelo Plenário do Senado Federal.*

Autoria: Câmara dos Deputados, do nobre Deputado Osmar Terra.

Concedo a palavra ao nobre Senador Jorge Seif para a leitura do seu relatório.

**O SR. JORGE SEIF** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC. Como Relator.) - Obrigado, Sr. Presidente. Obrigado, Senador Zequinha Marinho.

Sr. Presidente, vem a exame da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo o Projeto de Lei nº 570, de 2022, que “cria a Rota Turística do Caminho das Missões, no Estado do Rio Grande do Sul”.

O PL nº 570, de 2022, proveniente da Câmara dos Deputados, é composto por quatro artigos.

O art. 1º contém o objeto do projeto de lei: a criação da Rota Turística do Caminho das Missões, destinada aos segmentos de turismo cultural, rural, histórico, religioso e científico.

O art. 2º, Sr. Presidente, trata do objetivo do projeto de lei: por meio da criação da Rota Turística, fomentar o desenvolvimento das atividades turísticas em diversos municípios do Estado do Rio Grande do Sul, incluindo Bossoroca, Caibaté, Cerro Largo, Dezesseis de Novembro, Entre-Ijuís, Eugênio de Castro, Garruchos, Giruá, Guarani das Missões, Mato Queimado, Pirapó, Porto Xavier, Rolador, Roque Gonzales, Salvador das Missões, Santo Ângelo, Santo Antônio das Missões, São Borja, São Luiz Gonzaga, São Miguel das Missões, São Nicolau, São Paulo das Missões, São Pedro do Butiá, Sete de Setembro, Ubiretama e Vitória das Missões.

O art. 3º, Sr. Presidente, determina que a estruturação, gestão e promoção dos atrativos turísticos da Rota Turística do Caminho das Missões receberão apoio dos programas oficiais destinados ao fortalecimento da regionalização do turismo.

O art. 4º, Sr. Presidente, contém a cláusula de vigência.

Na Câmara dos Deputados, o PL nº 570, de 2022, esteve sujeito à apreciação conclusiva pelas Comissões. Em 9 de novembro de 2022, ele foi aprovado pela Comissão de Turismo. Em 10 de outubro de 2023, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania aprovou a matéria.

O projeto de lei em questão foi posteriormente encaminhado para avaliação no Senado Federal, sendo designado à apreciação pela Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR), que é presidida por V. Exa.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

Segundo a minha análise, Sr. Presidente, de acordo aos incisos VI, VII e VIII do art. 104-A do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CDR opinar sobre proposições que tratem de assuntos referentes ao turismo, das políticas relativas ao turismo e de assuntos correlatos.

Antes disso, como a CDR é a única Comissão que apreciará a matéria, me manifestarei sobre sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

No que toca à constitucionalidade, Sr. Presidente, foram obedecidos os ditames relativos à competência da União (art. 180 da CF), sendo atribuição do Congresso Nacional dispor sobre a matéria, com posterior sanção do Presidente da República (art. 48 da Constituição), mediante iniciativa legislativa concorrente (*caput* do art. 61 da Constituição Federal).

Adicionalmente, Sr. Presidente, não há qualquer violação a princípios ou normas de ordem material da Constituição de 1988. Também não há óbices quanto à juridicidade da matéria, sua redação ou sua técnica legislativa.

Sobre o mérito, o projeto que propõe a criação da Rota Turística do Caminho das Missões apresenta diversos pontos positivos. Primeiramente, a iniciativa visa a promover o desenvolvimento econômico e social dos municípios envolvidos, estimulando o turismo cultural, rural, histórico, religioso e científico naquela região.

Além disso, Sr. Presidente, ao consolidar e promover a rota turística, contribui para a preservação e valorização do patrimônio cultural e histórico relacionado às missões jesuítas, fortalecendo a identidade local e atraindo visitantes interessados nesses aspectos.

A matéria também, Sr. Presidente, demonstra preocupação com a gestão e promoção dos atrativos turísticos, ao prever o apoio dos programas oficiais destinados ao fortalecimento da regionalização do turismo. Isso sugere um compromisso com a sustentabilidade e a efetivação do potencial turístico da região de forma integrada e planejada.

Por fim, Sr. Presidente, ao abranger uma ampla gama de municípios, o projeto de lei visa distribuir os benefícios do turismo de forma mais equitativa, promovendo o desenvolvimento econômico em áreas que muitas vezes são menos contempladas por políticas públicas.

O meu voto, Sr. Presidente.

Em vista do exposto, voto pela aprovação do PL nº 570, de 2022, e peço a ajuda dos demais colegas para a aprovação desse maravilhoso projeto que visa a desenvolver o turismo no Rio Grande do Sul.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcelo Castro. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Agradeço a V. Exa. e submeto o relatório à discussão. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discutir, eu declaro encerrada a discussão e submeto a matéria à votação simbólica.

As Sras. e os Srs. Senadores que estejam de acordo permaneçam como se acham. (*Pausa.*)

O relatório foi aprovado.

**O SR. JORGE SEIF** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC) - Sr. Presidente...

**O SR. PRESIDENTE** (Marcelo Castro. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - O relatório passa a constituir o parecer da Comissão, favorável ao projeto.

A matéria vai a Plenário.

**O SR. JORGE SEIF** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC) - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Nós sabemos que não é praxe pedir urgência nesse tipo de projeto, mas eu pediria uma exceção ao senhor para, se for possível, colocar em prioridade para votação no nosso Plenário para, realmente, ajudarmos essas regiões do Rio Grande do Sul, o que seria muito interessante até pelo tempo em que o projeto aguarda a deliberação.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcelo Castro. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - O Senador Jorge Seif pede que seja colocada em votação a urgência desse projeto.

Então, submeto esse projeto ao pedido de urgência.

As Sras. e os Srs. Senadores que estiverem de acordo permaneçam como se acham. *(Pausa.)*

Aprovado.

Então, o projeto receberá o carimbo de urgente para poder ir ao Plenário.

E vamos voltar ao item 2 da pauta.

**O SR. JORGE SEIF** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC. *Fora do microfone.*) - Sr. Presidente, muito obrigado. Obrigado, querido amigo.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcelo Castro. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Disponha sempre aqui. Um abraço grande. *(Fora do microfone.)*

## ITEM 2

### PROJETO DE LEI Nº 169, DE 2020

- Não terminativo -

*Altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), para exigir análise de mobilidade urbana nos estudos prévios de impacto de vizinhança.*

**Autoria:** Câmara dos Deputados

**Relatoria:** Senador Zequinha Marinho

**Relatório:** Pela aprovação.

#### Observações:

1. Após deliberação da CDR, a matéria será apreciada pelo Plenário do Senado Federal.

A autoria é do Deputado Federal Lúcio Vale, do PL, do Pará.

Concedo a palavra ao nobre Senador Zequinha Marinho para fazer a leitura do seu relatório.

**O SR. ZEQUINHA MARINHO** (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA. Como Relator.) - Muito obrigado, Presidente.

Solicito permissão para ir direto à análise do projeto em função da extensão da mesma.

Nos termos do inciso VIII do art. 104-A do Regimento Interno do Senado Federal, cabe à CDR analisar proposições que tratem de assuntos correlatos ao desenvolvimento regional, como o desenvolvimento urbano e as políticas públicas voltadas ao planejamento das cidades. Nesta análise, serão abordados aspectos relacionados ao mérito da matéria e também os aspectos econômicos e financeiros, a constitucionalidade, a juridicidade, assim como também a técnica legislativa.

Em relação à constitucionalidade, ressalta-se que o PL 169, de 2020, não contraria qualquer cláusula pétrea da Constituição Federal, nem incorre em vício de iniciativa. Também não há qualquer questão a apontar em relação à regimentalidade, uma vez que a proposição segue até aqui o rito de tramitação ordinário, nos termos do art. 251 a 253 do Regimento Interno do Senado Federal. O projeto também não possui vícios de juridicidade, pois se trata de norma dotada da generalidade e abstração recomendáveis e que, ao incluir um novo item de análise no EIV, apresenta potencial de inovação

do ordenamento jurídico. Finalmente, em relação à técnica legislativa, verifica-se que a redação da proposição está em conformidade com as disposições da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Em relação aos aspectos econômicos e financeiros, o PL não traz impacto para a União, dado que apenas aperfeiçoa o conteúdo de instrumento urbanístico colocado à disposição da gestão municipal, não implicando, portanto, renúncia de receitas ou aumento de despesas.

Em relação ao mérito, destaca-se, em primeiro lugar, que a proposição altera o Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257, de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal. Para tanto, a lei estabelece princípios, diretrizes e instrumentos para orientar a execução da política urbana pelos municípios, por meio do Plano Diretor, seu instrumento básico, e das demais normas urbanísticas.

O Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) é um dos instrumentos da política urbana municipal previstos no Estatuto da Cidade. As regras gerais para sua utilização estão dispostas nos arts. 36 a 38 da lei. O objetivo geral desse instrumento, inspirado no Estudo de Impacto Ambiental, é analisar e informar previamente à população e à gestão municipal sobre as consequências da instalação de certos empreendimentos, considerados de grande impacto, sobre suas áreas vizinhas, a fim de minimizar eventuais consequências indesejadas e favorecer os efeitos positivos do empreendimento para a coletividade.

Por tratar-se de um instrumento de gestão municipal, que deve ser usado de forma complementar ao regramento ordinário de parcelamento, uso e ocupação do solo, cabe à lei municipal definir que tipo de empreendimento estará sujeito à elaboração do EIV, conforme art. 36 do Estatuto da Cidade. À lei federal coube estabelecer, entre outras regras de caráter geral, quais dimensões da dinâmica urbana do entorno deverão ser analisadas e incluídas no EIV, as quais encontram-se arroladas nos incisos do *caput* do art. 37.

Entre essas dimensões, estão a geração de tráfego e a demanda por transporte público, dispostas no inciso V do art. 37, cuja alteração é proposta pelo PL nº 169, de 2020. Nesse ponto, é importante destacar que a redação atual da norma trata dos impactos que comprometem, de forma permanente ou temporária, os deslocamentos motorizados no entorno dos empreendimentos, relacionados, de modo geral, à queda de eficiência da rede de transportes e ao esgotamento da capacidade viária.

Ocorre que os impactos possíveis no entorno de um grande empreendimento, em termos de movimentação de pessoas e cargas, podem ir muito além daqueles relacionados às formas motorizadas de deslocamento. Podem alterar, e geralmente alteram, significativamente as condições de circulação no entorno próximo, com consequências para a acessibilidade e a segurança de ciclistas e pedestres, inclusive de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Sem minimizar a importância dos deslocamentos motorizados para o funcionamento eficiente da cidade, é importante destacar que os deslocamentos ativos, realizados a pé ou por veículos não motorizados, como bicicletas, patinetes e outros, afetam profundamente a dinâmica de vizinhança, pois, geralmente, destinam-se a cobrir distâncias mais curtas, relacionadas à realização de atividades cotidianas como a utilização de comércios e serviços locais ou, ainda, para acessar o transporte público coletivo. Alterações nas condições de exercício dessa categoria de deslocamento têm, portanto, impacto direto sobre a qualidade de vida dos moradores e usuários das instalações do bairro ou vizinhança.

Nesse sentido, parece adequado ampliar o escopo do EIV para que se avaliem não apenas os impactos sobre os modos e infraestruturas relacionadas aos deslocamentos motorizados, mas também aqueles relacionados aos modos ativos.

O art. 3º da Lei nº 12.587, de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, define o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana como "o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território". O conceito inclui modos motorizados e não motorizados para transporte de passageiros e cargas, serviços coletivos e individuais, públicos ou privados, e, ainda, a totalidade das infraestruturas utilizadas para a realização dos deslocamentos urbanos, como vias, logradouros públicos, metroferrovias, hidrovias, ciclovias, estacionamentos, terminais, estações, pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas, sinalização viária e de trânsito e demais equipamentos, instrumentos e instalações.

Nessa linha, a inclusão da expressão "mobilidade urbana" no inciso V do art. 37, proposta pelo PL nº 169, de 2020, tem o condão de ampliar o escopo da análise para englobar todo o sistema de mobilidade urbana, conforme definido na Lei nº 12.587, de 2012, e, de forma integrada, considerar também eventuais alterações causadas pelo empreendimento nas condições para a realização de deslocamentos ativos, tornando-se, assim, um instrumento para a promoção da acessibilidade urbana.

Por essas razões, entendemos que a proposição é adequada no mérito, reunindo as condições requeridas para sua aprovação nesta Comissão.

O voto, Sr. Presidente.

Diante do exposto, opinamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 169, de 2020, e, no mérito, pela sua aprovação.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcelo Castro. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Submeto à discussão a matéria. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discuti-la, declaro encerrada a discussão e submeto à votação simbólica.

Em votação o relatório apresentado pelo nobre Senador Zequinha Marinho.

As Sras. e os Srs. Senadores que concordam permaneçam como se acham. *(Pausa.)*

O relatório foi aprovado e passa a constituir parecer da Comissão, favorável ao projeto.

A matéria vai ao Plenário.

Vamos ao item 4 da pauta.

#### ITEM 4

#### OFÍCIO "S" Nº 33, DE 2019

#### - Não terminativo -

*Carta denúncia, dos garimpeiros de Serra Pelada, que relata alguns obstáculos para o exercício da garimpagem.*

**Autoria:** Cooperativa de Mineração dos Garimpeiros de Serra Pelada - COOMIGASP

**Relatoria:** Senador Zequinha Marinho

**Relatório:** Pela apresentação de requerimento de informação à Casa Civil.

#### **Observações:**

1. *Caso aprovado o requerimento de informação, a matéria ficará sobrestada.*

Concedo a palavra ao nobre Senador Zequinha Marinho, para a leitura do seu relatório.

**O SR. ZEQUINHA MARINHO** (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA. Como Relator.) - Obrigado, Presidente.

Eu quero fazer um resumo aqui em função da extensão do texto.

Por intermédio do Ofício nº 103, de 20 de fevereiro de 2020, foi encaminhado ao Ministro de Estado de Minas e Energia o Requerimento de Informação nº 756, de 2019, que solicitava informações sobre as providências adotadas pelo ministério para conter os atos relatados no Ofício nº 33, de 2019, da Cooperativa de Mineração dos Garimpeiros de Serra Pelada (Coomigasp). O ofício listava alguns obstáculos ao exercício legítimo e legal da garimpagem e acompanhava uma petição pública assinada por um total de 2.380 garimpeiros da região, pedindo providências ao Governo Federal para conter os desmandos na região.

O Requerimento de Informação nº 756, de 2019, solicitava as seguintes informações:

1. informações sobre as ações do Governo Federal para resolução dos litígios referentes à garimpagem na região de Serra Pelada, no Município de Marabá, Estado do Pará. Na verdade, boa parte dessa garimpagem aconteceu no Município de Curionópolis;
2. relatório sobre a capacitação de pequenos mineradores quanto a técnicas não poluentes de extração de ouro e outros bens minerais;
3. ações adotadas pela Agência Nacional de Mineração para resolução dos conflitos minerários que ocorrem na região de Serra Pelada.

Bom, Presidente, como pedido inicialmente, fiz a exposição inicial e agora quero a sua permissão para ir direto ao voto.

Diante dessas exposições todas, daquilo que já foi feito e do exposto aqui nesse documento, recomenda-se a apresentação de requerimento de informação endereçado à Casa Civil do Governo Federal.

Muito obrigado.

Esse é o voto.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcelo Castro. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Em discussão a matéria. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discuti-la, declaro encerrada a discussão e submeto à votação simbólica.

Em votação o relatório apresentado.

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

Aprovado o relatório, que passa a constituir o parecer preliminar da Comissão para apresentação de requerimento.

Fica aprovado o Requerimento nº 01, da CDR, o qual será encaminhado à Secretaria-Geral da Mesa para prosseguimento da tramitação.

A matéria fica sobrestada até o recebimento da resposta do requerimento de informação.

Em 15 de dezembro de 2023, a Comissão realizou, sob a condução do Senador Zequinha Marinho, um evento externo no Município de Novo Progresso, no Estado do Pará, para debater a construção da ferrovia Ferrogrão. Sendo assim, passo a palavra ao nobre Senador Zequinha Marinho, para fazer um balanço sobre o evento realizado.

Com a palavra, o nobre Senador Zequinha Marinho.

**O SR. ZEQUINHA MARINHO** (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA. Pela ordem.) - Presidente, eu quero aqui agradecer, incluindo a delegação desta Comissão, para que a gente pudesse ali fazer uma conversa com as lideranças da região da 163, no Município de Novo Progresso, Estado do Pará, o que ocorreu, em que pese algumas contrariedades manifestadas pelos indígenas, claro, mobilizados, orientados e financiados por organizações não governamentais, que são contra qualquer tipo de projeto de desenvolvimento, principalmente na área da construção de infraestrutura.

Então, assim, a gente fica sensibilizado, num linguajar bem popular, com pena, porque uma ferrovia é muito mais saudável do que uma rodovia para aqueles que moram numa região. Ambientalmente, a ferrovia não permite a espinha de peixe, aquelas vicinais ou estradas que saem de um lado e do outro, que permitem o avanço de pessoas sobre a floresta. A rodovia permite tudo isso e, ainda, no nosso caso lá, na BR-163, tem um trânsito que incomoda. A produção do Mato Grosso, de grande parte do Mato Grosso, é muito grande. E aquilo, além de queimar combustível fóssil, emite CO2 24 horas por dia - são milhares de caminhões indo e vindo ao mesmo tempo, numa rodovia estreita, perigosa, que causa acidente, que tem problema, em que morre gente, em que se atropela gente. Enfim, é um monte de defeito, mas é o que nós temos e que está acontecendo. Então, protestar contra a construção de uma ferrovia que tira grande parte desses caminhões de circulação, dá segurança, diminui esse trânsito - as pessoas podem ir e vir com tranquilidade. Na emissão, hoje - a questão está na moda: que projeto emite mais, que projeto emite menos -, de CO2, que é o gás do efeito estufa, a ferrovia economiza 77%.

Dá para você entender uma cabeça que se manifesta contra um projeto desses? Quer dizer, a pessoa termina se entregando de bandeja, numa leitura bem simples, de que está ali a serviço de quem não quer que o país se desenvolva, que melhore seu serviço para escoar a produção. De repente, essa produção escoada de forma mais barata, mais sustentável, pode, lá fora, trazer uma certa competitividade nos produtos, que é isso que não querem que a gente faça.

Mas vamos lá. No próximo mês de abril, meu Presidente - futuro Ministro também, estão falando aqui. Não tem problema, V. Exa. já foi e continua sendo -, o Ministério dos Transportes deverá entregar ao Supremo Tribunal Federal a atualização dos estudos envolvendo a Ferrogrão. Estamos em contato permanente com o ministério, a fim de acompanhar o andamento e ajudar a destravar qualquer nó, caso seja necessário.

Em dezembro do ano passado, esta Comissão, por força de requerimento por mim apresentado, promoveu o encontro regional no Município de Novo Progresso, no sudoeste do Estado do Pará. Realizamos em Novo Progresso, por ser este o município que contará com a maior força da ferrovia.

Com 933km, a Ferrogrão vai ligar Sinop, no Mato Grosso, aos portos de Miritituba, em Itaituba, no Rio Tapajós.

Mas gostaria de fazer um breve relato do encontro, que foi muito positivo para aproximar as autoridades da população daquele município.

Participaram do encontro: Prefeito de Novo Progresso, Gelson Dill; Deputado Federal Caveira; Deputados Estaduais Toni Cunha e Wescley Tomaz; Presidente da Frente Parlamentar de Vereadores do Mato Grosso e Pará, Vereadora de Novo Progresso, Adriana Manfro; Vereador de Novo Progresso Chico Sousa; Diretor de Relações Institucionais da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), Edinho Bez; Presidente da Aprosoja Pará, Vanderlei Ataídes; Presidente da Aprosoja Brasil, Antonio Galvan; Presidente do Sindicato dos Produtores Rurais de Novo Progresso, Rosana dos Santos; representante da Federação da Agricultura e Pecuária do Pará (Faepa), Agamenon Menezes; Presidente da União das Entidades de Sinop, Cleyton Laurindo; Diretor-Executivo do Consórcio de Municípios da Área de Influência das Hidrelétricas do Tapajós, BR-230 e BR-163, Neri Prazeres; Diretor-Executivo do Movimento Pró-Logística, Edeon Vaz; Presidente da Associação dos Terminais Portuários da Bacia Amazônica (Amport), Flávio Acatauassú; Cacique Geral da Terra Indígena Baú, Kei I Kaiapó; Coordenadora de Assuntos Territoriais da Secretaria Nacional de Transporte

Ferrovário do Ministério dos Transportes, Camila Lourdes da Silva; Coordenador de Obras e Projetos da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário do Ministério Dos Transportes, Vladimir Baleeiro.

No encontro, ficou evidente que todos desejam a implantação da ferrovia. seja produtor rural, governo ou indígena.

Inclusive, tenho informações de que o grupo técnico criado pelo Ministério dos Transportes para tratar particularmente sobre a questão indígena tem avançado bastante em seus entendimentos.

Esperamos que agora em abril, mês que vem, quando o Ministério dos Transportes entregar ao STF a atualização dos estudos, a Corte considere a dimensão desse projeto e permita a retomada desse empreendimento, que não é importante somente para o Pará ou para Mato Grosso; é importante para o Brasil!

Os indígenas, que reclamam tanto, Presidente... Quero só informar: na ferrovia, assim como na rodovia, ninguém passa em terra indígena, está certo? Ninguém passa em terra indígena, mas nas proximidades. E o Brasil tem um tratado assinado, com relação à Convenção 169 da OIT, de escutar povos originários que tenham interesses diretos ou indiretos em qualquer obra de infraestrutura no país. E o Governo Federal, através do Ministério dos Transportes, da direção que cuida desse setor - e aqui foi uma das moças que coordena esse movimento, esses estudos, que esteve presente e se manifestou ali...

Então, o Governo Federal está ouvindo, com muito respeito, com muita atenção, com muita consideração, todos os povos daquela região. Repito: o projeto não passa por nenhuma terra indígena ou quilombo, mas, em consideração ao tratado internacional do qual o Brasil é signatário, estamos acompanhando e vendo que o Governo está fazendo tudo da forma mais responsável possível.

Então, não há que se reclamar, absolutamente, de nenhum... Eu fiquei sabendo que esta semana, não sei se foi ontem, estavam fazendo protestos, uma das tribos. E essa tribo ficou muito longe.

Todo mundo que grita termina recebendo algum dinheiro, algum tipo de compensação. A gente entende perfeitamente. Eu tenho certeza de que aquilo que o Governo, através do Ministério de Transportes, achar conveniente, ele vai estar incluindo no projeto, algum tipo de compensação àquela gente que, de alguma forma, tem relação com a região e com o projeto que será nela construído.

O projeto é importante, fundamental, é prioritário para o Brasil e, principalmente, para o Centro-Oeste e para o Norte, em função da grande produção do Estado do Mato Grosso e da produção que já começa também dentro do trecho do Estado do Pará. Nós precisamos atender a isso.

Um dado para V. Exa. aqui é lembrar que, nesses últimos dez anos em que a gente tem discutido - discutido e discutido - sobre a Ferrogrão, depois, assistido à intromissão do Supremo Tribunal Federal, respondendo a uma denúncia - ou acatando-a -, uma ação do PSOL, que não tem voto aqui dentro, mas tem voto dentro do Supremo.

Então, eu entendo que os Ministros do Supremo são homens e mulheres altamente competentes, patriotas e brasileiros e precisam olhar com carinho para isso. Está, no Supremo, parece que já há mais de dois anos, parado tudo. Por último agora, foi encaminhado a um comitê de soluções de litígios. E eu não vejo litígio nenhum. A única coisa é que reclamam povos originários que moram na região. Mesmo não sendo diretamente afetados, estão sendo todos ouvidos e serão todos, literalmente, contemplados com políticas públicas do Governo para esse projeto.

Então, não tem nada contra. É claro que tem *lobby*, todo mundo sabe. O jornal *O Liberal* lá do Pará - não sei se V. Exa. o conhece -, um jornal muito sério, de muito peso, publicou, no ano passado ainda, sobre o *lobby* que é feito pelo Sul e pelo Sudeste para evitar que o projeto seja construído no Norte, porque todo mundo quer trazer para cá mesmo aquilo que seria direito de lá, para, pelo menos, escoar sua produção com o mínimo de eficiência e sustentabilidade.

Então, encerro aqui minhas palavras com relação ao evento. E a gente, que é democrata de berço, tem que entender que devemos dar oportunidade e palavra ao contraditório. Quem não quer tem que se manifestar. Lá não era uma reunião de Governo, mas uma reunião do Senado Federal, através desta Comissão, para reestimar e reanimar todos aqueles atores que são interessados e que precisam dessa ferrovia acontecendo o mais rápido possível.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcelo Castro. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Senador Zequinha Marinho, eu aproveito a oportunidade aqui para parabenizar V. Exa. pelo seu esforço, não só para promover o desenvolvimento do seu querido Estado do Pará, mas de toda a Região Norte do Brasil. Nós sabemos da pujança que é hoje o Estado Mato Grosso, campeão nacional de produção de grãos, maior produtor de soja do Brasil, de milho, de algodão, de bovinos. E essa produção precisa ser escoada naturalmente. E o Mato Grosso fica distante dos centros de exportação. Então, hoje uma das vias principais por onde escoar a produção do Mato Grosso é o Porto de Santos, através da ferrovia que existe hoje entre Rondonópolis e Santos. Eu estive lá recentemente e fiquei impressionado, porque essa é uma das portas de saída

da produção de grãos do Mato Grosso. Só essa ferrovia, que é a Rumo, transporta por dia 1,6 mil carretas de grãos, que chegam diariamente lá em Rondonópolis, contando aqui sábado, domingo, feriado e dia santo, porque são 365 dias no ano.

Além disso, nós sabemos que tem uma grande exportação do Norte, sobretudo, do Mato Grosso, através do porto de Miritituba, que foi objeto agora dessa audiência pública que V. Ex. fez, sobretudo a produção do extremo norte, do Mato Grosso, do Nortão, como eles chamam, onde está a cidade de Sinop, que vem exatamente atender esse escoamento, a necessidade desse escoamento - essa ferrovia Ferrogrão terá aproximadamente mil quilômetros de distância.

Então, um dos destinos da nossa soja, todos sabemos, é a Europa. Então, você imagina, uma soja produzida no norte do Mato Grosso ter que descer o mapa todinho do Brasil e ir para Santos, para depois subir e ir para a Europa. Quando, saindo de Sinop, muito mais prático, já subiria ali para o porto de Miritituba, que são mil quilômetros de lá, então pegaria o Rio Tapajós e iria para o Oceano Atlântico e iria para a Europa muito mais fácil, com muita maior facilidade.

Nós sabemos que ainda tem também a exportação da parte oeste do Mato Grosso, que vai através do Rio Paraguai. Tem porto e tem barcaças que transportam essa produção. E é evidente que o Brasil cometeu este grande equívoco histórico: nós começamos com ferrovias, como todos os países do mundo - a Europa, os Estados Unidos, o Japão, a Rússia, sobretudo os maiores países -, mas, na década de 50, com o nosso grande Presidente Juscelino Kubitschek, priorizamos as indústrias automobilísticas e priorizamos as rodovias.

Olha, uma coisa não é incompatível com a outra, pelo contrário, uma coisa depende da outra. Então nós poderíamos ter priorizado as rodovias sem, no entanto, abandonar as ferrovias, mas, literalmente, nós abandonamos. Muitas ferrovias que existiam no passado, hoje, não existem mais, que funcionavam, hoje não funcionam mais. E é evidente que a ferrovia e a hidrovía são os meios de transportes mais eficientes, porque gastam menos energia.

Então, essa é a grande capacidade dos Estados Unidos, que é um grande produtor de grãos assim como nós, eles exportam. A grande produção dos Estados Unidos é no meio oeste e eles exportam tudo pelo Rio Mississippi.

Todos nós sabemos que o transporte mais barato que se tem no mundo - ainda não inventaram outro, mas vão inventar, porque o ser humano não para - é o transporte fluvial, que é o que V. Ex. está defendendo; o segundo mais eficiente é o transporte ferroviário; e o menos eficiente e mais poluente é o transporte rodoviário, que é o que nós temos, que vai pela BR-163, ligando Miritituba a Sinop, no Mato Grosso.

**O SR. ZEQUINHA MARINHO** (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - E principalmente, Presidente, quando se transporta carga de pouco valor agregado, não é verdade?

**O SR. PRESIDENTE** (Marcelo Castro. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Exato.

**O SR. ZEQUINHA MARINHO** (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - É o minério, é a soja, é o milho, é essa coisa toda. Então, precisa baratear isso, há condições para isso.

Isso enquadra-se dentro daquilo que hoje todo mundo defende, a sustentabilidade. Por isso que eu digo que protestar contra a construção de uma ferrovia, a inteligência é muito pouca ou quase nada, deveria ser o contrário.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcelo Castro. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Não faz sentido esse tipo de dificuldade, porque, se não for a ferrovia, será a rodovia, que já existe.

Então, a proposta que está sendo feita é para melhorar, para tornar mais eficiente e, evidentemente, numa situação dessa, todos deveriam ficar a favor e não o contrário.

Então, mais uma vez, quero parabenizar V. Ex. pela iniciativa. É muito importante para que a gente possa realizar essa ferrovia tão importante, não para o Norte, não para o Mato Grosso e para o Pará, mas para o Brasil inteiro.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente sessão.

*(Iniciada às 10 horas e 02 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas e 48 minutos.)*