



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

REUNIÃO

13/08/2024 - 22ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO. Fala da Presidência.) - Havendo número regimental, declaro aberta a 22ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 13 de agosto de 2024.

Comunico que foi apresentado à Comissão o seguinte documento: Ofício 1.028, de 2024, da Anatel (Agência Nacional de Telecomunicações), sobre o estudo *Boletim Diagnóstico - Habilidades Digitais no Brasil e no Mundo*, que tem o objetivo de contribuir para melhor entendimento da situação atual e da evolução das habilidades digitais no Brasil.

O documento, nos termos da Instrução Normativa nº 12, de 2019, da Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal, estará disponível para consulta no *site* desta Comissão pelo prazo de 15 dias, podendo qualquer membro deste Colegiado solicitar a atuação neste período. Informamos ainda o arquivamento dos expedientes com prazos de manifestação encerrados.

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

Então, nós precisamos de 12 presenças.

Eu solicito aos gabinetes, aos chefes de gabinetes, para pedirem aos Senadores a assinatura.

Jayme Campos; Senadora Soraya Thronicke; Senador Rodrigo Cunha; Eduardo Braga; Veneziano Vital do Rêgo, por gentileza, pode assinar à distância; Carlos Viana; Weverton; Marcos Rogério; Senador André Amaral; Jader Barbalho; Senador Fernando Farias; Marcelo Castro; Zequinha Marinho; Cid Gomes; Randolfe Rodrigues; Rosana Martinelli, Senadora pelo Mato Grosso; Jaime Bagattoli, de Rondônia; Wilder Moraes, Senador de Goiás; Jorge Seif, de Santa Catarina; e o Astronauta Marcos Pontes, do Estado de São Paulo.

Peço também ao gabinete da Senadora Daniella Ribeiro para pedir para ela dar sua presença; também do Senador Irajá, de Tocantins; Vanderlan Cardoso, de Goiás; Sérgio Petecão, do Acre; Lucas Barreto, do Amapá - por gentileza, peço ao gabinete do Lucas para que ele assine a presença -; Otto Alencar; Omar Aziz; Humberto Costa.

Bem-vinda, Augusta Brito, Senadora que retorna aos trabalhos, estava licenciada, já deu a presença.

Beto Faro, que não falta; Senador Chico Rodrigues, que também é bem presente; Fabiano Contarato, por gentileza, assinar a presença; Castellar Neto, que eu ainda não tive o prazer de conhecer; Laércio Oliveira, lá de Sergipe; Luis Carlos Heinze, deve estar voltando; Esperidião Amin; Cleitinho; e Mecias de Jesus.

São esses que ainda não assinaram, falta pouco para iniciar nossos trabalhos. Temos muita coisa para votar hoje, são votações terminativas.

Muito bem, eu vou ler um requerimento... Há três novos requerimentos, porque os demais já foram lidos na semana passada. Ao fechar o quórum eu faço a votação deles.

ITEM 17

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 65, DE 2024

- Não terminativo -

Requer, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art.93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater sobre a importância do Setor de Rochas Naturais.

Autoria: Senador Laércio Oliveira (PP/SE) e outros.

Esse é o requerimento dele. Está lido. Ao chegar, ele justifica o requerimento.

Item 18.

ITEM 18

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 66, DE 2024

- Não terminativo -

Requer que na audiência pública objeto do REQ 59/2024-CI, com o objetivo de instruir o PL 576/2021 (Substitutivo-CD), seja incluído entre os convidados o senhor Rodrigo Lopes Sauaia, Presidente Executivo da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (ABSOLAR).

Autoria: Senador Sérgio Petecão (PSD/AC)

O Sérgio Petecão deve dar presença em nossa reunião.

Requerimento do item 19.

ITEM 19

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 67, DE 2024

- Não terminativo -

Requer que na Audiência Pública objeto do REQ 59/2024 - CI, com o objetivo de instruir o PL 576/2021 (Substitutivo-CD), sejam incluídos entre os convidados o senhor FERNANDO LUIZ ZANCAN, Presidente da Associação de Carbono Sustentável (ABCS), o senhor LUIZ CARLOS FOLADOR, Prefeito de Candiota (RS) e um representante da Associação Brasileira de Geradoras Termelétricas (ABRAGET).

Autoria: Senador Esperidião Amin (PP/SC) e outros

Bom dia! Vamos só dar a presença, Senador Jayme, por gentileza.

O Esperidião Amin não falta aqui com a gente, está faltando só a assinatura dele. É do Senador Esperidião Amin e do Senador Luis Carlos Heinze. Então, vamos aguardar um pouquinho para aguardarmos o quórum, para nós votarmos.

Vamos paralisar um pouquinho a nossa reunião até que a gente atinja doze presenças, faltam só três. *(Pausa.)*

Vamos retomar.

Tem o Projeto de Lei 1.649, que é o item 1 da pauta.

ITEM 1

PROJETO DE LEI Nº 1649, DE 2024

- Não terminativo -

Institui o regime especial de tributação para as obras de reconstrução de infraestrutura básica em casos de catástrofes e para obras de relevante interesse nacional.

Autoria: Senador Wilder Moraes (PL/GO)

Relatoria: Senador Mecias de Jesus

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. Em 21/05/2024 o Senador Mecias de Jesus apresentou as emendas 1-T e 2-T
2. Em 13/08/2024 o Senador Mecias de Jesus apresentou novo relatório à matéria
3. Após deliberação a matéria vai a CAE, em decisão terminativa
4. Votação simbólica

O Senador Mecias de Jesus está em deslocamento.

Agora, eu vou iniciar aqui a leitura *ad hoc* e pedir ao Senador Jayme Campos, para a gente não atrasar muito, para iniciar aqui a leitura do item 2, *ad hoc*.

ITEM 2

PROJETO DE LEI Nº 2082, DE 2019

- Terminativo -

Denomina Rodovia Alberto Dauaire o trecho da rodovia BR-356 entre as cidades de São João da Barra e Campos dos Goytacazes, no Estado do Rio de Janeiro.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Alan Rick

Relatório: Pela aprovação do Projeto, com a emenda de redação que apresenta.

Observações:

Votação nominal

Eu passo, para a leitura, ao Senador Jayme Campos, do Estado de Mato Grosso.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Como Relator.) - Bom dia, Sr. Presidente, Senador Confúcio.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Bom dia.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - É um prazer muito grande. Agradeço a V. Exa. a deferência de me nomear *ad hoc* para esta matéria tão importante, que é da relatoria do Senador Alan Rick.

Se me permite, eu vou à fase do relatório.

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei nº 2.082, de 2019, de autoria do Deputado Wladimir Garotinho, que denomina Rodovia Alberto Dauaire o trecho da rodovia BR-356 entre as cidades de São João da Barra e Campos dos Goytacazes, no Estado do Rio de Janeiro.

Para tanto, a proposição, em seus dois primeiros artigos, institui a homenagem a que se propõe tal qual descrita pela ementa. No terceiro artigo, ela encerra, igualmente, a cláusula de vigência, prevista para a data da publicação da lei em que se converter a matéria.

Na justificação, o autor destaca a história de vida e o legado do homenageado para o Município de Campos dos Goytacazes e para o norte fluminense que justificam, em seu entender, a atribuição do nome de Alberto Dauaire ao referido trecho da rodovia BR-356.

Na Câmara dos Deputados, o PL 2.082, de 2019, foi aprovado conclusivamente pelas Comissões de Viação e Transportes, de Cultura e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No Senado Federal, a proposição, à qual não se ofereceram emendas, foi distribuída para apreciação exclusiva e terminativa deste Colegiado.

Análise.

Nos termos do disposto no inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a este Colegiado opinar sobre proposições que versem, entre outros temas, sobre transportes terrestres, a exemplo da proposição em debate.

Ainda segundo essa mesma norma, conforme estabelecido nos arts. 49, inciso I, e 91, §1º, inciso IV, foi confiada à CI a competência para decidir terminativamente sobre o projeto, razão pela qual lhe cumpre apreciar seu mérito.

Ademais, em virtude do caráter exclusivo do exame da matéria, compete subsidiariamente a este Colegiado, em substituição à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, pronunciar-se também acerca dos aspectos constitucionais, jurídicos, em especial no que diz respeito à técnica legislativa, e regimentais da proposição.

Quanto à constitucionalidade formal do projeto, consideramos atendidos os aspectos relacionados à competência legislativa da União (art. 22, XI, CF), às atribuições do Congresso Nacional (art. 48, *caput*, CF) e à legitimidade da iniciativa parlamentar - neste caso, ampla e não reservada (art. 61, *caput*, CF) -, bem como ao meio adequado para veiculação da matéria.

Verificado o atendimento aos requisitos constitucionais formais, parecem igualmente atendidos os requisitos constitucionais materiais, de forma que não se observam na proposição vícios relacionados à constitucionalidade da matéria. Tampouco foram observadas falhas de natureza regimental.

A atribuição supletiva de nomes a infraestruturas constantes do Sistema Federal de Viação é regulada pela Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 1979, que dispõe sobre a denominação de estações terminais, obras de arte ou trechos de via do sistema nacional de transporte.

No que concerne à juridicidade, a proposta observa os preceitos da mencionada lei, especialmente aquele encartado no seu art. 2º, que determina que homenagens como a ora em exame sejam instituídas por lei especial, devendo a honraria designar "fato histórico ou [...] nome de pessoa falecida que haja prestado relevante serviço à Nação ou à Humanidade".

De outra sorte, a iniciativa encontra amparo na Lei 6.454, de 24 de outubro de 1977, que dispõe sobre a denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos, e veda, "em todo o território nacional, a atribuição de nome de pessoa viva ou que tenha se notabilizado pela defesa ou exploração de mão de obra escrava, em qualquer modalidade, a bem público [...] pertencente à União ou às pessoas jurídicas da administração indireta".

Alberto Dauaire faleceu em 8 de abril de 2016, preenchendo o pressuposto da referida lei.

No que concerne à técnica legislativa, no intento de aperfeiçoar a iniciativa em análise, um pequeno reparo redacional se impõe: em atenção à função metalinguística do discurso, deve-se colocar entre aspas o nome da rodovia objeto da modificação sugerida - "Rodovia Alberto Dauaire" -, a fim de promover a adequação necessária às normas estabelecidas pela Lei Complementar 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

No que diz respeito ao mérito, a proposição merece prosperar.

Alberto Dauaire nasceu em Campos dos Goytacazes no dia 27 de setembro de 1926, época em que a atual cidade de mais de 0,5 milhão de habitantes era apenas um vilarejo.

Durante as décadas de 1950 e 1960, Dauaire foi eleito Prefeito do Município de São João da Barra e Vereador por três mandatos.

Foi, ainda, Deputado Estadual eleito para a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro para nada menos que sete mandatos consecutivos, entre 1966 e 1995.

Enquanto Deputado, desempenhou diversos cargos no Poder Executivo, como Secretário Estadual de Assistência Social e Trabalho, em 1968, e Secretário na antiga pasta da Viação no Governo Leonel Brizola, em 1983.

Por tais razões, consideramos justa e merecida a homenagem proposta.

O Voto.

Ante o exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.082, de 2019, com a seguinte emenda de redação:

EMENDA DE REDAÇÃO Nº - CI

Coloque-se entre aspas a denominação "Rodovia Alberto Dauaire" na ementa e nos arts. 1º e 2º do Projeto de Lei nº 2.082, de 2019.

Sala de Comissões.

É o voto, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Bem, Senador Alan Rick, eu pedi para que o Senador Jayme Campos fizesse a leitura *ad hoc*...

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC. *Fora do microfone.*) - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - ... mas gostaria que V. Exa. pudesse fazer algum comentário sobre o seu relatório.

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC. Para discutir.) - Presidente Confúcio, quero primeiro agradecer a S. Exa., o Senador Jayme Campos, pela leitura do relatório.

É apenas para garantir esta justa homenagem.

O projeto é de 2019, de autoria do Deputado Wladimir Garotinho.

Esse trecho, da BR-356, entre a cidade de São João da Barra e Campo dos Goytacazes, no Rio de Janeiro, recebeu o nome do ex-Vereador, ex-Prefeito, ex-Deputado Estadual por tantos mandatos, Secretário de Estado do Rio de Janeiro. Justa homenagem; portanto, o nosso relatório foi nesse sentido.

E agradeço a oportunidade de poder compartilhar aqui este momento especial também para o povo das cidades homenageadas com o nome do ilustríssimo Dauaire, no trecho da BR-356.

Muito obrigado, Presidente. Agradeço ao Senador Jayme Campos.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

Está em discussão.

Há mais algum Senador que queira discutir? A palavra será concedida. *(Pausa.)*

Não havendo mais ninguém que queira usar a palavra, vamos passar, deixar para votar tudo em bloco, todos em bloco, ao final.

Encerrada a discussão.

Vamos passar... Esse é o segundo... Este.

Item 3 da pauta.

Vou pedir agora ao Senador Alan Rick para fazer a leitura *ad hoc* do item 3, por gentileza, no lugar do Senador Humberto Costa.

ITEM 3

PROJETO DE LEI Nº 3084, DE 2021

- Terminativo -

Dispõe sobre a implantação de infraestrutura cicloviária de caráter não-municipal.

Autoria: Senadora Nilda Gondim (MDB/PB)

Relatoria: Senador Alan Rick

Relatório: Pela aprovação do projeto, com a emenda que apresenta.

Observações:

votação nominal.

De autoria da queridíssima Senadora Nilda Gondim, relatado pelo Senador Humberto Costa - será feita a leitura *ad hoc* pelo Senador Alan Rick.

Com a palavra o Senador Alan Rick.

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC. Como Relator.) - Obrigado, Presidente.

Vamos direto à análise.

Como o PL passará apenas pela análise desta Comissão de Infraestrutura, é necessário analisar a matéria sob todos os aspectos, tanto de mérito como no tocante às questões formais.

Iniciando-se por esta parte, a União detém a competência exclusiva para legislar sobre as diretrizes da Política Nacional de Transportes (art. 22, IX), bem como sobre trânsito e transporte (art. 22, XI). O projeto, além disso, busca veicular suas alterações substantivas em diplomas existentes, em vez de produzir lei esparsa.

Quanto ao mérito, não há como não louvar a iniciativa da nobre autora da proposta aqui analisada. De fato, a bicicleta, como veículo de transporte, apresenta inúmeras vantagens sobre os automóveis, como apontado na justificção do PL, e está na essência do que se convencionou chamar de “mobilidade suave”, na qual os deslocamentos causam pouco ou nenhum impacto ambiental, e é alternativa para tornar as cidades mais agradáveis e sustentáveis e reduzir as emissões de gases de efeito estufa em uma escala planetária.

Para isso, a autora busca trazer a União para assumir suas responsabilidades, no tocante à implantação de infraestrutura cicloviária nos eixos de transporte sob sua responsabilidade, como ao longo das rodovias federais ou aquelas que atravessem a fronteira dos estados, como é o caso daquelas entre o Distrito Federal e seu entorno ou entre Teresina, no Piauí, e Timon, no Maranhão.

Por fim, quanto à técnica legislativa, entendemos que possam ser feitos alguns aperfeiçoamentos na redação do art. 3º do PL, particularmente no tocante a deixar clara a competência estadual para implantar as vias para bicicletas nos eixos intermunicipais. Tais alterações serão encaminhadas mediante emenda, ao fim de nosso parecer.

Voto.

Ante o exposto, votamos pela constitucionalidade e juridicidade do PL 3.084, de 2021, e, no mérito, por sua aprovação, com as alterações decorrentes da seguinte emenda:

EMENDA Nº - CI

Dê-se ao art. 3º do PL nº 3.084, de 2021, a seguinte redação:

“Art. 3º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 16.

VIII - planejar e implantar a infraestrutura ciclovitária de caráter interestadual ou internacional. (NR)

Art. 17.

IV - planejar e implantar a infraestrutura ciclovitária de caráter intermunicipal. (NR)

Art. 18.

V - planejar e implantar a infraestrutura ciclovitária de caráter municipal. (NR)””

É o voto, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Bem, está em discussão. (Pausa.)

Não havendo nenhum Senador ou Senadora que queira usar a palavra, está encerrada a discussão.

Vamos, então... Vou saltar aqui o item 4, que o Senador Relator está vindo e pediu para deixar para ele mesmo fazer a leitura.

Eu passo para o Senador Astronauta Marcos Pontes o item 5 da pauta.

ITEM 5

PROJETO DE LEI Nº 6206, DE 2023

- Terminativo -

Denomina Passarela Aureliano Henriques Brotto a passarela situada no Km 201,7 da BR-116, Rodovia Presidente Dutra, no Município de Arujá, no Estado de São Paulo.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Astronauta Marcos Pontes

Relatório: Pela aprovação com a emenda que apresenta

Observações:

Votação nominal

Com a palavra, o Senador Marcos Pontes.

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

Bom dia a todos.

Se me permite, eu vou direto à análise.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Fique bem à vontade.

O SR. ASTRONAUTA MARCOS PONTES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SP) - Nos termos do disposto no inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a este Colegiado opinar sobre proposições que versem, entre outros temas, sobre transportes terrestres, a exemplo da proposição em debate.

Ainda segundo essa mesma norma, conforme estabelecido nos arts. 49, inciso I, e 91, §1º, inciso IV, foi confiada à Comissão de Infraestrutura a competência para definir terminativamente sobre o projeto, razão pela qual lhe cumpre apreciar seu mérito.

Ademais, em virtude do caráter exclusivo do exame da matéria, compete subsidiariamente a este Colegiado, em substituição à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, pronunciar-se também acerca dos aspectos constitucionais, jurídicos, em especial no que diz respeito às técnicas legislativa e regimental da proposição.

Quanto à constitucionalidade formal do projeto, consideramos atendidos os aspectos relacionados à competência legislativa da União, às atribuições do Congresso Nacional e à legitimidade da iniciativa parlamentar - neste caso, ampla e não reservada -, bem como ao meio adequado para a veiculação da matéria.

Verificado o atendimento aos requisitos constitucionais formais, parecem igualmente atendidos os requisitos constitucionais materiais, de forma que não se observam, na proposição, vícios relacionados à constitucionalidade da matéria. Tampouco foram observadas falhas de natureza regimental.

A atribuição supletiva de nomes a infraestruturas constantes do Sistema Federal de Viação é regulada pela Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 1979, que dispõe sobre a denominação de estações terminais, obras de arte ou trechos de via do sistema nacional de transporte.

No que concerne à juridicidade, a proposta observa os preceitos da mencionada lei, especialmente aquele encartado no art. 2º, que propugna que homenagens como a ora em exame devem ser instituídas por lei especial, devendo a honraria designar “fato histórico ou [...] nome de pessoa falecida que haja prestado relevante serviço à Nação ou à Humanidade”.

De outra sorte, a iniciativa encontra amparo na Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, que dispõe sobre a denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos, e veda, em todo o território nacional, a atribuição de nome de pessoa viva ou que tenha se notabilizado pela defesa ou exploração de mão de obra escrava, em qualquer modalidade, a bem público pertencente à União ou às pessoas jurídicas da administração indireta.

Aureliano Henriques Brotto faleceu em 5 de novembro de 1989, preenchendo o pressuposto da referida lei.

No que concerne à técnica legislativa, no intento de aperfeiçoar a iniciativa em análise, um módico reparo se impõe: em atenção à função metalinguística do discurso, deve-se colocar entre aspas o nome da passarela objeto da modificação alvitrada - entre aspas, “Passarela Aureliano Henriques Brotto” -, a fim de promover a adequação necessária às normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

No que diz respeito ao mérito, a proposição merece prosperar.

Primogênito de uma família com ascendência italiana, composta por quatro filhos, Aureliano Henriques Brotto nasceu em 26 de dezembro de 1941, no Município de São Paulo, onde passou sua infância e adolescência.

Ainda na década de 1950, começou a trabalhar no ramo de combustíveis.

No final da década seguinte, mudou-se para Arujá, ocasião em que, juntamente com seu pai e dois irmãos, adquiriu um posto de combustíveis às margens da Rodovia Presidente Dutra.

Correto, generoso e de caráter forte, Aureliano Brotto foi bom esposo, bom pai e amigo muito dedicado de muitos moradores da cidade, os quais ficaram consternados quando, em 5 de novembro de 1989, em frente do próprio posto, foi atropelado ao ajudar uma pessoa a atravessar a rodovia.

Por tais razões, consideramos justa e merecida a homenagem proposta.

Voto.

Ante o exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.206, de 2023, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº - CI

Coloque-se entre aspas a denominação “Passarela Aureliano Henriques Brotto” na ementa e no art. 1º do Projeto de Lei nº 6.206, de 2023.

Esse é o relatório, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Está em discussão o relatório que acaba de ser lido pelo Senador Astronauta Marcos Pontes.

Algum Senador deseja comentar? (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discutir, encerrada a discussão.

Vamos ao item 4. Logo a seguir, passo ao item 1, que é do Senador Mecias.

ITEM 4

PROJETO DE LEI Nº 4392, DE 2023

- Terminativo -

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir a cabotagem aérea a empresas sul-americanas na Amazônia Legal.

Autoria: Senador Alan Rick (UNIÃO/AC)

Relatoria: Senador Marcos Rogério

Relatório: Pela aprovação do PL 4392/2023, com rejeição das emendas 1 a 3-CI e aprovação das emendas que apresenta.

Observações:

1. Em 05/03/2024 o Senador Mecias de Jesus apresentou as emendas 1 e 2
2. Em 15/03/2024 o Senador Astronauta Marcos Pontes apresentou a emenda 3
3. Votação nominal

Antes de passar a palavra ao Senador Marcos Rogério, a nossa Comissão, que cuida de muitas atribuições - rodovias, ferrovias, hidrovias, telecomunicações, viação, portos e aeroportos -, sente e manifesta, neste momento, em nome de todos os seus membros, um imenso pesar pelo acidente aéreo que ocorreu na sexta-feira passada, lá em Vinhedo, com a morte de 62 passageiros. Houve uma comoção nacional muito triste, e a nossa Comissão também se junta a todo o povo brasileiro nesse sentimento de dor e pesar.

Então, com a palavra o Senador Marcos Rogério.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Como Relator.) - Sr. Presidente, com sua permissão, passarei direto à análise da matéria, considerando que já consta no sistema toda processada.

Compete a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura, em caráter terminativo, a análise da matéria tanto sob o prisma da constitucionalidade e juridicidade, quanto em relação a seu mérito.

Quanto à constitucionalidade, o inciso XI do art. 22 da Constituição Federal determina que compete à União legislar privativamente sobre transporte. Igualmente, o inciso X do mesmo artigo determina que compete à União legislar sobre navegação aérea. Além disso, a proposição não está contida no rol de matérias de iniciativa privativa do Presidente da República, cabendo, portanto, iniciativa parlamentar. Quanto à juridicidade, a matéria está em consonância com o ordenamento jurídico nacional, inclusive no que concerne à técnica legislativa, tendo em vista que o texto do projeto se encontra igualmente de acordo com as normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95/1998, a qual trata da redação das leis.

Quanto ao mérito, compartilhamos da preocupação do nobre autor da matéria, Senador Alan Rick, com a falta de oferta de voos para a região amazônica, e concordamos que a autorização para a cabotagem por empresas sul-americanas poderia contribuir para melhorar essa situação. A região da Amazônia Legal engloba nove estados brasileiros - Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima, Tocantins e parte do Maranhão - e enfrenta desafios significativos em relação à infraestrutura de transporte aéreo. A vasta extensão e a complexidade geográfica da região apresentam obstáculos consideráveis para o estabelecimento e a manutenção de rotas aéreas eficientes. A falta de oferta adequada de transporte aéreo limita o desenvolvimento econômico e social da região, prejudicando não apenas os habitantes locais, mas também o potencial de turismo e negócios.

Causa-nos perplexidade que as empresas aéreas brasileiras não tenham interesse em oferecer serviços na quantidade necessária na região, a despeito do fato de que tais voos estejam quase sempre lotados. Deve-se destacar que nos últimos anos esta Casa tem votado favoravelmente a diversas medidas no sentido de aumentar a competitividade do mercado de transporte aéreo, como o fim das restrições de capital estrangeiro em empresas nacionais - é um exemplo.

No mesmo sentido, acreditamos, viria a medida proposta neste projeto, dada a concentração da oferta de assentos em apenas três empresas, as quais são responsáveis por atender a mais de 99% do mercado.

Creemos que a autorização para que empresas estrangeiras realizem essas rotas pode contribuir para uma maior conectividade dentro da Amazônia e dessa região com o restante do país, e, em consequência, para o nosso desenvolvimento regional e para a integração nacional. De fato, a entrada de novos operadores estrangeiros poderia trazer maior competitividade ao mercado, resultando em melhores serviços e preços mais acessíveis para os consumidores. Além disso, a competição gerada pela presença de empresas estrangeiras pode incentivar as empresas nacionais a melhorarem seus serviços, investirem em inovação e reduzirem custos operacionais.

É importante ressaltar que a medida da abertura unilateral do mercado à cabotagem não é inédita. O Chile já não restringe o mercado doméstico a empresas nacionais, e medida semelhante foi discutida no corrente ano pelo Governo mexicano.

Nota-se, portanto, que a cabotagem é vista internacionalmente como uma alternativa para o aumento de oferta de voos por meio do aumento da competitividade no mercado de transporte aéreo.

A proposta original pode, no entanto, ser aperfeiçoada. Em primeiro lugar, o projeto de lei sugere a abertura do mercado para as empresas sul-americanas, que poderiam mais facilmente atender à Região Amazônica.

Decidimos por ampliar o escopo do projeto, eliminando essa restrição e estendendo a permissão a todas as empresas estrangeiras que já operam voos internacionais na região. Sugerimos ainda a inclusão, no texto da lei, das hipóteses de voos domésticos previstas em acordos de serviços aéreos internacionais, que já são realidade em várias partes do mundo, em especial na Europa, e podem facilitar a adoção de um modelo similar na América do Sul.

Por fim, passaremos à análise das emendas apresentadas.

A Emenda nº 1-CI, do Senador Mecias de Jesus, expande a possibilidade de cabotagem, abrangendo empresas de qualquer nacionalidade, ponto já atendido em nosso relatório. A emenda também estabelece a prioridade para a realização de voos de carga de artigos essenciais e de primeira necessidade. Acreditamos que haveria maior flexibilidade regulatória se os critérios de priorização para o transporte de bens fossem definidos no âmbito das agências reguladoras. Dessa forma, eventuais mudanças e correções poderiam ser ajustadas sem a necessidade de autorização legislativa, o que garantiria maior agilidade na implementação e atualização das normas.

Portanto, recomendamos a rejeição da emenda.

A Emenda nº 2-CI, também do Senador Mecias de Jesus, mantém a autorização restrita a empresas sul-americanas e estabelece a prioridade para a realização de voos de carga de artigos essenciais e de primeira necessidade.

Como já expressamos, consideramos que a prioridade para o transporte de bens é tema mais apropriado que se deixe a critério das agências reguladoras, razão pela qual rejeitamos a emenda.

Por fim, a Emenda nº 3-CI, do Senador Astronauta Marcos Pontes, condiciona a autorização à observância da isonomia tributária, fiscal, trabalhista e previdenciária com as empresas brasileiras. Acreditamos que, para atingir esses objetivos, as empresas estrangeiras seriam obrigadas a constituir subsidiária no país, o que aumentaria os custos e a burocracia de suas operações e inviabilizaria a cabotagem da forma pretendida pelo projeto. Sua aprovação significaria que as empresas estrangeiras não poderiam usar os elementos mais favoráveis de suas estruturas de custos, como uma menor carga tributária, para oferecer um transporte mais acessível à população da Amazônia. Isso iria contra o objetivo do projeto e, por conseguinte, recomendamos a rejeição da emenda.

O voto.

Diante do exposto, o nosso voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.392, de 2023, com rejeição das Emendas nºs 1 a 3-CI, e aprovação das emendas que apresento como sugestão para a redação final.

Sr. Presidente, eu queria, ao finalizar o voto com a recomendação de aprovação do projeto, por sua constitucionalidade, adequação técnica do ponto de vista redacional, sobretudo cumprimentar aqui o Senador Alan Rick pela iniciativa deste projeto.

Obviamente que a abertura do mercado nacional para a aviação já é um objetivo antigo do Congresso Nacional. Nós já trabalhamos isso no passado, quando nós criamos aqui um ambiente de favorabilidade para as *low-costs* operarem no Brasil. Isso acabou não acontecendo, nós não tivemos o ingresso, a vinda dessas companhias para cá. Na verdade, logo após nós aprovarmos essa abertura, vieram também todas as crises, a pandemia e tantas outras coisas. Fato é que até agora nós não tivemos ainda a entrada no Brasil dessas companhias, dessas operadoras que, nos Estados Unidos, na Europa e em outros países, mundo afora, já operam e garantem voos com custo menor para o passageiro.

Para quem está na Amazônia brasileira - e por isso eu quero destacar o acerto do Senador Alan Rick -, para quem vive na Amazônia brasileira, nos estados do Norte do Brasil especialmente, o drama da aviação é um drama permanente. Nós temos voos lotados. Cada um aqui que representa estados diferentes pode falar da sua realidade local, mas eu posso falar - e certamente o Presidente, Senador Confúcio, que é de Rondônia também - com maior propriedade do Estado de Rondônia.

Nós temos voos regulares na capital saindo todos lotados. Quem tenta comprar passagem em cima da hora não tem vaga. No interior do estado, nós temos voos nas Cidades de Vilhena, Cacoal e Ji-Paraná. Você não consegue vaga para viajar nesses voos se tentar comprar com menos de três ou quatro semanas de antecedência. É uma dificuldade enorme.

Não é por falta de demanda que não tem mais voos, é por falta de voos, é por falta de operadoras. Então, o projeto de V. Exa. é um projeto que vai ao encontro - em socorro - daqueles que precisam. Ele vai atender àqueles que precisam: as pessoas.

Não se legisla aqui em torno de uma ofensa ao interesse nacional das operadoras nacionais. Não, as operadoras nacionais estão com seus voos lotados, servindo dentro da medida do que eles dizem poder servir, mas não é o bastante para atender às necessidades de quem vive nos rincões brasileiros, especialmente nos rincões da Amazônia brasileira.

Então, Senador Alan Rick, eu queria cumprimentar V. Exa. por essa visão abrangente, por essa visão conectada com o que o mundo já pratica: o Chile já pratica cabotagem na aviação, o México está se abrindo para cabotagem na aviação, e agora há este projeto, que tem um foco muito direcionado e um acerto para a Amazônia brasileira, porque tem uma característica muito específica, mas que é um projeto de interesse nacional porque, ao conectar os Estados da Amazônia brasileira, conecta-se o Brasil inteiro.

Parabéns a V. Exa. pelo acerto da iniciativa!

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC. *Fora do microfone.*) - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Está em discussão o projeto que acaba de ser lido pelo Senador Marcos Rogério.

Há dois inscritos, o Senador Alan Rick e o Senador Rogério Carvalho.

Com a palavra, o Senador Alan Rick.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Independência/PODEMOS - PA) - Sr. Presidente...

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC. Para discutir.) - Sr. Presidente, quero, primeiramente, agradecer a V. Exa. e, acima de tudo, me solidarizar - como V. Exa. anteriormente já fez menção - às famílias enlutadas pelo grave acidente, fatal, ocorrido em Vinhedo, São Paulo. O Brasil inteiro se solidariza, e nós no Senado também, com o sofrimento dessas famílias.

Sobre o projeto ora em análise, Sr. Presidente, em 2015, o Brasil aprovou o Pdar (Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional), que tinha como objetivo, Senador Marcos Rogério - e aqui eu agradeço efusivamente a V. Exa. pelas palavras e pelo brilhante relatório que, nessa construção conjunta que fizemos, melhorou ainda mais o nosso projeto -, como foco, garantir o crescimento, o desenvolvimento e a manutenção da aviação regional no Brasil. Mas o que aconteceu, de 2015 para cá, Senador Marcos Pontes, foi o fim das operações de várias companhias regionais, principalmente na Amazônia brasileira.

Eu cito, por exemplo, o caso do Acre. Nós tínhamos várias companhias regionais operando e hoje nós só temos dois táxis aéreos operando os voos entre os municípios acrianos, notadamente aqueles que são isolados. Até o início deste ano, nós só tínhamos, no nosso estado, duas companhias aéreas operando: a Gol e a Latam.

Depois de muitas conversas e de um trabalho de conscientização, de busca de entendimento, até mesmo nas propostas que nós apresentamos para melhorar as condições para as companhias aéreas brasileiras operarem nas regiões menos favorecidas e menos assistidas com o transporte aéreo, nós conseguimos, Senador Rogério Carvalho, o retorno da Azul Linhas Aéreas ao Estado do Acre, que, desde 2016, não operava mais no nosso estado.

No entanto, o objetivo deste projeto não é trazer dificuldades para as empresas nacionais. E eu quero dizer exatamente o porquê. Nós apresentamos, Senador Jayme Campos, o PL 4.388, de 2023, que hoje está sob relatoria do Senador Davi Alcolumbre, construído a várias mãos, com o apoio inclusive do Ministério de Portos e Aeroportos e do Ministério do Turismo, para que nós possamos fazer valer, Senador Rogério, exatamente o que diz o Pdar: o desenvolvimento da aviação regional. Como? Utilizando uma parte dos recursos do Fnac (Fundo Nacional de Aviação Civil), para reduzir o custo do querosene de aviação na nossa região. Em que pese esse tema e esse debate serem ainda maiores, do ponto de vista da precificação do querosene de aviação, atrelado ao dólar, que nós entendemos que eleva demasiadamente o custo desse combustível no Brasil, recentemente o próprio Ministro Silvio Costa, Ministro de Portos e Aeroportos, definiu com muita clareza o que acontece na nossa região. Ele disse que se tivesse um voo para Marte, seria mais barato do que voar para a Amazônia ou para o Acre, citando o nosso estado, devido ao altíssimo preço do querosene de aviação da nossa região.

Então, são projetos que tramitam. O primeiro, este da cabotagem, permitindo uma política de céus abertos, muito bem relatado pelo Senador Marcos Rogério. O Chile já abriu seus céus e à oitava liberdade do ar; o México já tem acordo, há muitos anos, com os Estados Unidos, e, em 2016, por exemplo, ampliou esse acordo, para atender justamente às regiões menos assistidas por empresas aéreas americanas; recentemente o Presidente Milei, na Argentina, há um mês, dia 10 de julho, publicou um decreto também abrindo os céus da Argentina para os voos internacionais, possibilitando uma maior competitividade.

Então, este projeto, no nosso entendimento, pode ser ainda debatido e melhorado na Câmara dos Deputados? É claro que pode. Este projeto, inclusive, é o primeiro que versa sobre o tema aqui no Senado, não é? Um outro foi aprovado, mas o nosso é o primeiro projeto, é o projeto que deu início a esse debate.

Portanto, nós temos a possibilidade de uma política de céus abertos no Brasil, conforme alguns países já implementam.

Portanto, nós temos a possibilidade de uma política de céus abertos no Brasil, conforme alguns países já implementam. E aí cabe ao Governo brasileiro, que eu entendo como grande liderança regional na América do Sul, debater isso com os países do Mercosul, assim como a Argentina já abriu, o Chile... O Brasil está debatendo exatamente a mesma proposta: possibilitar que as regiões menos assistidas possam ter uma oferta maior de voos, com um custo menor, principalmente porque nós tratamos aqui de uma operação internacional, com origem ou destino a aeroportos da Amazônia Legal. E isso baratearia de forma contundente o preço das passagens aéreas na nossa região.

Concomitantemente a isso, temos o nosso Projeto 4.388, que trata desse incentivo, para aeroportos com um número de até 15 pousos e decolagens diários em todo o Brasil. Senador Marcos Pontes, Senador Marcos Rogério, Senador Mecias, Senadores, nós temos a possibilidade de garantir uma política de aviação regional com preço reduzido do querosene para aeroportos regionais do Brasil, aqueles com até 15 pousos e decolagens diários.

Então, veja que nós também estamos propondo na reforma tributária, para fazer valer o nosso Pdar, que possamos implementar alíquota reduzida, para incentivar a aviação regional, para os voos regionais. Esse foi o escopo daquele projeto aprovado lá em 2015, o Pdar, que nunca foi implementado.

Então, eu entendo que é um desejo, é um objetivo do Ministério de Portos e Aeroportos, do Ministério do Turismo. Eu tenho absoluta certeza de que o Congresso cumpre o seu papel em aprovar a matéria nesse sentido, mas também devemos observar outros aspectos: fortalecer as nossas companhias nacionais com projetos como o nosso do Fnac e fortalecer as outras pequenas empresas regionais com os incentivos que nós estamos apresentando como emenda à reforma tributária para a aviação regional.

Eu digo que é um combo, são várias medidas para ofertar voos mais baratos, voos mais abrangentes em regiões menos assistidas, melhorando as condições aéreas no Brasil para todos os brasileiros.

Eu quero, mais uma vez, agradecer ao Senador Marcos Rogério pelo brilhante relatório e a todos os Senadores presentes, que eu tenho certeza de que sonham com uma aviação mais democrática, mais justa, com um custo menor no Brasil, objetivando reduzir as nossas desigualdades regionais.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito obrigado, Senador Alan Rick.

Com a palavra, o Senador Rogério Carvalho.

O SR. ROGÉRIO CARVALHO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - SE. Para discutir.) - Sr. Presidente, inicialmente eu quero cumprimentar o autor do projeto, Senador Alan Rick, cumprimentar o Senador Marcos Rogério pelo relatório.

Nós já tomamos e adotamos muitas medidas legislativas para tentar, num diálogo com as companhias aéreas, criar as condições ideais para que pudéssemos contar com a presença de novas companhias no nosso território.

Foi dito para a gente que bastava a gente não cobrar bagagem que elas viriam para cá, porque elas limitariam a capacidade de transportar carga e isso viabilizaria o negócio.

Então, nós estamos diante de um problema que é complexo. Muitas vezes, aqui, no nosso debate, a gente passa, o tempo todo, tentando tirar dinheiro do Governo, mas uma área como esta só se desenvolve se tiver financiamento intensivo.

Nenhuma empresa aérea vai se instalar no Brasil, nenhuma nova companhia vai crescer no Brasil se não tiver empréstimo para a aquisição de aeronaves, em volume. Nenhuma empresa aérea vai operar no Brasil se não tiver um fundo de subsídio, por conta da fragilidade do setor. É um setor muito sensível à variação cambial, é um setor que, ao ser sensível à variação cambial, porque o *leasing* é em dólar, porque o combustível é cotado em dólar, no momento em que tem algum estremecimento do cenário político internacional, é afetado diretamente, e esse setor rapidamente se descapitaliza, se endivida, e assim a gente vê grandes empresas se destruindo.

Nós precisamos entender que determinados setores da economia o Estado precisa acompanhar. "Ah, mas isso é setor privado, o Estado não tem que se meter". Ele não tem que se meter na briga entre os concorrentes, mas precisa ter clareza, o Estado precisa ter clareza de que ou tem alguma reserva para suportar momentos de dificuldades dessas companhias ou elas não sobreviverão, certo?

Todo transporte no mundo tem subsídio, ou a gente acha que os transportes terrestres, as malhas, os trens-balas da China, da Europa não têm subsídio público? Têm. Ou vocês acham que o transporte aéreo no mundo não tem subsídio público? Tem. Porque tem um bem maior que está por trás, que é a integração econômica, o desenvolvimento econômico, a circulação de inteligência, a circulação de mercadorias, a circulação de pessoas.

Nós entramos em bolhas, que nos isolam como se fôssemos todos adversários e como se a gente quisesse o Estado mínimo ou o Estado grande. Não, a gente quer um Estado que funcione, que promova o desenvolvimento, que promova o encontro de pessoas, a conectividade. A gente precisa de um Estado eficiente, capaz de dar conta das demandas da nossa realidade. E um país do tamanho do Brasil, com as diversidades que nós temos, com 3 milhões de habitantes no Mato Grosso, que é um país, com 3 milhões de habitantes - e é metade do Brasil - na Amazônia... Se você pegar a Amazônia, mais de 60% do território, toda a Região Amazônica, veja a quantidade de população, veja se tem escala para você bancar sem a presença de incentivos, se tem possibilidade de bancar uma malha aérea robusta com condição de atender no tempo e na hora para

promover o desenvolvimento da região. Inclusive, o desenvolvimento da região depende do transporte aéreo, por conta das longas distâncias, do tempo que se pode ganhar, do transporte em tudo.

Então, eu acho que a gente precisa fazer um esforço, continuar fazendo esse esforço e tentar compreender melhor. Acho que o projeto dá um passo, mas a gente precisa compreender melhor que este setor requer investimento para a aquisição de aeronaves, capital de giro para essas empresas, um fundo de estabilização para essas empresas sobreviverem.

Não é para ir tomar de qualquer jeito, mas com critério, de forma séria. O BNDES sabe fazer isso como ninguém. O BNDES é um banco extraordinário que a gente tem, que poderia estar cuidando disto, do desenvolvimento. Faz parte do objeto dele promover esse desenvolvimento, ter linhas de crédito, ter um fundo administrado por ele, para que pudesse equilibrar capital de giro, socorro etc., para que esse segmento possa funcionar, crescer e promover a integração nacional, que é fundamental para o crescimento e o desenvolvimento econômico.

Obrigado, Presidente.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Pela ordem, Sr. Presidente.

Presidente, eu queria fazer uma pequena manifestação.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Depois da palavra, pela ordem, do Senador Jayme Campos, a palavra estará com o Senador Mecias de Jesus.

Por favor, Senador Jayme Campos, pode se manifestar.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Para discutir.) - Serei rápido, Sr. Presidente.

Eu agradeço ao Mecias.

Eu quero aqui também dar um pitaco nesse assunto, que é muito importante.

Aqui o projeto do Alan Rick retrata a verdade, sobretudo bem relatado pelo ilustre e eminente Senador Marcos Rogério. Então, é um assunto que já vem se discutindo há muitos anos aqui na Casa, não é isso? Faz hora. Mas eu não tenho visto também, ilustre Senador Rogério, um mínimo de boa vontade por parte das empresas.

O sistema aéreo brasileiro está sendo estrangulado a cada dia que passa e piorando. Vamos ser bem honestos aqui, não é isso? Nós tínhamos uma empresa que fazia uma bela prestação de serviço aqui, que era a antiga Avianca, que deixou de voar no céu do Brasil. Então, virou aqui um verdadeiro o quê? Um cartel. Resumindo, três empresas detêm 99% de todo o transporte aéreo do Brasil. E, por incrível que pareça, as nossas passagens, as nossas tarifas são altíssimas, são muito caras. Infelizmente, ainda aqui é uma pequena parcela da população brasileira que voa de avião.

Com o transporte de ônibus coletivo, se o senhor fizer um comparativo, a diferença é gigantesca aqui. Por quê? Não tem um certo critério. Primeiro, evolução de preços todos os dias. Se você vai tirar passagem de Cuiabá para Brasília, que é uma hora e quinze, ontem estava R\$2,8 mil. É um absurdo. Se você vai daqui a Nova York, você paga R\$3,5 mil. Ontem para cá, eram R\$2,8 mil, em uma hora e quinze cravada, que eu paguei. Onde nós vamos parar?

Por outro lado, a cada dia que passa se diminui o número de aviões à disposição da população. Com essa possibilidade do Governo Federal, lançada há pouco dias, de permitir que as pessoas mais idosas possam fazer turismo no Brasil, o senhor imagine o tanto de pessoas que vão querer voar por um preço razoável que certamente será praticado para dar essa oportunidade ímpar a essas pessoas que não tiveram acesso de voar, até o dia de hoje, numa aeronave de grande porte no céu brasileiro.

Por outro lado, só para esclarecer ao ilustre Senador Marcos Rogério, no Brasil, essa região da Amazônia tem quase 30 milhões de brasileiros que moram ali - quase 30 milhões. Para você ter noção, na aviação nessa região, particularmente no meu Estado de Mato Grosso, são poucos na realidade, são 900 mil quilômetros quadrados - 900 mil quilômetros. A região, por exemplo, do norte do estado agora já está sendo atendida, certo? Para o senhor ter noção, Senador Presidente, tem quatro voos diretos hoje que são voos de grandes aeronaves no Aeroporto de Sinop. Se o senhor vir o movimento lá, todo dia fica gente para trás, não tem espaço.

Ontem eu vim, por volta das 18h, numa aeronave da TAM, só turista italiano e alemão, 73. Fiquei até com medo de o avião não decolar, cada um com aquele malão nas costas. Eu disse: daqui a pouco esse avião não vai dar conta de decolar. Ainda perguntei para o meu comandante se não botou tanque cheio, senão a gente não vai sair do chão, aqui. É gente demais.

Então, o que acontece? O Governo Federal dá o incentivo, que é a obrigação dele, eu tenho certeza, mas as empresas, por exemplo, têm que se adequar, têm que se modernizar. Eu assisti aqui, na Comissão de Infraestrutura, a um debate, inclusive da Presidente da Associação Nacional aqui. O cenário é mais horrível do que você pensa. Só falam em prejuízo. Será possível?

Até há poucos dias estava a GOL em recuperação judicial, a Latam já teve recuperação judicial. Toda a aviação tem vindo do covid, e hoje já é subsidiada a questão do querosene no Brasil, você sabe bem. Hoje já é subsidiada. Se você for adquirir um litro, o Alan Rick aqui, de querosene da sua aeronave lá, você paga, lá em Cuiabá, 6,8. Quando vai a uma empresa dessas de aviação aí, está o litro de 2,37, se não me falha a memória. Então já tem um belo subsídio. Os custos operacionais...

Talvez as empresas estejam sendo mal geridas, porque não falta financiamento de *leasing* internacional, que tem montanhas de dinheiro para financiar. Agora, o que nós precisamos é colocar, com certeza, à disposição da população um transporte aéreo, primeiro, de boa qualidade, não com esses aviões velhos que estão voando.

Eu vi ontem, no Jornal Nacional, que esse avião com que lamentavelmente aconteceu essa tragédia, lá em Vinhedo, era um avião com avaria, vazando óleo para tudo quanto é lado. A porta do avião não estava fechando direito ali, provado por A + B. A Anac tem que fiscalizar severamente, porque se está mexendo com a vida das pessoas. Então, as empresas também têm que se preocupar com aqueles que estão transportando, que são vidas dentro daquilo. E, sobretudo, a certeza de que um projeto como esse aqui vai melhorar, sobretudo abrindo a competitividade.

Não se melhora qualquer atividade empresarial em qualquer parte do planeta se não tiver a oferta. Não é isso? Aquela velha história, não é? Que tem que ter o quê? Concorrentes. E aqui não tem, no Brasil. A concorrência aqui está muito restrita, muito fechada. Então, nós temos que abrir os céus do Brasil, seja para empresas americanas, seja a chilena, seja argentina, seja alemã, para vir circular aqui, caso contrário, nós não vamos melhorar o transporte aéreo brasileiro. A cada dia que passa, está se precarizando mais, tendo em vista que as empresas, inclusive, não estão fazendo as manutenções adequadamente, como precisa ser feito. E nós precisamos o quê? Ter essa capacidade dessa inteligência de entender que só vão melhorar quando nós tivermos a oportunidade de ter mais competitividade. Caso contrário, vamos continuar por muitos e muitos anos pagando a passagem mais cara do planeta.

Já está tão caro esse país aqui, Senador Confúcio. Eu tenho um avião. Todos os anos você é obrigado a pagar um simulador nos Estados Unidos, para o comandante ir lá. Você sabe quanto custa um curso para o comandante ir lá e voltar? São R \$400 mil - US\$60 mil a primeira ida, do primeiro comandante. Aí você tem que pagar passagem, hotel, comida...

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - GO) - Um mês sem avião.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Um mês sem avião, que é o mais grave. É caríssimo e todos os anos. Inclusive, nós temos uma proposta aqui para que isso passe a ser de dois em dois anos, caso contrário, inviabiliza até o transporte privado, porque é muito caro. O Brasil não tem essa estrutura ainda para quem é proprietário de aeronave. Eu estou horrorizado de ver. Inclusive, eu faço um apelo a V. Exa. aqui para que conduza, através dessa Comissão, junto à Anac, para nós promovermos aqui a votação urgente. Ele me disse, lá, que um dos comandantes lá, um dos coronéis que é diretor da Anac, disse que depende de um voto só para votar. O senhor tem que votar, amigo. Como é que você vai pagar de simulador, anualmente, R\$400 mil? Para dois comandantes e um terceiro comandado, isso custa R\$1,2 milhão por ano praticamente. Um valor absurdo - um absurdo. Aí, com isso, inviabiliza tudo.

De forma que eu quero cumprimentar pelo belo projeto o Rogério aqui.

E nós temos que fazer alguma coisa, notadamente naquilo que possa melhorar a questão dos preços das passagens. Não adianta fazermos aeroportos maravilhosos. Bacana, muito bom! Mas também ali vira um verdadeiro *shopping*. Os aeroportos do Brasil não são aeroportos, são *shoppings*. Lá vende de toco de cigarro, pastel, guaraná... E ninguém aguenta também comer lá: lá um cafezinho com um pão de queijo custa R\$30. Assim que é. O aeroporto no Brasil é *shopping*. Vai lá para o senhor ver os preços - o senhor viaja todo dia. É aquele bando de butique, o escambau. Aí é muito caro. Fica até uma situação constrangedora. Eu vi um cara vender lá um picolé por R\$18 reais, R\$22 reais. O que é isso? Então virou só negócio. E, infelizmente, mesmo assim, as empresas de transporte aéreo estão numa situação difícil, praticamente todas com dificuldades de dar uma bela manutenção, algumas em recuperação judicial.

Entretanto, pode-se modificar alguma coisa? Podemos. O Governo Federal tem obrigação de fazer algum subsídio, alguns ajustes melhores? Tem. Mas não a vida inteira o Governo Federal ficar dando subsídio. No mundo inteiro, tem - nós reconhecemos -, mas dentro daquilo que for factível com a capacidade financeira do Tesouro Nacional brasileiro. Caso contrário, vai ter que criar um novo fundo, criar um aumento da tarifa, para dar o quê? Para subsistir? Não. Nós temos é que fazer urgentemente a abertura do céu brasileiro, particularmente para nós que estamos na sofrida Amazônia deste país, com quase 30 milhões de brasileiros ali. E V. Exa., que é da região, sabe perfeitamente que nós precisamos de uma mão amiga por parte do Governo Federal.

Então, eu encerro cumprimentado V. Exa. e, sobretudo, o autor do projeto, Senador Alan Rick.

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

Ainda temos inscritos os Senadores Mecias, Marcos Pontes e Wilder Moraes.

Eu quero aqui desejar boas-vindas à nossa Comissão ao Senador Castellar Neto. Muito obrigado. Seja bem-vindo à nossa Comissão, Senador.

Também a nossa querida Augusta Brito, que estava licenciada e é Vice-Presidente da nossa Comissão, retorna. Bem-vinda - viu, Augusta? - à nossa Comissão. Estava fazendo muita falta para nós aqui. Bem-vinda mesmo.

Bem, com a palavra, o Senador Mecias de Jesus.

O senhor pediu a inscrição?

O SR. CASTELLAR NETO (Bloco Parlamentar Aliança/PP - MG. Pela ordem.) - Não, Sr. Presidente. Quero só agradecer os votos de boas-vindas e dizer que estou à disposição da Comissão para contribuir nos trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito obrigado, Senador. Bem-vindo mesmo.

Mecias.

O SR. MECIAS DE JESUS (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - RR. Para discutir.) - Presidente Confúcio, eu serei breve, quero só cumprimentar esse grande amazônida Senador Alan Rick e também o grande amazônida Senador Marcos Rogério.

O projeto, sem dúvida nenhuma, merece os aplausos do Senado Federal, do Congresso Nacional, sobretudo merece os aplausos da Amazônia. O projeto foi apresentado pelo Senador Alan Rick, que conhece muito bem a Amazônia. E é preciso que, para legislar, os legisladores conheçam as realidades regionais. O Senador Alan Rick conhece, e o Relator, Senador Marcos Rogério, conhece também, indo e voltando, como se diz lá no meu estado. Portanto, quero cumprimentar e parabenizar o Senador Alan Rick pela grandeza do projeto e parabenizar e cumprimentar o Senador Marcos Rogério pelo brilhante relatório.

E há algumas coisas na aviação, Sr. Presidente, que são, eu diria, como se diz no Nordeste, de encabular: se eu tirar uma passagem, hoje pela manhã, na empresa Latam, na Gol, na Azul, para viajar às 11h da manhã, e eu pagar por ela R\$1 mil, se eu quiser adiar para a noite, eu já pago uma diferença enorme - já pago uma diferença enorme -, na mesma empresa, eu não mudei de empresa. Eu não sei o que acontece, mas eles não conseguem manter o preço por mais de uma hora. Você entra no site, compra uma passagem; uma hora depois, esse valor já subiu. É impressionante isso.

A Azul, por exemplo, opera lá em Roraima: de Boa Vista a Manaus e a São Paulo. Às vezes, para ir de Boa Vista para Manaus, que são 800km, uma hora de voo, eu pago mais caro do que se eu comprar direto para São Paulo. São coisas que só essas empresas aéreas... E a Anac poderia nos ajudar com isso; o Ministério de Portos e Aeroportos pode nos ajudar. Ou, quem sabe, Senador Marcos Rogério, podemos ouvir aqui estas empresas - a Latam, a Gol, a Azul - para saber o que acontece, por que, de repente, uma passagem muda de preço de um dia para a noite. Se eu remarcar uma passagem, eu pago 30%, 40%, 50%, às vezes até 100% a mais para remarcar uma passagem no mesmo trecho.

Eu já fiz isto - e com certeza alguns colegas já fizeram -: para vir de Roraima para Brasília, se eu tirar, pela empresa Latam ou Gol, indo para São Paulo, a passagem sai mais barata do que se eu tirar direto para Brasília. Tem coisas que são inexplicáveis. Então, é melhor comprar, às vezes, uma passagem para São Paulo, mesmo eu não indo para São Paulo, e eu desço em Brasília. Como diria o meu tio: "A gente engana a empresa aérea, diz que vai para São Paulo, mas desce em Brasília", porque sai mais barato. Tem coisas que é preciso explicar. Nas mesmas empresas nacionais, se tirarmos passagem em alguns voos internacionais, sai mais barato do que comprarmos aqui dentro para o próprio país.

Na Europa, a grande maioria dos voos dentro da Europa, a gente paga no máximo US\$100, em torno de R\$500, nos voos internos, às vezes com a mesma distância que aqui no Brasil. Então, é preciso que a gente realmente encontre algumas respostas, porque eles até agora não conseguiram nos explicar.

Já conversei várias vezes com representantes da Gol, da Latam, da Azul, em meu gabinete ou em algumas Comissões por aqui, e eles dizem que é falta de incentivo do Governo, que nosso querosene é mais caro. Mas, quando eles operam em voos na Europa, em voos internacionais, qual é a diferença? Eles não saem daqui também com o nosso querosene? Então tem algumas coisas que é preciso, de fato, a gente tentar explicar, porque a gente não consegue.

Esse projeto do Senador Alan Rick é uma proposta, é o início de um grande debate para se abrir o mercado para empresas estrangeiras operarem aqui dentro, porque existe um monopólio claro da Latam, da Gol e da Azul. E ainda há um sério movimento aí de que a Azul estaria comprando a Gol. O Cade tem que ficar atento a isto - o Cade tem que ficar atento a isto -: que a Azul estaria comprando a Gol.

E nós precisamos melhorar, sem dúvida nenhuma, o setor aéreo brasileiro, facilitando e possibilitando que as pessoas com menor poder aquisitivo possam voar, possam viajar, possam estar mais presentes, inclusive visitando familiares, passeando, fazendo turismo dentro do nosso país, que é um país belíssimo e que as pessoas não conhecem.

Eu quero aproveitar para convidar os brasileiros para conhecerem a Amazônia, para conhecerem Roraima, as belíssimas cachoeiras no Município de Amajari, no Tepequém, para conhecerem as belíssimas cachoeiras no Município do Uiramutã, mais de 150 cachoeiras catalogadas, belíssimas. Quem for lá certamente vai dizer que nunca viu nada igual. Portanto, Roraima, Acre, Rondônia, Amapá, os estados da Região Norte, da Amazônia brasileira, sem dúvida, têm muito a oferecer. E os brasileiros precisam conhecê-los, porque é conhecendo essas nuances, conhecendo amiúde, que se pode falar, como falaram aqui o Senador Marcos Rogério e o Senador Alan Rick, com propriedade daquilo que conhecem.

Finalizo parabenizando e agradecendo ao Senador Marcos Rogério por acolher a minha emenda.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito. Muito obrigado, Senador Mecias.

Com a palavra, o Senador Astronauta Marcos Pontes.

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

São três pontos, de uma forma rápida aqui.

Primeiro, com relação ao projeto, quero parabenizar o Senador Alan Rick e o Senador Marcos Rogério. Sem dúvida nenhuma, a aviação civil cumpre um papel enorme de integração do Estado e, como bem falou o Senador Rogério Carvalho, tem muitos outros interesses para o país, no sentido de desenvolvimento econômico e social também. E nós temos, vamos dizer assim, a obrigação de ajudar esse desenvolvimento.

Parte dessa necessidade pode ser resolvida através de incentivos, sem dúvida nenhuma, e através de outras medidas também - é sempre bom ressaltar -, desde o início da formação de pilotos aqui no Brasil, do incentivo aos aeroclubes, do incentivo à carreira dentro disso e do incentivo às pequenas empresas para entrarem no mercado, lembrando sempre da infraestrutura dos aeroportos regionais também, porque é muito importante essa manutenção. Eu já voei muito aqui no Brasil e nos Estados Unidos, como piloto, e você vê a diferença da infraestrutura de apoio à aviação regional e à aviação geral nos aeroportos, mas, sem dúvida nenhuma, nós precisamos ajudar.

Inclusive, foi aprovado aqui o PRS nº 55, que está lá na Mesa agora, para a criação da frente parlamentar para apoio à aviação civil aqui no Senado. Acho que, através de uma frente como essa, havendo representantes do país inteiro, nós poderemos trazer essas demandas e trazer soluções para esses casos todos.

Ponto dois: com relação ao acidente da sexta-feira, parabéns pelas suas palavras. Todos nós ficamos extremamente chocados e consternados com o que aconteceu. Todo acidente aéreo, infelizmente, tem esse efeito.

Eu trabalhei durante mais de duas décadas, quase três décadas, como investigador em prevenção e investigação de acidentes aéreos, e só gostaria de colocar um ponto: neste momento, o mais importante é que nós possamos apoiar as famílias que perderam seus entes queridos. Esse é o primeiro ponto e mais importante.

Existem muitas elucubrações, muitas coisas sendo faladas, tendendo a achar - entre aspas - "causas" no acidente. Um acidente aéreo não tem causas, ele tem fatores contribuintes que levam àquela ocorrência, e não ajudam em nada essas elucubrações neste momento. Isso não ajuda o Cenipa, que é o órgão responsável pela investigação... Ele tem 30 dias, geralmente, para fazer a apresentação do relatório preliminar. E, depois, os investigadores estão levantando cada detalhe para chegar nesses fatores contribuintes. Então, o que eu digo é assim: se alguma pessoa ou alguma entidade tiver alguma informação relevante, em vez de - entre aspas - ficar querendo "lacrar" na internet com relação a isso, entre em contato com o Cenipa e passe essas informações, para que isso seja integrado ali dentro da investigação e ela tenha os resultados mais precisos, para evitar outros acidentes futuros dessa mesma natureza. Essa é sempre a ideia da investigação para a prevenção de acidentes.

E o terceiro ponto é com relação a um outro ponto importante, que estava incluso aqui dentro do - deixe-me achar o número aqui - Projeto de Lei nº 6.206, que eu relatei. No meio ali, constava como faleceu o homenageado com a passarela: foi um atropelamento na Via Dutra. Este é um ponto importantíssimo aqui, já que estamos falando de acidentes também: a gente prestar atenção com relação a acidentes de trânsito no país. Isso é uma coisa que leva muitas, muitas vidas por ano. E eu acho que é importante que nós pensemos aqui alguma maneira de ajudar a reduzir esse número. Sem dúvida nenhuma, campanhas educacionais fazem parte disso, inclusive com a educação no trânsito desde criança, desde o começo

da formação, para reduzir esses números no país, porque realmente são números alarmantes os que a gente vê aí. E veja que esse homenageado faleceu exatamente de um atropelamento ali na Via Dutra. Então, é importante poder trabalhar com isso aí de alguma forma. Acho que esta Comissão está exatamente dentro desse contexto, e nós podemos pensar alguma maneira de redução de acidentes de trânsito, com campanhas para toda a população, campanhas nas escolas e assim por diante.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - O projeto está sendo muito interessante, motivando os Senadores a se manifestarem de maneira inteligente.

E, agora, o último inscrito é o Senador Wilder Moraes.

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - GO. Para discutir.) - Sr. Presidente, também queria dar uma contribuição aqui, também parabenizando o projeto do nosso Senador Alan Rick e também pegando um pouquinho aqui das falas do nosso Senador Jayme Campos.

Eu acho que esta discussão aqui - não só a questão das passagens aéreas no nosso Brasil -, acompanhando o raciocínio, que foi muito preciso aqui, do Relator e do autor do projeto... Nós temos um projeto em andamento aqui: no Governo anterior, no Governo do Presidente Bolsonaro, tinha o Voo Simples, que era exatamente para facilitar a vida da aviação no Brasil, mas isso acabou parando. Acho que nós vamos fazer um requerimento aqui - quero pedir o apoio dos colegas -, porque esse projeto aconteceu nos Estados Unidos e era para facilitar a aviação regional. É aquilo que o meu colega Jayme Campos acabou de dizer: o problema não está só na aviação aérea, mas também na aviação civil.

Hoje, os custos para a viação civil, que poderiam ter as aviações regionais... As pequenas empresas fecharam todas. No meu Estado de Goiás, a gente tinha uma grande empresa, que era Sete Táxi Aéreo, que fazia vários voos em várias cidades do Brasil, alimentando o sistema, e todas fecharam, entraram em uma dificuldade muito grande.

Para se ter uma ideia, Alan Rick, no Estado de Goiás - eu tive a oportunidade de ser Secretário de Indústria e Comércio -, nós tínhamos um ICMS de 15%. Ninguém abastecia no Estado de Goiás; as linhas regionais passavam todas com tanque cheio. Nós abaixamos o ICMS para 5%. A gente tinha uma receita bruta, no Estado de Goiás, de em torno de 30 milhões/ano; nós passamos para 50 milhões/ano, aumentamos a receita e começaram as companhias a abastecer no Estado de Goiás. Aquelas que estavam vindo de alguns estados colocavam algum combustível para não precisar andar com os tanques cheios. Saíam de São Paulo com 5%, em Goiás era 15% - ninguém abastecia no estado.

Então, acho que este debate é importante. Com o tamanho do nosso país, que é um país com dimensões continentais, todas as aviações têm que ser contempladas.

E eu faço um apelo para que a gente possa chamar aqui a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), porque o que a gente tem notado hoje é o que o Jayme disse, dos pilotos, para fazer o simulador. Hoje nós temos vários pilotos desempregados porque eles não têm condição de ter as carteiras de todos os aviões - é impossível. O que ele falou é verdade: gasta-se quase R\$1 milhão, dependendo do tamanho do avião. Tanto o piloto como o copiloto têm... E hoje é pior ainda: não tem agenda. Nós não temos simulador no Brasil, e não tem agenda. Para se ter uma noção, Jayme, os Estados Unidos já não estão querendo também fazer agenda com outros países, porque eles precisam renovar os pilotos dentro dos Estados Unidos. Então, para você tem uma ideia, se você não agendou no ano passado um simulador para um piloto da sua aeronave para este ano, você não tem agenda neste ano. Isso é um absurdo e dificulta a aviação no Brasil.

Eu quero fazer um requerimento, pedir o apoio dos colegas para que a gente possa trazer isso aqui, para fazer um debate. Se nós não temos simulador no Brasil, por que nós temos que fazer todo ano a questão do simulador lá fora? E o pior de tudo: para que serve o simulador? Qual é o objetivo dele para que se tenha resultado específico em cada ano que tenha que ser?

Eu converso com o piloto e pergunto: "O que você aprendeu de lá?". Ele sai de operar, na vida real, o avião dele e vai para o simulador. Nisso se gasta mais de uma semana para fazer o curso lá fora. Então, você tem o avião parado aqui no Brasil por um mês, com você precisando do avião, e os custos correndo.

Então, nós precisamos trazer as agências aqui para discutir não só a questão das companhias aéreas, mas também a questão da aviação civil aqui no nosso país.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - O Senador Esperidião Amin pediu o uso da palavra. Concedido.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Para discutir.) - Serei muito conciso, Presidente.

Primeiro, quero saudar a todos os companheiros - já saudei a nossa Senadora - e fazer minhas as suas palavras de sentimento de pesar e tristeza pelo acidente ocorrido na sexta-feira passada. Quando você vê a biografia das vítimas, só tem a gente boa. Foi isso que um jornalista catarinense, o Cacau Menezes, disse.

Era o pai que queria passar o Dia dos Pais com a filha, ou o pai que pediu para não ir, ou seja, todos gente boa e todos com motivação profissional, pessoal, familiar, explícita a respeito da viagem feita e não feita, porque houve também essa ironia. Então, minha palavra é só para complementar a sua e dizer que esses esclarecimentos que foram trazidos aqui, veja, são recorrentes.

Eu queria dizer que gravei bem a entrevista do CEO da Azul quando ele diz o seguinte, Senador Jayme Campos: o percentual do custo combustível na tarifa no Brasil é absurdamente diferente para pior, para maior, do que no mundo inteiro.

Eu não tenho a coletânea de informações, e isso varia muito, até em função da especulação sobre o petróleo, mas parece que é verdade que o combustível da aviação no Brasil é desproporcionalmente maior do que a média do mundo. E, se isso for a principal causa do encarecimento das tarifas, é alguma coisa estrutural, ou deveria ser tratada como tal; isso é, ou se cria, como falou aqui o Senador Wilder, uma pacificação para não haver guerra fiscal entre os estados, ou nós vamos viver um trolé de guerra fiscal de um estado para o outro querendo atrair um transporte regional para criar um *hub* do transporte regional. No meu estado está sendo feito isso, e todos têm que fazer. Então, é melhor que haja um consenso; é melhor do que 27 membros de uma família discutirem essa questão e competirem entre si; é melhor que haja um acordo que leve em conta esse fator e os demais que foram aqui mencionados.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Pois não, Senador Alan Rick.

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC. Para discutir.) - Para encerrar, Sr. Presidente, todas as contribuições levantadas pelo Senadores foram extremamente importantes. Agradeço a cada um deles.

E tudo que nós falamos se resume exatamente numa política nacional para o desenvolvimento da aviação com um preço, como já foi colocado aqui, de querosene de aviação justo, acessível não só para as companhias brasileiras, as grandes companhias, mas para a aviação regional. Isso passa pelo nosso projeto do Fnac, que traz o subsídio através dessa utilização de parte do recurso - são mais de R\$40 bilhões que podem ser utilizados para subsidiar. Mas, acima de tudo, é possível fazermos a diferença com uma política de precificação adequada à querosene de aviação. Isto é o grande fator: o preço do querosene de aviação para o encarecimento das passagens aéreas.

A gente pode fazer a política de céus abertos, que é fundamental, fazer um projeto nacional de aviação regional e uma política de financiamento para as aeronaves, para as companhias aéreas no Brasil, como foi dito aqui pelo Senador Rogério Carvalho, muito bem colocado. Se sobe o dólar, se há alguma situação internacional, os preços também disparam.

Então, tudo isso tem que ser observado, para que nós possamos garantir condições para uma aviação de mais qualidade, mais acessível ao povo brasileiro.

Obrigado, Presidente.

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

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Sr. Presidente...

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

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para discutir.) - Se o senhor me permite, o Senador Alan trouxe aqui uma informação sobre o Fnac, que é o Fundo Nacional de Aviação Civil do Brasil, que foi criado. E aí, por acaso... Não ia nem entrar nesse tema, acho que é outro tema para a gente discutir em um dia aqui na Comissão de Infraestrutura, mas fazer uma discussão mais profunda sobre o Fnac, sobre a existência dele, a finalidade dele e a efetividade dele.

Eu estava olhando aqui os últimos dados, de 2020 para cá. Em 2020, o fundo teve um aporte de 5,4 bilhões; desse valor, 149 milhões empenhados, 48 milhões pagos. No ano seguinte, 4,2 bilhões de aporte, 174 milhões empenhados, 73 milhões pagos. No ano seguinte, 3,6 bilhões, 136 milhões empenhados, 63 milhões pagos. E agora, no ano passado, 4 bilhões, 521 milhões empenhados, 257 milhões pagos. E neste ano, até agora, 2,8 bilhões, 177 milhões empenhados, 17 milhões pagos. Ou seja, todo ano você tem um aporte grande de recursos no fundo, mas o que é realmente efetivado em investimentos, em modernização, em melhorias para as operações regionais é muito baixo, está muito distante. Então, há uma distorção.

Nós criamos um fundo para estimular a aviação, para desenvolver a aviação regional no Brasil, mas ele não tem efetividade, ele não acontece na prática. Essa é uma discussão que nós temos que fazer, até porque, para onde está indo esse recurso? O que estão fazendo com ele?

Então, é um debate que nós temos que fazer, mas o tema aqui é o seu projeto, que é maravilhoso. Eu não queria me expandir nesse debate.

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

Então, está encerrada a discussão.

Esse projeto é não terminativo, é votação simbólica. Vamos colocar em votação? *(Pausa.)*

Esse aqui é outro projeto. Esse do Alan já foi discutido, e ele é terminativo aqui. Então, nós vamos só passar para o último. Eu gostaria do seguinte: se algum Senador tiver que sair, como tem votação nominal logo a seguir, e acho que dentro, mais tardar, de entre 20 minutos e meia hora, onde os senhores estiverem, podem votar à distância.

Aqui nós temos um quórum bom. Se a gente ficar aqui um pouquinho, a gente já fecha esse assunto rápido, e encerramos a nossa audiência.

Vamos votar em bloco, é bem simples.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Pela ordem.) - Para essa matéria terminativa, tem quórum suficiente?

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Tem.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Então, basta colocar primeiro, depois passa a outros projetos que não são, que independem de voto. Está me entendendo? O que não precisa de voto nominal fica para um segundo tempo. Aqui temos quórum. Temos aqui dois, três, quatro, cinco, seis, sete, oito, nove, dez, onze. É regimental, é possível.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Nós vamos fazer o seguinte: vamos votar aqui o item 1... o item 1, não, esse é do Mecias. De 2 a 6, todos já foram lidos, todos já foram discutidos. Não vou repetir porque é sobre nomeação, todos os senhores já sabem.

Vamos abrir a votação, e, logo a seguir, na votação, o Mecias começa a relatar o dele.

Então, estão em votação os itens 2, 3, 4, 5 e 6, já lidos e discutidos.

Pode abrir o painel, por gentileza.

(Procede-se à votação.)

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Estão em votação.

Agora eu já... Enquanto vamos votando, o Senador Mecias está com a palavra para fazer a leitura do seu projeto, também não terminativo, que é o Projeto 1.649, de 2024.

ITEM 1

PROJETO DE LEI Nº 1649, DE 2024

- Não terminativo -

Institui o regime especial de tributação para as obras de reconstrução de infraestrutura básica em casos de catástrofes e para obras de relevante interesse nacional.

Autoria: Senador Wilder Moraes (PL/GO)

Relatoria: Senador Mecias de Jesus

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. Em 21/05/2024 o Senador Mecias de Jesus apresentou as emendas 1-T e 2-T
2. Em 13/08/2024 o Senador Mecias de Jesus apresentou novo relatório à matéria
3. Após deliberação a matéria vai a CAE, em decisão terminativa
4. Votação simbólica

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Presidente... Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - É de autoria do Senador Wilder Moraes e relatado pelo Senador Mecias de Jesus.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Pela ordem.) - Presidente, só queria fazer uma intervenção.

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

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - A propósito dos requerimentos.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Logo a seguir.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Não só o meu, mas os requerimentos.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito, estão todos aqui já prontinhos, discutidos, só para votação.

Está em votação.

Senador Mecias, com a palavra.

O SR. MECIAS DE JESUS (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - RR. Como Relator.) - Sr. Presidente, eu gostaria de pedir vênua a V. Exa. e aos colegas para ir direto à análise do projeto de autoria do Senador Wilder Moraes, do nosso querido Estado de Goiás.

Análise.

Compete à Comissão de Infraestrutura, nos termos do art. 104, incisos I e II, do Regimento Interno do Senado Federal, opinar sobre o mérito de proposições que versem sobre obras públicas em geral e outros assuntos correlatos.

As enchentes ocorridas no Rio Grande do Sul reacenderam o debate sobre a criação de mecanismos mais efetivos de enfrentamento de catástrofes que atingem o nosso país. Além das medidas de cunho social e ambiental que devem ser tomadas pelos órgãos competentes, um dos principais desafios refere-se à reconstrução das infraestruturas básicas atingidas, tais como estradas e rodovias, hospitais, escolas e os sistemas de saneamento básico.

É nesse contexto que o mérito do projeto apresentado pelo Senador Wilder Moraes deve ser reconhecido. Tivemos a oportunidade de ver a solidariedade da população brasileira sendo estendida aos gaúchos por meio de doações vindas de todas as regiões do país. Em meio ao sofrimento da perda de familiares e de bens, esses cidadãos brasileiros se viram amparados por essa rede nacional de socorro voluntário.

Não é razoável, portanto, que o Estado, principal responsável por assegurar o bem-estar da população e pela reconstrução de toda a infraestrutura atingida, não faça a sua parte, tanto por meio de ações diretas de socorro, como de forma indireta, deixando de tributar as obras de reconstrução de infraestrutura básica destruídas pelas catástrofes.

Além disso, eminente Senador Wilder Moraes, autor do PL, acertou ao incluir no regime as obras de relevante interesse nacional, assim entendidas as que promovam o desenvolvimento econômico regional ou nacional, garantam a segurança ou a saúde pública, promovam a integração nacional, promovam a segurança nacional e sejam de interesse público notório, conforme definido em regulamento. A execução dessas obras será um instrumento eficaz nas mãos do Estado para atingir os objetivos fundamentais da República, previstos no art. 3º da Constituição Federal, em especial o de garantir o desenvolvimento nacional e o de reduzir as desigualdades sociais e regionais.

Quanto às emendas apresentadas, entendemos que elas aperfeiçoam o projeto apresentado, estendendo o regime tanto às receitas das pessoas jurídicas titulares de contratos de concessão de serviços públicos quanto às vendas ou às importações de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos, novos, e de materiais de construção para utilização ou incorporação nas obras de que trata o projeto.

Entendemos que a desoneração proposta no projeto de lei e aperfeiçoada pelas emendas funcionará como um importante mecanismo para baratear as obras de reconstrução de infraestrutura básica em casos de catástrofes e as obras de relevante interesse nacional, cooperando, desse modo, tanto com o restabelecimento dos serviços básicos para a região atingida, como um catalisador de desenvolvimento para as regiões de nosso país, por meio da realização de obras consideradas de relevante interesse social.

Quanto à técnica legislativa, no entanto, o PL merece reparos. Há um §3º no art. 2º cujo texto não está completo. Portanto, no substitutivo apresentado, retiraremos tal dispositivo e acrescentaremos as duas emendas, com pequenas alterações no texto, para aperfeiçoar sua técnica legislativa.

Com intuito de assegurar maior abrangência às necessidades das áreas afetadas e dos setores envolvidos, incluímos a reconstrução de moradias na definição de infraestrutura e acrescentamos, expressamente, a infraestrutura rural, especialmente na reconstrução de armazéns e silos destruídos, que são essenciais para a retomada da agropecuária em áreas afetadas por desastres.

Ato contínuo, estabelecemos que são obras de relevante interesse nacional aquelas que garantam segurança alimentar, evitando divergências interpretativas quanto à sua inclusão nos conceitos de saúde ou segurança nacional.

Ainda acrescentamos, na definição de infraestrutura, os sistemas de telecomunicações. Vimos, no recente caso do Rio Grande do Sul, que houve um grande prejuízo nas infraestruturas de comunicação. Dessa forma, acreditamos que essas sugestões aprimoram o projeto de lei apresentado pelo nosso querido amigo, Senador Wilder Moraes, garantindo maior clareza e abrangência.

Por fim, quanto à constitucionalidade, o projeto também merece reparos.

É que o art. 3º, VI, prevê que a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) também estará incluída no regime especial. Contudo, tal tributo, incluído no sistema tributário nacional pela Proposta de Emenda à Constituição 132, de 2023, ainda não foi criado. Ademais, qualquer benefício tributário referente a esse tributo só pode ser regulamentado por lei complementar.

Além disso, o §16 do art. 195, combinado com o inciso X do §1º do art. 156-A, e o art. 149-B, todos da Constituição Federal, proíbem a criação de incentivos e benefícios tributários de IBS ou CBS, salvo os previstos na Constituição. Por isso, no substitutivo, retiramos o mencionado inciso.

Por fim, Sr. Presidente, parabenizando o eminente Senador autor Wilder Moraes, nós apresentamos o nosso parecer e votamos pela aprovação do projeto de lei, na forma do substitutivo seguinte.

É o que eu tenho, Sr. Presidente.

A SRA. AUGUSTA BRITO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Em discussão o Projeto de Lei 1.649, lido pelo Senador Mecias de Jesus.

Pois não, Senadora Augusta.

A SRA. AUGUSTA BRITO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE. Para discutir.) - Eu gostaria de pedir vista do projeto. Acho que é muito meritoso, mas eu ainda tenho algumas dúvidas.

Quero parabenizar o Relator, que tão bem aqui conduziu, tirando algumas inconstitucionalidades, mas eu gostaria de pedir vista, e garanto que devolvo o mais rápido possível. Só para que eu tenha a segurança, também, jurídica.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

Então, vamos...

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - GO) - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - ... então, fazer pedido de vista coletiva?

Pois não, Senador Wilder.

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - GO. Para discutir.) - Sr. Presidente, eu, como autor do projeto, até porque eu, com todo o prazer, dei a vista... Inclusive, o nosso Relator, o Senador Mecias de Jesus, aperfeiçoou o projeto, mas esse projeto... A gente pegando o incidente, vamos dizer, o que aconteceu no Rio Grande do Sul, não seria justo a gente gerar impostos, em obras de infraestrutura, de ganho tanto do Governo Federal como estadual, no momento da reconstrução de um estado praticamente inteiro, em todas as áreas.

Mas eu acho que esse projeto tem uma relevância muito maior, porque ele também pode contribuir muito com o desenvolvimento do nosso país.

Imagine a construção de ferrovias, hidrovias, todas as áreas de infraestrutura do nosso país. Por que motivo nós temos que gerar ICMS, ISS, PIS, Cofins e Imposto de Renda se nós estamos devolvendo ou criando uma oportunidade de desenvolvimento do nosso país?

Com toda a certeza, Senador Marcos Rogério, Senador Alan Rick, em estudos nossos - esse projeto já era para ter sido apresentado há um certo tempo -, nós chegamos a ter redução de até 60% em valores de investimento em nossas infraestruturas. Enquanto nós poderíamos fazer as rodovias com concreto armado, com capa - o que é feito no mundo

afora -, nós fazemos hoje, temos que fazer, de repente, até com uma camada - em lugar que tem cascalho ou bica corrida -, para que possa fazer um maior volume de obras.

Por que motivo nós precisamos gerar isso, um imposto dentro do meu Estado de Goiás, se eu estou trazendo um benefício em muito maior proporção para o desenvolvimento do estado?

Eu acho que esse projeto, não só pela contribuição dos colegas, mas eu acho que é o momento de o Brasil pensar em como nós vamos fazer investimento em infraestrutura, se nós podemos tirar.

Para você ter uma ideia, em uma rodovia, nós conseguimos produzir os agregados praticamente na região. Você monta um britador na região e você tem que pagar desde o frete à exploração, à confecção dos agregados, e você vai fazendo em escala - todo mundo pagando. Se eu sou um empreiteiro, eu contrato um subempreiteiro, e isso chega a 60% até, dependendo, em alguns itens, a 70%.

Eu acho que isso não é inteligente para o nosso país, se nós estamos fazendo isso.

Então, nós estamos fazendo uma obra de infraestrutura no Estado de Goiás com dinheiro público, retomando os impostos para o estado, e ninguém ganha com isso se o objetivo nosso é a infraestrutura.

Então, eu deixo aqui esse depoimento, e, com toda a certeza, nessa questão de vista coletiva, que se possa imaginar que isso não vale só para a reconstrução do Brasil, mas também para todas as obras estruturantes que possam ser importantes para o desenvolvimento em todo o Estado brasileiro.

O SR. MECIAS DE JESUS (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - RR) - Sr. Presidente...

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

O SR. MECIAS DE JESUS (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - RR. Como Relator.) - Já foi pedido vista coletiva, e, naturalmente, esse é um direito da Senadora Augusta, que, inclusive, já reconhece que nós retiramos algumas inconstitucionalidades.

É que, no meu entendimento, é um projeto tão urgente, já que o Rio Grande do Sul passa por dificuldades e vários estados brasileiros estão em calamidade pública...

Eu gostaria de fazer um apelo, se for possível, para a Senadora Augusta, porque esse projeto não é terminativo aqui, mas que se pudesse fazer esse pedido de vista na Comissão de Assuntos Econômicos, na CAE, a quem cabe a palavra final. Aí, lá, sim, se ela pudesse ser sensível a esse apelo, não por mim, não pelo Senador autor do projeto, Wilder Moraes, mas pelos estados que passam por dificuldade, sobretudo o Estado do Rio Grande do Sul.

A SRA. AUGUSTA BRITO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Eu volto a parabenizar o Relator por ter realmente tirado algumas inconstitucionalidades e ao autor também, pela sensibilidade de fazer essa proposição, mas eu ainda me sinto muito insegura quando eu não sei realmente quem vai ser beneficiado com essas isenções, como é que vai ser compensado ou não.

Então, eu preciso só de um tempo - não sou contra o projeto -, para que eu possa entender melhor e ter a garantia de que não estou também facilitando algum tipo de fraude ou beneficiando alguém que não esteja por merecer, ou empresas particulares, enfim, alguma facilitação de fraude.

Então, preciso só pedir aqui, já considerar que tanto o Relator como o autor, parabenizando, mas preciso realmente dessa vista, para que eu possa ter certeza e saber também se eu posso contribuir.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Vista coletiva concedida.

O resultado, por gentileza.

A Secretaria, para estampar ali o resultado.

(Procede-se à apuração.)

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - São 12 votos favoráveis, nenhum contra.

Estão aprovados todos os projetos.

Os requerimentos, eu vou só... É votação simbólica.

Os requerimentos são - vou só fazer a leitura muito rapidinho do Eduardo Braga, solicitando debater concessão da Hidrovia do Madeira, que já foi lido; do Zequinha Araújo, alteração do Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten) - ele quer também essas informações; o 57, do Zequinha Araújo... Zequinha Araújo não; Zequinha Marinho. Ele solicita também a necessidade de incentivo às ferrovias autorizadas.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Independência/PODEMOS - PA) - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - O 10...

Só terminar.

Requer - o décimo é de autoria de Rogério Carvalho - audiência pública, para discutir a reestruturação para todas as carreiras das agências reguladoras; o 11º, Zequinha Marinho, disciplinar o aproveitamento do potencial energético *offshore*, que ele solicita; o 12, requerimento da Comissão de Serviços, audiência pública com o objetivo de debater concessões de hidrovias brasileiras, equivalente ao do Eduardo Braga; requer audiência pública, o 61, para incluir convidados em audiência pública, de Daniella Ribeiro; outro requerimento, o de nº 14, Senadora Rosana Martinelli, audiência pública para debater concessões ferroviárias no Brasil; o 15º, requerimento da Comissão, de Rogério Carvalho, solicitando sejam convidados representantes da Anatel para audiência pública; o 16º, do Senador Ireneu Orth, inclusão de convidados para audiência pública.

São esses os requerimentos em debate e em votação.

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC) - Pela ordem, Presidente. Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Pois não, pois não.

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC. Pela ordem.) - Pela ordem.

O item 14...

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Independência/PODEMOS - PA) - Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Vou passar a palavra ao primeiro que pediu, que foi Zequinha Marinho.

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC) - Pois não, Sr. Presidente.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Independência/PODEMOS - PA. Pela ordem.) - Item 11, Requerimento 59.

Eu quero apenas solicitar a troca de um convidado, que era o representante... Aliás, o Presidente da Associação Brasileira das Empresas Geradoras de Energia Elétrica (Abrage) pelo Presidente Dr. Guilherme Velho, que é o Presidente da Apine. Certo? Sai um e entra o outro - apenas fazer essa modificação.

Repito aqui: sai o Presidente da Abrage, e entra o Presidente da Apine, Dr. Guilherme Velho, por favor.

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC. Pela ordem.) - Sr. Presidente, pela ordem.

No item 14, Requerimento nº 62, também de audiência pública.

Solicito a inclusão de um representante da CNA (Confederação Nacional de Agricultura e Pecuária) para a audiência pública que vai debater as concessões ferroviárias e a ampliação da participação do modal ferroviário na matriz de transporte brasileira.

Inclusão de membro da CNA, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Requerimento da Senadora Rosana Martinelli.

Senadora Augusta.

A SRA. AUGUSTA BRITO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE. Pela ordem.) - Meu Presidente, eu queria só subscrever aqui o Requerimento 58, do Senador Rogério Carvalho; o 61, da Senadora Daniella Ribeiro; e o 63, também do Senador Rogério Carvalho.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

A SRA. AUGUSTA BRITO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Senador Marcos Rogério.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Pela ordem.) - Sr. Presidente, na verdade eu estou apenas fazendo um apelo aqui em nome do Senador Giordano. Ele pediu a inclusão de um convidado para uma audiência pública.

É o item 8, o Requerimento 56, de 2024, realização de audiência pública que vai debater o Projeto 327, de 2021, que trata do Programa de Aceleração da Transição Energética.

Ele está solicitando a inclusão da representação do setor de resíduos da Abrema (Associação Brasileira de Resíduos e Meio Ambiente), que representa os interesses de toda a cadeia do setor de resíduos sólidos urbanos, na pessoa do seu Presidente, Pedro Maranhão.

Ele está pedindo a inclusão para essa audiência pública do Presidente da Abrema, Presidente Pedro Maranhão.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

Eu gostaria que todos os Senadores subscrevessem esses requerimentos, porque nem todos os autores estão presentes.

Todos subscreveram?

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC) - Subscrevo, Sr. Presidente.

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

Em votação simbólica.

Discutidos, lidos...

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

Estão aprovados.

(São os seguintes os itens aprovados:

ITEM 8

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 56, DE 2024

- Não terminativo -

Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PL 327/2021, que “institui o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten); e altera as Leis nºs 13.988, de 14 de abril de 2020, 11.484, de 31 de maio de 2007, e 9.991, de 24 de julho de 2000”.

Autoria: Senador Zequinha Marinho (PODEMOS/PA) e outros

ITEM 10

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 58, DE 2024

- Não terminativo -

Requer a realização de audiência pública com o objetivo de discutir a reestruturação e valorização das carreiras das agências reguladoras para a infraestrutura nacional.

Autoria: Senador Rogério Carvalho (PT/SE) e outros

ITEM 11

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 59, DE 2024

- Não terminativo -

Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PL 576/2021 (Substitutivo-CD), que “disciplina o aproveitamento de potencial energético offshore; e altera as Leis nos 9.478, de 6 de agosto de 1997, 10.438, de 26 de abril de 2002, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 14.182, de 12 de julho de 2021, 10.848, de 15 de março de 2004, e 14.300, de 6 de janeiro de 2022”.

Autoria: Senador Zequinha Marinho (PODEMOS/PA)

ITEM 13

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 61, DE 2024

- Não terminativo -

Requer que na audiência pública objeto do REQ 58/2024-CI seja incluído entre os convidados o senhor Carlos Manuel Baigorri, Presidente da Anatel.

Autoria: Senadora Daniella Ribeiro (PSD/PB)

ITEM 14**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 62, DE 2024****- Não terminativo -**

Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de debater sobre concessões ferroviárias e a ampliação da participação do modal ferroviário na matriz de transportes brasileira.

Autoria: Senadora Rosana Martinelli (PL/MT) e outros

ITEM 15**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 63, DE 2024****- Não terminativo -**

Requer que sejam convidados representantes da Anatel (Agência Nacional de Telecomunicações) e da CSPB (Confederação dos Servidores Públicos do Brasil) entre os participantes da audiência pública, objeto do REQ 58/2024-CI, sobre a carreira e a importância das agências reguladoras vinculadas à infraestrutura do país.

Autoria: Senador Rogério Carvalho (PT/SE))

Muito bem.

Antes do encerramento dos nossos trabalhos, eu submeto à deliberação do Plenário a dispensa da leitura e a aprovação das atas da presente reunião e da reunião anterior.

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

Aprovadas as duas atas.

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

Muito obrigado pelo excelente desempenho da Comissão nesta manhã.

(Iniciada às 9 horas e 11 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas e 58 minutos.)