



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

REUNIÃO

01/04/2025 - 5ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Fala da Presidência.) - Bom dia!

Havendo número regimental, declaro aberta a 5ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 1º de abril de 2025.

Comunico que foram apresentados à Comissão os seguintes documentos: Aviso nº 214, de 2025, do Tribunal de Contas da União, que trata de acompanhamento, com o objetivo de verificar a condução de ações governamentais relacionadas aos contratos de concessões ferroviárias com prazo de vigência próximo do término; Carta 14/2025, da Academia Nacional de Engenharia, que encaminha posicionamento sobre a necessidade de manutenção das obras de arte especiais nas rodovias brasileiras.

Nos termos da Instrução Normativa nº 12, de 2019, da Secretaria-Geral da Mesa, o documento ficará disponível para consulta e eventual autuação pelo prazo de 15 dias, após o qual será arquivado.

Comunico ainda o arquivamento dos documentos que tiveram seu prazo de consulta encerrado.

A presente reunião está dividida em duas partes. E, agora, na seguinte ordem: audiência pública interativa...

Portanto, já quero antecipadamente agradecer a todos os convidados que se fazem presentes e, muito especialmente, a presença do Senador Beto Faro... Aliás, Fernando Farias, estou mudando do Pará para Alagoas, é uma transformação. (*Risos.*) Inclusive, em termos de superfície territorial, é bastante diferente. Peço desculpa.

Senador Confúcio Moura, que eu já saudei, Senador Fernando Dueire e meu querido amigo Senador Plínio Valério, sejam todos muito bem-vindos e, repito, todos aqueles que estão convidados para a audiência!

Portanto, dando curso, agora, à primeira parte da nossa reunião, esta parte destina-se à realização de audiência pública com o objetivo de debater a contradição na execução dos procedimentos de fiscalização do tempo de direção e descanso do motorista profissional e suas respectivas sanções, previstas na Lei dos Caminhoneiros, Lei nº 13.103, de 2015, com a precariedade da infraestrutura de pontos de repouso e descanso nas rodovias do país, em atenção aos Requerimentos nºs 11 e 22, de autoria deste que vos fala, do Requerimento 14, de autoria do Senador Marcos Rogério, e do Requerimento nº 24, de 2025, do Senador Zequinha Marinho, que são os requerimentos que subsidiam e sustentam esta reunião.

Convido para tomar lugar à mesa os seguintes convidados, que se alternarão aqui, uma vez que o número total de convidados é de 12: Adrualdo de Lima Catão; Leonardo Silva Rodrigues; Jeferson Almeida Moraes; Paulo Neri Santana; Frederico Toledo Melo; Diumar Bueno.

Cabem quatro? Então, até esses, por favor, são todos bem-vindos!

Seguem-se Frederico Toledo Melo, Gerente Executivo Trabalhista da Confederação Nacional do Transporte; Diumar Bueno; Valdir de Souza Pestana; e Paulo João Estausia, Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística. É "eustasia" ou "eustásia"?

O SR. PAULO JOÃO ESTAUSIA (*Fora do microfone.*) - É "estásia".

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - E antecipo que o terceiro bloco é composto pelos Srs. Sérgio João Wildner, nosso popular Manjuva; Giancarlo Pasa; José Aires Amaral Filho; e Hugo Leal. Vislumbro aqui a presença do Deputado Zé Trovão, que eu saúdo igualmente.

Antes de passar a palavra...

À medida que outros Parlamentares surgirem, você me avise para eu fazer a saudação.

Antes de passar a palavra aos nossos convidados, comunico que esta reunião será interativa, transmitida ao vivo e aberta à participação dos interessados por meio do Portal e-Cidadania, na internet, no endereço senado.leg.br/ecidadania ou pelo telefone 0800 0612211.

O relatório completo com todas as manifestações estará disponível no portal, assim como as apresentações que forem utilizadas pelos expositores.

Na exposição inicial, cada convidado poderá fazer uso da palavra por até cinco minutos, prorrogável, caso haja necessidade. Ao fim das exposições, a palavra será concedida aos Parlamentares inscritos para fazerem suas perguntas e comentários.

Gostaria de, antes de passar a palavra ao Sr. Adrualdo de Lima Catão, fazer uma breve digressão sobre o momento que nós estamos vivendo.

A Polícia Rodoviária Federal - eu li, inclusive, a instrução normativa -, acatando uma decisão judicial, está aplicando multas. Eu já lhe pediria que nos informasse quantas multas já foram aplicadas por esse motivo, ou seja, com essa capitulação? A paralisação de trabalhos por 11 horas é controversa e, além disso, há uma discrepância entre a realidade e a lei.

Eu vou sintetizar essa discrepância numa única fotografia: no meu estado, nós temos uma praça de pedágio, uma. E basta dizer que, só o transporte de frigoríficos, Senador Fernando - aves, suínos, somos o maior exportador, e nosso Zé Trovão sabe bem disso -, isso só pode ser transportado por caminhão. E só temos uma praça de pedágio no local em que era... aliás, um ponto de parada onde era a praça de pedágio...

O SR. ZÉ TROVÃO (Bloco/PL - SC. *Fora do microfone.*) - Com apenas 50 vagas...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... com um detalhe a mais. Eu fiz a solicitação, empurrado pelo Manjuva, em 2014; a concessão lá é de 2008, da BR-101; e, desde 2014, pedimos por escrito e, no dia 14, aliás, em 2014, o Dr. Jorge Bastos, que era o Diretor-Geral da ANTT, deferiu - em 2014! A praça de pedágio foi inaugurada, Senador Fernando Farias, pelo seu querido amigo, meu amigo também, Renan Filho, no dia 18 de abril de 2024 - dez anos.

No Brasil inteiro, a informação que eu tenho é de que em rodovias federais existem seis praças de pedágio, perdão, pontos de parada e descanso de motorista. Ponto de parada e descanso de motorista é o que estabelece um contraponto para a parada, quer dizer, a parada do caminhoneiro pressupõe que haja uma infraestrutura mínima de segurança, de coexistência: tomar um banho, descansar efetivamente... Então, não há uma relação entre o texto da lei e a realidade dos fatos. É nesse contexto que nós estamos procurando aqui luzes para uma solução que nos tire desse conflito constante que está acontecendo.

Já deixo aqui a palavra às Sras. e Srs. Senadores, incluindo aqui a possibilidade de participação de outros Parlamentares, além do Deputado Hugo Leal e do Deputado... Eu pediria para que o Deputado Zé Trovão, caso se interesse, já se inscreva aí.

Concedo, portanto, a palavra ao primeiro dos convidados, repito, com o objetivo de estabelecermos um projeto de conciliação, seja através de projeto de lei, seja através de termos de ajustamento de conduta, enfim, vamos analisar aqui todas as hipóteses.

Senador Bagattoli, seja bem-vindo! O senhor é o segundo caminhoneiro a aparecer aqui.

Então, na busca dessa solução, eu concedo a palavra, por cinco minutos, inicialmente, ao Sr. Secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo de Lima Catão.

O SR. ADRUALDO DE LIMA CATÃO (Para expor.) - Muito obrigado, Senador Esperidião Amin.

Eu queria, inicialmente, parabenizar esta Casa pela realização desse tipo de debate, que é sempre muito importante no aprimoramento da regulamentação na área do trânsito, que sempre enfrenta grandes desafios. Sempre com muita boa vontade, o Congresso Nacional busca encontrar meios de reduzir a mortalidade no trânsito brasileiro, que, infelizmente, alcança o número de cerca de 35 mil pessoas mortas por ano, em sinistros de trânsito. Então é sempre muito importante que esta Casa tenha contribuído para o aprimoramento regulatório na área do trânsito.

Nesse tema específico, eu queria brevemente esclarecer a competência da Senatran, que é a Secretaria Nacional de Trânsito e é o órgão executivo de trânsito da União. Ela é secretária do Contran, que é o principal órgão regulador infralegal e que também, nesse caso, pode servir para, se for o caso, aprimorar a regulamentação nessa área, claro, após essas discussões. A Senatran, nesse caso, também é vinculada ao Ministério dos Transportes.

Então, posso falar também um pouco que o Ministério dos Transportes - o Senador Esperidião Amin lembrou que o Ministro Renan Filho recentemente inaugurou esse ponto de parada de descanso em Santa Catarina - tem investido muito fortemente nesse tipo de equipamento, porque ele é um equipamento, claro, fundamental para a redução desse nicho de trânsito, e isso tem sido uma nova política no âmbito do Ministério dos Transportes, tocada pela Secretaria de Transporte Rodoviário, da minha querida colega Viviane Esse. E é importante destacar que o Ministério dos Transportes tem aumentado muito o investimento público e privado, prevendo a necessidade desse tipo de equipamento nos novos leilões, que têm acontecido também em quantidade muito maior do que nos últimos anos.

Então, a tendência é que esse problema, essa relação factual aí entre a lei e a realidade venha diminuindo ao longo do tempo. O problema, claro, é que o tempo a gente não tem. Agora, o problema está acontecendo, e aí a Secretaria Nacional de Trânsito se coloca à disposição para - ouvindo tanto os afetados diretamente pela questão quanto o órgão de fiscalização, que é o competente para lá na ponta fazer a fiscalização efetiva ou não da lei - aprimorar ou não essa regulamentação.

Quando fui convidado, Senador, pelo Senador Marcos Rogério para tratar desse assunto, apontei para ele que o Contran já prevê no manual de fiscalização situações excepcionais. É claro que essas situações excepcionais precisam ser avaliadas pelo órgão que faz a autuação. As situações excepcionais, naturalmente, são aquelas em que se verifica não haver pontos de parada suficientemente aptos para receber os caminhoneiros, e evidentemente nesse caso não caberia multa, que é quando no manual de fiscalização se prevê quando não autuar: nessas situações excepcionais. Evidentemente saber se há ou não há uma situação excepcional sempre pode ser um problema de interpretação, claro. Esse problema de interpretação pode ser, inclusive, levado a uma discussão no âmbito dos recursos - defesa prévia de multa, recurso para a Jari -, porque as pessoas têm direito, todo indivíduo tem direito a recorrer de uma multa, mas é claro que este debate aqui pode ser inclusive aprimorado para a gente eventualmente vislumbrar uma forma de deixar mais clara essa situação.

Hoje, a princípio, eu entendo que a regulamentação...

(Soa a campainha.)

O SR. ADRUALDO DE LIMA CATÃO - ... já prevê isso e que caberá, claro, ao órgão de fiscalização verificar cada situação.

Então, aparentemente, demonstrei essa possibilidade ao Senador Marcos Rogério, que me convidou para participar da audiência pública - muito lisonjeado -, e estou também à disposição de ouvir os questionamentos, e me coloco à disposição aqui também da Polícia Rodoviária Federal e das polícias estaduais, quando for o caso, para ajudar nesse propósito.

Muito obrigado a todos.

Eu estou aqui à disposição, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - É lógico que isto não constrange nem inibe outras intervenções: já temos aqui inscritos o Senador Confúcio Moura, o Senador Fernando Farias, o Senador Jaime Bagattoli e o Deputado Zé Trovão.

Mas eu só queria lhe solicitar que levasse ao ministério essa informação que eu prestei. De 2015 para cá, em rodovias federais foram implantados seis pontos de parada e descanso para o motorista. E a lei já previa - lei. Recomendaria que o senhor levasse ao Ministério dos Transportes a seguinte recomendação: além de cobrar dos contratos de concessão existentes, jamais assinar contratos de otimização que estão em curso, inclusive em Santa Catarina, sem incluir os pontos de parada e descanso de motorista e sem incluir - queria que constasse na ata, viu? - o *free flow*, cujo Relator foi o nosso querido Senador Jayme Campos, com quem eu fiz parceria.

O *free flow*, a partir de hoje, em São Paulo, já está representando mais de 35% de redução na tarifa da chamada ViaOeste, que é a Raposo Tavares e mais uma outra rodovia, sem investimento - redução de tarifa pela mudança do processo de cobrança. Por quê? Porque onde todos pagam, todos pagam menos.

Então, essas duas reivindicações eu queria já assinalar neste início.

Concedo a palavra ao Sr. Leonardo da Silva Rodrigues, Coordenador-Geral de Operações Rodoviárias do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

O SR. LEONARDO SILVA RODRIGUES (Para expor.) - Bom dia a todos.

Quero agradecer o convite para o Dnit participar desta audiência pública para tratar deste tema, que é extremamente importante para o nosso transporte de carga, para esse modal rodoviário, que é tão representativo na economia brasileira como um todo.

Agradeço ao Senador Esperidião Amin pelo convite e saúdo os demais participantes aqui da mesa.

Como o próprio Adrualdo Catão já comentou, o Dnit está dentro desse sistema, tratando sobre a parte dos pontos de parada e descanso, justamente na parte da infraestrutura, e, como bem comentado, eu acho que é esse elo entre a fiscalização - que é válida, necessária de acordo com o previsto legal - e a disponibilização dos locais para que se faça cumprir essa legislação, que eu acho que é extremamente importante.

Nós temos trabalhado desde 2015, desde a promulgação da Lei dos Caminhoneiros, para avançar nessa questão com relação aos pontos de parada e descanso, que é um desafio muito grande quando se trata da infraestrutura pública, da infraestrutura promovida pela administração direta. Nesse desafio, a gente vem trabalhando junto com a própria Senatran, com o próprio Ministério dos Transportes, trazendo essas dificuldades, buscando algumas soluções, mas esbarrando também em algumas limitações.

É importante destacar que sempre a ideia inicial foi a gente trabalhar com as infraestruturas já existentes na rodovia - e aí se destacam os estabelecimentos comerciais, postos, hotéis ou qualquer outra coisa - e alguns equipamentos públicos, como a própria Secretaria de Fazenda, uma própria praça de pedágio, um posto da Secretaria de Fazenda.

Então, sim, a utilização desses equipamentos já preexistentes também é fundamental nessa cadeia para que a gente possa instituir uma rede de apoio aos caminhoneiros.

Só para fazer um recorte, quando o Senador Esperidião Amin apontou sobre os pontos que foram instalados desde 2014, como ele mesmo apontou...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Em 2015.

O SR. LEONARDO SILVA RODRIGUES - Em 2015, desculpe-me.

Por parte do Dnit, a gente tem o reconhecimento dos estabelecimentos comerciais. Hoje nós temos 117 estabelecimentos comerciais reconhecidos como pontos de parada e descanso, e esse reconhecimento também não é tão simples porque ele esbarra em algumas questões que partem da iniciativa do próprio proprietário do estabelecimento.

A gente tem algumas questões que a gente precisa respeitar: questões trabalhistas e questões de higiene e segurança do trabalhador, que eu acho que são fundamentais. Também não adianta a gente disponibilizar qualquer espaço e achar que o motorista tem condições de fazer um repouso adequado de uma jornada de trabalho naquela situação.

Ainda tem as outras situações que são muito relevantes também. Se você não tiver um estabelecimento com todo esse controle, com todas essas questões de higiene e segurança, você pode também tornar um ponto de dificuldade, um ponto de problemas de segurança pública com qualquer outra situação. Então isso também é muito relevante, até no ponto de a gente fazer esse reconhecimento. Porque se a gente faz o reconhecimento de um estabelecimento e esse estabelecimento tem algumas questões...

(Soa a campanha.)

O SR. LEONARDO SILVA RODRIGUES - ... que são conduzidas lá de forma não legal, digamos assim, eu acho que isso também prejudica esse processo.

Então, o trabalho do Dnit hoje é nesse reconhecimento, é de prover uma infraestrutura com equipamentos públicos já existentes que se possa ampliar. A gente vai utilizar também, em rodovias que retornaram da concessão, as antigas praças de pedágio, como foi feito lá em Santa Catarina, para poder utilizar esses espaços também - lógico, de forma segura, a gente também tem que zelar muito pela segurança viária do acesso aos veículos, da saída dos veículos para a rodovia, para também não incorrer em qualquer sinistro de trânsito.

Mas a gente está trabalhando nessa linha para fomentar essa ampliação da malha. E quem precisar consultar essa malha, ela está disponível tanto no *site* do Dnit, como no *site* do Ministério dos Transportes e da própria Senatran.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Agradeço pela contribuição do Sr. Leonardo. Apenas gostaria que o senhor complementasse depois: quando reconhece um posto de gasolina, por exemplo... Nós temos um caso lá, Itajaí. Itajaí hoje está localizada no centro do furacão, é o maior nó do Brasil. No Brasil não existe outra encrenca maior. Ali tem um posto de gasolina credenciado, que foi vendido para a construção de uma grande loja.

Aí vocês dão baixa do reconhecimento ou ele não precisa comunicar? Então, eu só queria lhe pedir que atualizasse esta informação, que não deixa de ser alvissareira de ter 115 reconhecidos: se, no caso de dar baixa, se reduz esse número.

O SR. LEONARDO SILVA RODRIGUES - A comunicação... Quando ele tem um interesse de descredenciamento, e a venda do estabelecimento é um dos motivos de descredenciamento, ele tem que nos comunicar para que nós façamos essa atualização.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Então, leva esse... Veja o de Itajaí. Obrigado.

Com a palavra o Sr. Jeferson Almeida Moraes, Coordenador-Geral de Segurança Viária da Polícia Rodoviária Federal.

Eu queria que o senhor assumisse aqui a posição de nosso guardião. Nós temos o maior respeito pelo trabalho dos senhores, mas neste momento vocês andam sendo muito xingados, porque quem entrega o boleto de multa, de notificação... Então eu quero me solidarizar com a função, tão vital para o Brasil, de nos dar segurança nesse nosso aparato arterial venoso, que é o nosso sistema de circulação das nossas esperanças, mercadorias e pessoas.

Por favor.

O SR. JEFERSON ALMEIDA MORAES (Para expor.) - Bom dia, Senador. Obrigado pela oportunidade aqui. Eu quero fazer uma saudação aqui aos meus companheiros de mesa, aos Senadores, aos Deputados presentes, às pessoas que estão representando aqui os vários interessados, transportadores, motoristas.

Eu sou Jeferson Almeida, Coordenador-Geral de Segurança Viária, e eu me sinto bem tranquilo com a fala do nosso Senador, porque, como PRF e pela função que tenho, o nosso maior interesse é pela vida de vocês, é proteger a vida de vocês. E a Polícia Rodoviária entende como segurança viária justamente isto: a proteção das pessoas, dos bens, proporcionar ao máximo possível que qualquer viagem seja segura dentro de uma rodovia federal. E essa segurança passa pela redução de sinistros e pela promoção de um trânsito mais seguro.

Com relação à nossa discussão hoje aqui, eu tenho plena consciência de que esta audiência é provocada pela fiscalização que a Polícia Rodoviária vem fazendo sobre a questão da lei do descanso. Porém, eu tenho que dizer que a Polícia Rodoviária Federal não tem discricionariedade sobre isso, ela tem a obrigação de fiscalizar e fazer com que a lei seja cumprida nas rodovias, especialmente aqueles artigos que contribuem diretamente para a segurança viária. E eu tenho plena consciência de que todos aqui devem concordar que dirigir descansado, respeitando os limites da lei no que diz respeito ao descanso, é favorável à segurança viária. E a gente vai ver, pelos dados que a gente tem aqui, que isso é uma realidade.

Ali ficou um pouco pequeno, não sei se todos têm condição de observar, mas é tipo um cronograma do que vem acontecendo com a lei do descanso até o momento em que nós chegamos aqui e que provocou esta audiência. Então, a lei é de 2015, ela já tinha previsão da necessidade dos pontos de parada, e, a princípio, era necessário que esses pontos de parada fossem credenciados, fossem indicados pelo poder público que ali era um ponto de parada para a gente poder fiscalizar.

Mas essa lei sofreu alterações durante o tempo e, atualmente, sofreu uma alteração devido a uma ação direta de inconstitucionalidade, que foi, inclusive, provocada pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres. Eles deram entrada, e disso resultaram algumas mudanças.

Uma das mudanças foi que o descanso de 11 horas não pode mais ser fracionado. Antigamente, ele podia ser fracionado em oito horas, e o restante, diluído ao longo do dia; não pode ser mais fracionado. Outra mudança foi que o motorista não pode descansar dentro do veículo em movimento: aquela situação de haver dois motoristas, em que um dorme e o outro dirige, também a ação direta impediu.

A polícia sabe como é delicada essa legislação e sempre procurou agir com cautela. Essa ADI, desde o segundo semestre de 2023, de fato, já era para estar sendo colocada em prática, mas houve a entrada de embargos, e, desses embargos...

(Soa a campanha.)

O SR. JEFERSON ALMEIDA MORAES - ... agora, no final de 2024, chegou-se à conclusão de que não tem jeito, é isso mesmo e está valendo. E nós, pressionados tanto por imprensa, Ministério Público e outras instituições, passamos a ser pressionados para fiscalizar de acordo com as diretrizes da ADI.

Aliado a isso, nós estamos num momento no qual a violência no trânsito está aumentando assustadoramente. Em 2024, nós tivemos um aumento de 10% no número de mortes, se comparado ao ano anterior. Esse aumento é muito grande, a polícia precisa agir e ela é cobrada para agir. Nós passamos a fiscalizar, depois de ter tido a cautela de fazer uma consulta para a Conjur...

Ixe! Quinze segundos.

Só depois de a Conjur dizer "Tem que fiscalizar" é que nós passamos a fiscalizar, está certo?

Aqui eu trouxe o que hoje é considerado por lei como local de descanso: tem os pontos de parada credenciados, mas também pode ser estação rodoviária; podem ser estabelecimentos particulares, como hotel, alojamento, refeitório, posto de combustível. Se esse local não tiver posto de combustível adequado, o motorista, uma associação pode apontar isso, vai ser feita uma avaliação e vai-se deixar de contar aquele posto de gasolina como sendo local de descanso.

Agora, para concluir aqui, porque o meu tempo se esgotou, eu quero mostrar o seguinte: pressionados pelo alto número de sinistros, pelo alto número de mortos... Nós tivemos também - vamos lembrar - uma catástrofe, um acidente muito grave, em Minas Gerais, envolvendo uma carreta que transportava pedra e um ônibus, em que várias pessoas morreram, quase 40 pessoas. Nesse acidente de repercussão nacional, a lei do descanso não estava sendo respeitada.

Então, esse sinistro em si nos pressionou muito à fiscalização. E nós fizemos a operação Descanso Legal em janeiro e em março. Não a fizemos em fevereiro em virtude do Carnaval, mas a verdade é que, tanto em janeiro quanto em março, o número de mortos diminuiu consideravelmente. É a lógica: a partir do momento que as pessoas estão mais descansadas, elas dirigem com mais segurança.

O que eu quero deixar claro aqui é o seguinte: a Polícia Rodoviária Federal não vê essa situação como adversária; muito pelo contrário, nós estamos tendo cautela na fiscalização.

Como exemplo, nós ainda não estamos fiscalizando essa questão dos dois motoristas. Nós fizemos uma provocação e estamos esperando uma orientação de como proceder.

Então, nós estamos caminhando de forma bem cautelosa, embora a gente saiba que decisão judicial não se discute, cumpre-se. E a nossa situação hoje é esta: cumprir uma decisão judicial dentro do que a gente tem de lei, está certo?

Desculpem ultrapassar o tempo, Senador, mas devolvo a palavra. Não consegui falar em menos do que isso.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Bom, eu reconheço que o senhor é o mais controverso aqui hoje. (*Risos.*)

O Deputado Zé Trovão já queria apartear-lo.

Infelizmente, eu vou seguir a regra, a regra: os doze expositores têm cinco minutos prorrogáveis. Até eu tenho intervenções a fazer, mas vou me conter. Respeito as suas informações, e, oportunamente, o senhor vai ser cobrado, o que é normal.

Com a palavra Paulo Neri Santana, Auditor Fiscal do Ministério do Trabalho e Emprego.

O SR. PAULO NERI SANTANA (Para expor.) - Muito bom dia.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - O senhor vê que nós estamos ouvindo, e o universo que é abrangido por esse assunto é muito largo: segurança, direito trabalhista, logística...

Com a palavra.

O SR. PAULO NERI SANTANA - Muito obrigado, Senador.

Cumprimento os presentes e os demais colegas à mesa.

Está bom o som?

Agradeço aqui o convite e a oportunidade de passar algumas informações sobre a atuação do Ministério do Trabalho, da fiscalização do trabalho dos motoristas profissionais.

Como já foi passado em linhas gerais, com a edição da Lei nº 13.103, foi trazida uma série de deveres de observância obrigatória para o trabalho desses profissionais. A inspeção do trabalho tem agido tanto na fiscalização do tempo, na duração da jornada dos trabalhadores, incluindo os intervalos de refeição e o intervalo entre jornadas consecutivas. A inspeção do trabalho não abarca diretamente os motoristas autônomos - são os motoristas celetistas que estão alcançados pela inspeção do trabalho -, mas a nossa atuação também traz benefício a essa categoria de trabalhadores em particular.

Nós temos uma linha de atuação que trata dos pontos de descanso, das áreas de vivência dos grandes embarcadores. Estivemos em várias localidades no Brasil - Santa Catarina, Mato Grosso, Bahia - e, atuando junto a esses embarcadores, nós conseguimos melhorar as condições de vivência, com a construção de alojamentos dignos, banheiros, refeitórios... Não só os celetistas, mas também os motoristas autônomos são beneficiados com essa atuação da inspeção do trabalho, quando a gente faz a verificação de se os locais de parada estão atendendo à legislação vigente, especialmente a NR-24, que trata da questão de conforto destinada aos trabalhadores.

Eu me alinho aqui ao colega PRF também no sentido de que nós igualmente estamos vinculados ao que a lei traz, em termos de fiscalização. Com a ADI 5322, a flexibilização que foi permitida em relação a fragmentar o tempo de repouso entre jornadas não pode mais ser concedida. Infelizmente, essa infração tem sido observada em uma frequência muito alta.

A gente entende que é difícil atendê-la, mas o fato é que, seja com um período de oito horas ou de onze horas entre uma jornada e outra, o motorista vai ter que parar. E é importante que este debate esteja acontecendo aqui justamente para que todos os setores envolvidos, Estado, particulares também, possam chegar às soluções que forneçam local suficiente para que todos tenham a oportunidade de parar. O fato é que, se o descanso seja de onze ou de oito horas, acaba fazendo pouca diferença em relação à quantidade de vagas necessárias para que as pausas sejam fruídas. *(Pausa.)*

A minha exposição é breve, porque é o que eu tenho a falar sobre isto no momento.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu gostaria de agradecer a intervenção do Sr. Paulo Neri Santana.

E vamos fazer a troca de guarda. Os senhores podem... *(Pausa.)*

Eu vou pedir, especialmente, para que o senhor da Polícia Rodoviária Federal fique numa quinta cadeira, porque ele é o réu - faz as vezes! *(Risos.)*

Não, pode ficar aí.

Não chega a tanto. *(Risos.)*

Convenhamos, está estourando na mão dele!

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

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Pois não.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Pela ordem.) - Senador Esperidião Amin, eu quero só fazer uma indagação a V. Exa.

Eu imagino que sejam vários convidados, não é?

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Sim, são 12.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - São 12.

As indagações que vamos fazer aos convidados aqui serão após a oitiva de todos eles, quando aí os Senadores terão a oportunidade...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - É o que consta da reunião, mas o senhor pode propor uma alternativa.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - É porque eu tenho uma pergunta que eu imagino que é uma dessas pessoas que estão aqui à mesa, convidados, que poderia nos responder. Entretanto, se o Regimento e, sobretudo, a orientação de V. Exa. for para que seja após os 12 falarem, tenho que aguardar, não tem problema nenhum. Então, eu faria a indagação, porque eu imagino que essa minha indagação seria até para as pessoas indicadas... Todavia, eu imagino...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Mas eles não estão saindo da reunião, eles estão apenas cedendo a cadeira para... E até eu poderia...

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Não, mas está ótimo...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Poderiam fazer a exposição, mas são cinco minutos para cada um...

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Então, está bom.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Por exemplo, como é que vamos fazer uma pergunta antes de ouvir o representante da confederação que ingressou com a queixa no Judiciário, o que ensejou a decisão que a Polícia Rodoviária Federal...? Então, em função disso...

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Agradeço a V. Exa., para dar celeridade ao nosso trabalho.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu vou cuidar muito do prazo - cinco minutos. E vou dizer mais: se for para trazer uma notícia nova... É porque as indagações são muitas, a situação é muito tensa a respeito deste assunto.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Perfeito. Agradeço. Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Então, eu queria a consideração do meu querido amigo.

Eu chamo aqui para ocupar o seu lugar o Sr. Frederico Toledo, Gerente Executivo Trabalhista da Confederação Nacional do Transporte; Diumar Bueno, Presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos; Valdir de Souza Pestana, Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres, portanto, pessoa diretamente ligada à causa; e o Sr. Paulo João Estausia, Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logísticas. *(Pausa.)*

Pedi espaço para mais um, então.

Repito. Eu vou solicitar que, se os senhores puderem ser o mais concisos possível e trazer alguma contribuição: como é que nós vamos resolver esse problema? Ou vamos deixar assim?

Com essa breve interrupção e dizendo que concordo com o Senador Jayme Campos... Todos nós temos perguntas a fazer, mas aí termina a exposição.

Com a palavra o Sr. Frederico Toledo Melo, Gerente-Executivo da CNT.

O SR. FREDERICO TOLEDO MELO (Para expor.) - Bom dia, Senador Esperidião Amin.

Cumprimento todas as demais autoridades, Zequinha Marinho, Jaime Bagattoli, Plínio, Fernando Farias, na pessoa de V. Exa.

Cumprimento também todas as pessoas que estão aqui nesta sala hoje cheia para discutirmos um assunto importante, bem como todos aqueles que nos assistem de forma remota.

Bom, início agradecendo aqui a possibilidade de a CNT poder falar de um assunto tão caro para o setor de transportes.

Eu tinha feito uma pequena apresentação, mas eu vou me esquivar de fazê-la porque eu acho que já tivemos tantos bons insumos aqui que vou tecer alguns comentários.

Eu vou iniciar pelo comentário do que Jeferson colocou sobre o acidente, um acidente nefasto mesmo que matou mais de 40 pessoas, em que tivemos aí um caminhão de pedra envolvido, matando pessoas. Naquela circunstância, a pessoa foi pega com todos os tipos possíveis de adulteração: bebida alcoólica, drogas, etc. Não há lei que preserve aquele tipo de situação. Infelizmente, aquele cidadão escolheu colocar a vida dele e a de outros tantos em risco. Ele simplesmente usurpou de qualquer direito, de qualquer bom senso, e aquela situação, aquele recorte, com o devido respeito à PRF, não deve ser utilizado como parâmetro porque é algo totalmente fora da curva.

Se a gente pega a legislação, que é de 2015, e observa bem os acidentes que a gente tem por ano, de 2015 a 2024, o que a gente observa é que, em 2015, a gente teve mais de 122 mil acidentes, enquanto que, em 2024, nós tivemos 70. Esse número veio baixando gradativamente, e eu reconheço que ele aumentou nos últimos dois anos. Tá, Jeferson? Então, assim, o que a gente observa, muito ao contrário, é que o aprimoramento da legislação, combinado com a eficiência das políticas públicas e o bom trabalho feito pela PRF tem gerado a diminuição de acidentes. A gente gostaria que os acidentes com vítimas também baixassem, o que não acontece, e a gente também reconhece. Nós precisamos tratar sob esse olhar e esse recorte específico.

Se a gente observar também, é possível notar que o aumento dos acidentes se dá aos finais de semana, mas os motoristas estão na pista todos os dias. O que acontece no final de semana que é diferente? Há um incremento muito grande da sociedade civil, de pessoas que não estão preparadas como motoristas profissionais para estarem ali utilizando as rodovias. Isso é um fator de risco mais elevado. Não à toa nós temos ali, naquele recorte específico de final de semana, uma acentuação dos acidentes. Então, assim, não sei se é por causa da falta de descanso.

Eu confesso que divirjo muito dessa informação, Senador Esperidião Amin, porque, quando a gente pega a legislação comparada, seja nos Estados Unidos, seja na União Europeia, o descanso é de oito ou nove horas. Por que o Brasil precisa de 11 horas e, nos outros locais, oito ou nove horas funcionam? O brasileiro precisa descansar mais? Não me parece crível essa racionalidade quando a gente estuda o direito comparado.

E sobre a modulação dos efeitos, de fato a PRF teve toda a cautela, mas me parece que o parecer da AGU se esqueceu de dizer o resultado dos embargos de declaração, naquilo que a gente fala sobre o legislado e sobre o negociado. O Supremo Tribunal Federal, lá atrás, no Tema 1.046...

(Soa a campanha.)

O SR. FREDERICO TOLEDO MELO - ... já tinha dito que, para temas trabalhistas, os sindicatos de trabalhadores e empregadores têm o que a gente chama de autonomia de vontade. A vontade deles pode prevalecer sobre a lei, e por isso eles devem fazer instrumentos coletivos, porque eles conhecem a situação fática melhor do que uma norma geral.

Isso foi respondido nos embargos de declaração da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres - o Valdir está aqui do meu lado. Ele propôs os embargos de declaração e o Ministro Alexandre de Moraes, na sua relatoria, que foi acompanhada à unanimidade - não é um voto em separado, é um voto à unanimidade -, reconhece a autonomia da vontade das partes em fazer a negociação. E por que isso? Porque foi mostrado dentro do processo que não haveria motorista suficiente para poder abarcar todos que necessitariam, não haveria caminhão suficiente, nem ônibus suficiente para ser comprado; então a população perderia com produtos que não chegariam a tempo, a população deixaria de ter linhas de ônibus, porque era isso que ia ter que acontecer se não tivesse motorista suficiente. E a Confederação Nacional da Indústria apresentou um estudo técnico mostrando que os fretes aumentariam de 20% a 30% se não houvesse a modulação dos efeitos.

Essas foram as razões técnicas que levaram o Supremo a dizer: "Olha, veja bem, a lei fala em 11 horas, e a gente tem que respeitá-la, mas a gente há de reconhecer - como já reconhecemos no passado, isso não é uma inovação - que o legislado sobre o negociado, a autonomia das partes deve prevalecer". E se existir instrumento coletivo que permita... E não é a supressão do descanso, Zé Trovão, eu estou falando da aglutinação no final: essa pessoa vai descansar um pouco menos nuns dias, mas ela vai passar maior tempo com a sua família, vai ter um descanso mais robusto de qualidade, vai passar quatro ou cinco dias parada, descansando. Então ninguém está falando aqui em supressão, ninguém está falando aqui em alijar direito trabalhista, a gente está falando em readequar a realidade. E, a partir disso, o Supremo reconhece e nos permite que façamos a negociação.

Então o que a gente pede encarecidamente é que a política pública seja cumprida na sua eficácia plena, e não que façamos recortes específicos. Que nós reconheçamos que, se houver um instrumento coletivo, aquela pessoa possa descansar oito horas; e não que ela tenha descansado oito horas e seja parada pela PRF, como nos vídeos que a gente recebe, em que a pessoa tem que ficar à luz do sol tendo que descansar mais 11 horas. Porque na verdade essa pessoa está descansando 19 horas. *(Palmas.)*

Então, eu encerro aqui, Senador, agradecendo a oportunidade e dizendo que a gente... *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - O senhor pode me ceder, que nós vamos incluir, essa decisão, à unanimidade, sobre o embargo?

O SR. FREDERICO TOLEDO MELO - Com toda certeza. Eu peço à minha assessoria legislativa para lhe encaminhar agora, está bem?

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Por favor, entregue aqui à Secretaria da Mesa, porque eu acho que é a primeira luz de uma possível solução que nós estamos arrecadando - aqui nós não estamos decidindo, nós estamos instruindo.

Eu lhe agradeço pela contribuição.

O SR. FREDERICO TOLEDO MELO - Com certeza.

Eu encerro aqui a minha contribuição.

Obrigado, Senador Esperidião Amin.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu o cumprimento mais uma vez. Acho que é uma luz. E o que justifica, Senador Jayme Campos, é que eu acho que, na oitiva a todos, a gente se enquadra e se atualiza.

Com a palavra... Passo a palavra, portanto, ao seguinte inscrito e convidado: Sr. Diumar Bueno, que representa aqui a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos.

O SR. DIUMAR BUENO (Para expor.) - Bom dia a todos.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Ele decepou metade da exposição pelo que ele ouviu. É mais ou menos isso? (*Risos.*)

O SR. DIUMAR BUENO - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Você veja como é bom! O ouvido poupa a língua.

O SR. DIUMAR BUENO - Um bom-dia especial ao Senador Esperidião Amin, autor do requerimento desta audiência. Vamos apresentar agora algumas informações relevantes que evidenciam a situação dramática que os caminhoneiros estão vivendo para exercer o seu trabalho.

O Brasil tem hoje 1,7 milhão de quilômetros de rodovia, segundo o Sistema Nacional de Viação. O Ministério dos Transportes diz que existem 4,380 milhão de pessoas aptas para dirigir caminhões contra uma frota total de 4,125 milhões de caminhões. Como se pode constatar, os números de rodovias, veículos e motoristas são robustos, mas, por outro lado, nas rodovias federais, o Brasil tem hoje apenas sete PPDs, que são os Pontos de Parada e Descanso, segundo a ANTT. Com exceção de São Paulo, nenhum outro estado tem PPDs em rodovias estaduais.

Não se pode confundir PPDs com estabelecimentos certificados como ponto de apoio. Se somarmos os PPDs e os postos certificados que existem, cerca de 13,7 mil vagas de estacionamento para caminhões diante de 2,6 milhões de veículos de carga que estão em atividade, rodando pelas estradas, segundo a ANTT, a oferta de áreas de descanso não acompanhou o crescimento da frota. Em dez anos, a frota de caminhões aumentou 30%. Segundo dados do Ministério dos Transportes, hoje existem 950 mil caminhões a mais do que havia em março de 2015, quando foi sancionada a Lei nº 13.103, lei do caminhoneiro.

A lei do caminhoneiro diz que o poder público adotará medidas, no prazo de até cinco anos, para ampliar os pontos de parada e descanso. No entanto, a resolução que regulamenta os PPDs foi publicada só em outubro do ano passado pela ANTT, quase dez anos após a sanção da lei.

Diante disso, muitos aqui hoje se perguntam: Mas onde os motoristas dormem hoje? Quando o caminhoneiro não encontra locais seguros para descansar, ele fica à mercê da própria sorte.

A CNTA deixa claro que, em momento algum, somos contrários ao direito e à necessidade de o caminhoneiro descansar. A CNTA sempre foi favorável a um disciplinamento do tempo de direção para caminhoneiros, já que muitas vezes foram constatados abusos, principalmente dos caminhoneiros empregados. É preciso também um trabalho de conscientização sobre a importância do descanso, de esclarecimento à categoria sobre os impactos no sono, da fadiga na condução dos veículos.

Está no art. 20 do CTB que compete à Polícia Rodoviária Federal fazer cumprir a legislação de trânsito. Mas também está nesse mesmo artigo que cabe à PRF promover e participar de projetos de programa de educação de segurança.

(*Soa a campanha.*)

O SR. DIUMAR BUENO - No entanto, desde a decisão do STF, em outubro do ano passado, até agora, a PRF está na sua terceira operação de fiscalização do tempo de descanso, um em janeiro, outro em fevereiro e a terceira agora. Nas duas primeiras, já autuou mais de 6,5 mil caminhoneiros. Não vimos qualquer campanha educativa nacional para esclarecer e orientar sobre a mudança no tempo de descanso por parte da PRF, que também deveria informar às autoridades que não há condições para o cumprimento da lei. Não existem áreas de descanso para os motoristas cumprirem a lei. A gente se pergunta se as multas estão resolvendo o problema. Quando o caminhoneiro é autuado e precisa cumprir o restante do tempo de descanso, é oferecido a ele um local para isso? Não.

Na Alemanha, por exemplo, há inúmeros pontos de parada ao longo das rodovias, com distância média entre os pontos variando de 18 a 19 quilômetros. No Brasil, a Portaria 387, publicada em abril do ano passado pelo Ministério dos Transportes, estabelece a distância de até 400 quilômetros entre cada ponto de parada. Mas se fizermos uma média do total de quilômetros dividido pelo total de PPDs e postos certificados, teremos um local para descanso a cada 9.239 quilômetros.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - O senhor está dividindo... Tem que explicar essa conta. O senhor está dividindo pelos milhões de quilômetros de estrada?

O SR. DIUMAR BUENO - Por todos os quilômetros da rodovia. Exatamente.

No Brasil, somos bons em criar regras...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Só uma retificação.

O SR. DIUMAR BUENO - Pois não, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu lhe peço para aperfeiçoar o seu apocalipse, isso aí é o apocalipse. O Júlio César, o nosso Deputado Júlio César, que é o Relator do novo apocalipse, que é muito mais assustador do que o de São João. Mas o senhor teria que dividir o número de postos existentes por estradas federais, estradas estaduais e outras rodovias.

O SR. DIUMAR BUENO - Pois não, Senador. Está certo.

Eu finalizo aqui...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Senão o senhor vai ser nomeado ajudante de escriba do Júlio Cesar do Piauí... (*Risos.*)

... que está escrevendo o novo apocalipse. É para ficar todo mundo apavorado.

O SR. DIUMAR BUENO - Está certo.

Vou finalizar aqui.

Esse não é um problema só dos caminhoneiros autônomos, mas de todos os empregados de empresas de transporte, do comércio, da indústria nacional e do agronegócio. É preciso que os Senadores, os Deputados, o Governo Federal e o Supremo Tribunal Federal, junto com as entidades que representam o setor de transporte rodoviário de carga, busquem o equilíbrio fundamental nessa relação. O Governo precisa reconhecer que não cumpriu a parte dele e não há possibilidade de, a curto prazo, resolver essa carência de locais para criação de infraestrutura e para a fiscalização da lei. Queremos o apoio do STF para que o Governo cumpra a parte dele.

A CNTA acredita que, juntos, possamos estabelecer um novo cenário, priorizando a segurança dos transportadores, sem desconsiderar as condições específicas da rotina de quem vive mais nas estradas do que com a sua própria família em sua casa.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Quería agradecer ao querido amigo Diumar e pedir que faça essa especificação, essa discriminação.

O SR. ZÉ TROVÃO (Bloco/PL - SC) - Senador, a conta dele está exata, tá?

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Sim, pelo número de milhões de quilômetros.

O SR. ZÉ TROVÃO (Bloco/PL - SC) - Sim, é que não foi especificado.

O SR. JANDERSON MAÇANEIRO (*Fora do microfone.*) - Os caminhoneiros andam em todos os quilômetros do Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Por jurisdição. Então, eu acho que só para esclarecer qual é a dívida do Governo Federal, qual é a dívida dos governos estaduais.

Foi dito aqui - e eu não sabia, Senador Jayme Campos - que só o Estado de São Paulo tem ponto de parada e descanso de motorista chapa branca. Pode ter em...

O SR. DIUMAR BUENO (*Fora do microfone.*) - Em rodovia estadual.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... rodovia estadual. Mas uma coisa é credenciado, outra coisa... Chapa branca é o construído por uma concessão ou pelo Governo. O único que tem é o Estado de São Paulo.

Quantos quilômetros de rodovias estaduais nós temos? Quantos PPDs existem nas rodovias estaduais? Eu acho que isso é só para iluminar o nosso conhecimento. Mas lhe agradeço muito.

Com a palavra...

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Pela ordem.) - Presidente, só dar um apertezinho, como está democrática a sua audiência pública.

Mato Grosso tem apenas cinco pontos de parada. Isso é uma vergonha, não é? A cota da BR-163, 070, 364, 158, 377...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Incluindo os postos credenciados?

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Todos, literalmente todos, temos cinco. Imagine que, num estado de dimensão continental lá, com alguns mil quilômetros de rodovias, temos cinco pontos. Pra você ter noção...

O SR. JANDERSON MAÇANEIRO (*Fora do microfone.*) - Mato Grosso é o que mais tem, tá? Nenhum outro estado tem cinco.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Imagine...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Santa Catarina tem seis, com pontos credenciados.

O SR. JANDERSON MAÇANEIRO (*Fora do microfone.*) - Não tem, Esperidião. Três ou quatro já foram credenciados por falta de espaço.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Essa atualização eu já tinha pedido antes. Muito obrigado.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Presidente, e, no Brasil, se não me falha a memória, conforme informação, nós temos 170 pontos de descansos só.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - São 175, segundo a estatística que eu tenho.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - É muito pouco, não é? Mas é isso mesmo. Esse é o Brasil.

Vamos para frente.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - E aí, Senador, como muito bem lembrado, existem os descredenciados que nós não sabemos. Por exemplo, o Itajaí está aqui como ativo.

O SR. JANDERSON MAÇANEIRO (*Fora do microfone.*) - Não está mais ativo.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Não, pois é. Por isso é que na primeira intervenção eu já pedi: olhe, tem que me explicar o que está sendo descredenciado. Mas nós estamos aperfeiçoando o conhecimento da realidade.

Com a palavra, Valdir Pestana, afinal, o senhor é o pai da criança. (*Risos.*)

O SR. VALDIR DE SOUZA PESTANA (Para expor.) - Bem, vamos lá. A gente é o pai da criança por dependência. Quem casa com a viúva leva os filhos.

Senador, começou em 2012. Era a Lei 12.619, não é, Diumar?

O SR. DIUMAR BUENO (*Fora do microfone.*) - Sim.

O SR. VALDIR DE SOUZA PESTANA - Uma lei aprovada pelo Congresso, que levou quatro anos sendo estudada por todas as partes e agradava a todo mundo.

Tem alguém representando a CNI ou a CNA aqui? Não? (*Pausa.*)

Ninguém.

Quando eu faço essa pergunta, Senador... São algumas colocações que nós fizemos com o Ministro Alexandre de Moraes... E deixando uma coisa bem clara: os institutos, à época, que foram pesquisados - o Diumar colocou aqui -, principalmente o do sono, à época... Hoje vai ter mais um, com a NR-1, que é o de psiquiatria.

Agora, um negócio interessante... Eu escuto, às vezes, o Trovão falando, outro falando, vejo as mídias, mas é interessante, né? Em 2014, quando a lei foi aprovada, já existia a condição de ter os postos.

(*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. VALDIR DE SOUZA PESTANA - Eu digo, a 12.619, 2012.

Mas, vamos lá, quando eu perguntei da CNI e da CNA, é porque não ficaram contentes conosco e com os autônomos também. Eu aqui falo em nome dos autônomos, porque, quando eles estão gritando aqui pelo frete mínimo, Senador... Não dá para essa história do custo Brasil ser paga por nós. É impossível a gente ter esse ônus nas nossas costas. Não é

o Governo, sozinho, que tem que fazer isso. Se é um conjunto, CNI, CNA, seja lá quem for, embarcadores, recebedores, por que não remunerar aqueles que têm realmente que ser remunerados?

As 11 horas de descanso é só um tópico. Tinha os exames toxicológicos também: nós não concordávamos com esses, e queríamos outros, inclusive, o da saliva na época, igual é o bafômetro hoje em dia. Ainda bem que o Ministério do Trabalho e Emprego entrou com o randômico também, porque é uma necessidade.

Quando a gente está falando de segurança e dignidade humana, Senador... O Jeferson só falou de um acidente. Quando nós conversamos com o Ministro Alexandre de Moraes... E temos muito orgulho do que a gente fez, muito orgulho, porque nós fomos lá para defender a todos, não só os celetistas, mas a todos, porque nós pensávamos sempre na dignidade humana. Mas lá estavam a CNI e a CNT. E eu ainda conversei com o Ministro, falei: "Ministro, nós atiramos para todo lado e acertamos até onde não devia". No turismo - para quem faz turismo -, não dá para ficar sem o segundo motorista. Mas há condição de preparar um leito confortável num ônibus. Mas é um dos maiores, hoje, acidentes em rodovia em relação aos ônibus. Se o senhor pegar o diário de transporte, o senhor vai ver que hoje os acidentes nas rodovias, através dos ônibus rodoviários, estão sendo muito grandes. Não é tanto o transporte de carga. Aí a PRF tem isso.

As multas que o Jeferson fala... Por algum acaso, vocês já têm as estatísticas, para colocar uma hora para a gente, de quais são as localidades das multas? Se é num lugar mais afastado, nos rincões mais isolados do mundo, ou se é nas grandes capitais, nas grandes rodovias? Porque aí vem um negócio chamado sabe o quê? Precarização. Aí pega o Diumar e o bota para trabalhar dobrado, para ganhar o que seria num frete.

Tem um companheiro - não sei se é da CNTB, sei lá de qual é - que dizia que se fossem seis horas estava bom. Bom, uma hora para tomar banho, uma hora para fazer a comida, na hora que ele abria a cozinha dele...

(Soa a campanha.)

O SR. VALDIR DE SOUZA PESTANA - Sem condição, Senador.

Então, nisso tem muita falácia. O que precisa se discutir mesmo... Só para o senhor entender: será que essa confederação que nós representamos é tão idiota assim de abrir mão de mais de R\$1 trilhão de passivo trabalhista e custo para esta nação?

Eu fui chamado até de ladrão, Senador, mas eu fui lá, no Paraná, me defender, dizendo que todos esses anos todinhos de passivo trabalhista... O nobre advogado que está ao seu lado teve essa sensibilidade, o Ministro Alexandre de Moraes deixou bem claro: "Construam um documento a quatro mãos que eu aprecio". Foi a história de dizer...

Agora: "Jeferson, eu estou com um acordo coletivo aqui, viu? Você não me multa". É até a p. 1, Senador, porque, na hora do acidente, você vai estar lá?!

Quando foi no nosso passivo trabalhista, que passava de 0,5 trilhão... Eu não sei nem o que significa isso, Senador! Eu não sei nem quanto é que está o PIB brasileiro hoje. E, quando se fala em investimentos, quando se fala de falta de motorista, é porque está começando a crescer de novo, o sistema está andando, está tendo mais carros na rua... Falta incentivo! O que eles estão pedindo, linha de crédito... Eu estou acompanhando tudo que o Paulinho, da CNTTL, está fazendo. Nós somos duas confederações, só que uma é mais eclética que a outra.

E uma coisa que nos mata muito: é não nos deixar negociar. Parem de nos tutelar! Foi isso que nós pedimos ao Ministro Alexandre de Moraes. Deixem a gente negociar!

Senador, eu sei que posso até estourar o tempo, mas, em Foz de Iguaçu, toda a magistratura reunida, toda, do Brasil, ministros, todos concordaram conosco. Estamos colocando algumas coisas lá, porque quem tem que estar numa PEC hoje em dia são os sindicatos, porque são eles que sabem qual é a real necessidade daquela empresa ou não, para não ficar aquele negócio de canibalismo na rodovia: "Eu vou pegar esse frete a qualquer custo que eu preciso pagar a minha prestação". Não é essa a realidade, Senador.

O embarcador tem uma grande culpa disso. Quando eu falei para o senhor em 2012, até hoje são quantos anos? Quantos PPDs foram feitos? Estivemos no Governo Lula, estivemos na ANTT... Tem uma briga hoje em dia, pois tudo querem botar para o Governo pagar a conta. Tudo é para o Governo pagar a conta, mas quem fica com lucro?!

Nós estamos muito preocupados com a dignidade humana, Senador. Não tem preço para a vida neste país. Frete vocês têm que discutir pesadamente mesmo, porque custo Brasil atrelado à CNA e à CNI não dá para discutir assim, não. Desculpem, mas não dá! Ou valoriza o ser humano, valoriza aquele que realmente transporta o Brasil nas costas, ou a gente vai começar a abandonar e vai faltar motorista mesmo!

E muito mais ainda. Nós estamos vivendo num novo momento neste país, Senador, um novo momento. A indústria não vai ter problema. A CNA, a agricultura não vai ter problema. Os transportadores ainda vão sobreviver muito tempo, mas as *big techs* vão acabar com tudo quanto é lugar físico deste planeta - vão acabar! Vai deixar de ser realidade para ser virtual, não é mais físico.

Diumar, outro dia... O Governo está tentando legalizar Uber... A gente fala que é a uberização. Você está tentando legalizar seu frete mínimo. E tem muita gente falando em caminhão autônomo e automóvel autônomo. Daqui a pouco, nós estamos aqui discutindo para ninguém! Vamos discutir com o robô! Isso nós temos que analisar, porque é um futuro que está sendo muito rápido. Está demais isso!

Eu louvo, entendo que esta discussão nós vamos ter que afinar e levar numa PEC.

E vou lhe falar outra coisa, Senador, só para terminar. Os sindicatos estão fazendo milagres, e sabe por quê? Sem receita, sem dinheiro, sem custeio... Como é que eu contrato o Instituto do Sono de novo? Como é que eu contrato o Instituto de Psiquiatria? É difícil concorrer desse jeito. Agora, uma coisa bonita que eu escutei na vida foi quando o Ministro olhou para a CNI e para a CNT e falou assim: "Você é o quê? CNI? Você é CNT? Vocês não são parte. Parte somos nós, nós que entramos com o processo". Mas, quando nós entramos, entramos com uma finalidade: dignidade humana e discutir com os senhores de novo, aqui no Congresso Nacional, o que realmente tem que ser feito. Mas nos escutem, nos escutem. E não acabou a conversa, Senador. Ainda tem o Ministério Público, que diz que nós estamos vilipendiando os trabalhadores de transporte, porque nem tudo ao autônomo, nem tudo ao trabalhador celetista. Então, o senhor vai ter uma missão muito dura agora conosco de nos aturar e discutir de novo todo um processo que levou quatro anos sendo gestado, antes de 2012.

Obrigado, Senador. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu acho que esse pequeno estouro no tempo está justificado pelo fato de ser a Confederação a autora da ação e acho que foi muito importante também ouvirmos as suas considerações a respeito disso. Portanto, nós estamos dando o espaço...

O SR. VALDIR DE SOUZA PESTANA (*Fora do microfone.*) - Agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... necessário, ouvindo-os.

Com a palavra o Sr. Paulo João Estaúzia.

O SR. PAULO JOÃO ESTAUSIA (Para expor.) - Bom dia a todos. Bom dia, Senador Esperidião Amin.

Quero parabenizar por este debate tão importante hoje e registrar aqui o agradecimento ao Senador Zequinha Marinho, juntamente com sua equipe, que foi quem solicitou que a CNTTL estivesse presente hoje, aqui, nesse momento.

Eu vou surpreender todo mundo, Senador, porque eu me sinto relativamente contemplado.

Quero cumprimentar todos os colegas sindicalistas que aí se encontram, líderes sindicais, em especial o meu companheiro do dia a dia, o Pestana.

Quero dizer que a CNTTL, dentro do contexto da ação ADI, sobre essa questão do intervalo de 11 horas ininterruptas, a única contestação que nós temos é que primeiro veio a obrigação e a estrutura não veio. Então, sem a estrutura, não é possível cumprir na prática. Isso é fato real. Essa é uma constatação. Não tem possibilidade nenhuma de cumprir esses intervalos, porque não tem os pontos de parada. Eu não vou repetir aqui, Senador, o que já foi dito. Seis pontos de parada... Todo mundo tem os dados - todo mundo tem os dados. Tem mais uns dez em construção, mas ainda está... Aí tem os pontos que são cadastrados pelo Dnit - já foi colocado aqui -, porém são pontos extremamente precários, que exploram os caminhoneiros, onde você coloca uma moedinha com cinco minutos para tomar banho; se forem oito, já é mais caro. É uma exploração total. Então, isso não deve ser considerado como ponto de parada.

O próprio Senador acabou de colocar que é necessária uma revisão do Dnit para verificar que é preciso, claro, descredenciar vários pontos desses que hoje não estão cumprindo os requisitos. Esse é um fato.

Então, a CNTTL se posiciona diretamente, com todos os requisitos em favor de todos os trabalhadores, na defesa da vida, tudo isso é importante, a dignidade humana, porque nós defendemos os trabalhadores, nós somos defensores dos trabalhadores. Portanto, essa questão do intervalo das 11 horas é impraticável. É necessário que se ache uma solução de buscar, vamos dizer assim, um equilíbrio sobre essa questão.

E hoje, eu acho que a PRF está aqui, na pessoa do Jeferson... Quero parabenizar aqui, Jeferson, a sua afirmativa, porque a obrigação não prevarica, tem que cumprir a legislação. Então, está cumprindo o seu papel, mas, claro, que o Parlamento vai precisar tomar um posicionamento com relação a isso.

Então, registrado aqui está: 11 horas é impraticável com os pontos de parada... a inexistência dos pontos de parada que o Brasil possui hoje. Somente isso, Senador.

Muito obrigado, viu? (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Muito obrigado.

Cumprimos a segunda parte.

Vamos para a terceira parte, dos depoentes, vamos chamar assim.

E os senhores vejam que estamos tendo uma evolução aqui: tanto os trabalhadores quanto os representantes do setor institucional e dos transportadores, digamos, das empresas, nós estamos chegando a pontos de encontro, de convergência e pontos que têm que ser explorados.

Então, eu libero os senhores quatro para retornarem e convido aqui, nessa última trancha, o Sr. Sérgio João Wildner - não confundir com Wilder Moraes, nosso Senador. Este é o Manjuva Caminhoneiro, de Santa Catarina. Portanto, deve ter tido como instrutor o Bagattoli.

O Giancarlo Pasa, Diretor de Postos de Rodovia da Fecombustíveis. Deve ser... Eu queria que esclarecesse... A Fecombustíveis deve ser uma rede de...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - O José Aires Amaral, que não estava presente ainda, não sei se já chegou... *(Pausa.)*

Está fazendo virtualmente. É o representante da ANTT.

E o Deputado Hugo Leal, tem o seu prazo aqui.

Com isso, nós encerraremos as exposições e passaremos, em seguida, para o debate.

Com a palavra, Sérgio Manjuva. Pegue aquele microfone lá!

(Manifestação da plateia.)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - O senhor está falando, portanto, no microfone do Senado, diretamente de Itá.

O SR. SÉRGIO JOÃO WILDNER (Para expor.) - Bom dia a todos!

Dessa questão, eu comecei, em 2013 já, a ir atrás disso aí. Peguei 20 mil assinaturas dos motoristas e entreguei para o Senador Esperidião Amin para construir o primeiro ponto de parada do Brasil. Como diz Zé Trovão, é pequeno, mas já passaram mais de 140 mil caminhões por lá. É um ponto para tomar banho, para descansar um pouquinho e tocar; não é para estacionar, com foi bem-dito.

Todo mundo fala bonito, mas a real é o seguinte: tu saís de Criciúma até São Paulo, não tem nenhum lugar para parar depois das 7h da noite. Então, nós temos que, urgente, começar a fazer estrutura para nós. E como que nós vamos cobrar uma lei se nós não temos estrutura, né? Como é que a polícia vai pegar o caminhoneiro e trancá-lo por 11 horas? Onde? Nós temos que procurar um lugar. Nem nos postos da polícia rodoviária nós podemos ficar; em São Paulo, nem no pedágio nos deixam estacionar. É uma vergonha, é só multa. Então, eu acho que tem muita coisa para fazer para a classe antes de exigir a multa.

Portanto, por enquanto, eu vou sugerir também oito horas, como estava, que é o certo, e pedir também para a Polícia Rodoviária Federal ter mais educação com os caminhoneiros, respeitar o caminhoneiro. Aí é um pai de família que sai de casa, deixa os amigos, deixa os familiares, às vezes 30, 60, 90 dias. E, às vezes, o cara chega ali e nos trata igual a um cachorro mesmo. Isso, então, é a minha indignação.

Obrigado a todos e fiquem com Deus. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Muito bem. Pode ficar, continue aí. Alguém vai te responder ainda.

O SR. SÉRGIO JOÃO WILDNER - Claro.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Com a palavra o Giancarlo Pasa, Diretor de Postos de Rodovia de Combustível.

O SR. GIANCARLO PASA (Para expor.) - Bom, primeiro...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Da Fecombustíveis.

O SR. GIANCARLO PASA - Fecombustíveis.

Antes de eu fazer minha apresentação, só queria contextualizar.

Eu sou Giancarlo Pasa, meu pai era caminhoneiro na época da Estrada da Ribeira ainda, então ele começou quando a Régis Bittencourt foi inaugurada. Ele teve oportunidade, saindo de Curitiba, Santa Catarina, de ter comprado, junto com o meu padrinho, lá de Gaspar...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Quebra-tigela.

O SR. GIANCARLO PASA - Exatamente.

Quer dizer, então, eles começaram a sociedade nesse posto lá em Curitiba. Daí meu padrinho resolveu sair da sociedade e meu pai ficou lá em Curitiba. Então, tudo hoje que a gente... Quando aparece posto de combustível, parece que a gente até é um pouco marginalizado, de repente tido como inimigo - certo? -, mas não é isso que a gente está querendo aqui. Tudo que a gente tem hoje é por causa do caminhoneiro e sempre a gente teve esse cuidado - a minha mãe - com o caminhoneiro o tempo inteiro.

Mas a gente precisa contextualizar algumas coisas. Então vamos lá. Deixe-me colocar para vocês aqui.

A Fecombustíveis representa 34 sindicatos no Brasil, que são mais de 40 mil postos, além da questão da Abragás também, que está baseada na gente.

Eu, desde 2012... Inclusive, antes disso, né, Diumar... Quando foi a primeira greve, Diumar?

O SR. DIUMAR BUENO (*Fora do microfone.*) - Em 1986.

O SR. GIANCARLO PASA - Então, a primeira greve em que o Diumar foi lançado nos jornais foi lá no nosso posto, né, Diumar? Então já temos um conhecimento antigo aqui, provando como é que a gente sempre está querendo participar dessa vida do caminhoneiro. Só que a gente tem que ter menos paixão nisso daí, tá? Então, é isso que eu quero colocar para vocês aqui.

Então, desde 2012, quando teve a 12.619, a Fecombustíveis foi chamada e eu estou participando desses estudos, até com os grupos de trabalho. Em 2012, o Ministério dos Transportes... Existe um estudo - certo? -, só que acho que nunca foi utilizado, que é: Postos de Combustível - Localização Georreferenciada Preliminar dos Possíveis Pontos de Parada em Rodovias Federais para Atender a Lei 12.619/12. E foram mapeados mais de 3 mil postos situados em rodovias que poderiam participar da solução desse problema, que seria o das paradas.

Em 2015, com a situação da greve que houve em 2015, todo mundo saiu correndo atrás e houve aí a questão da casca de banana que foi jogada para o Governo, que seria o Governo Federal ter que homologar esses PPDs. Então, a partir daquele momento, esses 3 mil postos deixaram de existir, ou outros estabelecimentos na rodovia, e passaram a existir somente aqueles que fossem homologados. Na época, até eu estive no Ministério do Trabalho, porque a legislação era ainda mais restritiva, então ainda a gente quis ir do inferno para o céu com passagem única, certo? E eu falei: "Cara, não tem como vocês colocarem isso daí, botar isso em pé". Isso foi colocado ali.

Então, isso mais ou menos foi criado... Eu participei já, como a grande maioria de vocês, daquele grupo de trabalho que teve lá primeiro com o Dr. Heber, depois com o Tarcísio, toda essa discussão, e sempre teve essa discussão sobre o ponto de parada. Ao contrário do que o Paulo falou, que, por exemplo, você chega a um local e o pessoal tem aquela coisa da moedinha, que você tem que comprar um banho... Isso é uma coisa polêmica, porque não tem como você prestar um serviço de qualidade sem ter uma receita. A partir do momento em que não há o abastecimento, não tem como fazer a receita. Nem na casa da gente o banho é de graça, a gente é obrigado a pagar energia elétrica. Então, não tem como a gente querer algo que seja impossível; a gente está falando do possível. Quando a gente quer o impossível, a gente não chega a lugar nenhum.

(*Soa a campanha.*)

O SR. GIANCARLO PASA - Eu brinco aqui que não se faz uma omelete sem quebrar ovos - é uma brincadeira que eu coloco para vocês aqui.

Eu coloco aqui: isso é um terreno que tem na Régis Bittencourt, um projeto que tem para colocação de um posto. Aquela sala lá é uma sala de um dos nossos postos. A gente decidiu ter uma sala VIP de aeroporto para os caminhoneiros. Isso daí está lá, km 68 da Régis Bittencourt, em que todo mundo que é nosso cliente, que abastece, pode ficar gratuitamente. Isso daí, certo?

Então, o que a gente tem? Hoje, para construir esse posto lá, sem terreno, a gente está falando em R\$40 milhões. Só a marginal para a gente ter o acesso à rodovia custa R\$4,5 milhões. O valor dessa área é cerca de R\$20 milhões, a gente está falando de R\$60 milhões. E fora daí você tem a manutenção, certo? Então você tem energia, destinação... Por exemplo, quando você toma banho ou vai a um banheiro, eu tenho que tratar todo aquele efluente, porque nós não estamos ligados na rede urbana. Nós temos que ter estação de tratamento de efluentes. E toda a manutenção de acesso é feita por nós.

Por exemplo, a gente recebe uma notificação extrajudicial, de que aquele acesso que a gente construiu para aqueles R \$4,5 milhões, obrigatoriamente eu tenho que dar toda essa manutenção enquanto ele depois passar para a finalização. É questão de segurança, de zeladoria de pátio, tudo isso que a gente tem que estar falando, certo?

Só que hoje o cenário, a gente sabe que 45% do combustível comercializado no Brasil são impostos de combustível. Então, aquela transportadora coloca uma bomba, por exemplo, em Santa Catarina, uma bomba em São Paulo, e ela deixa o caminhão indo para a rodovia sem ter nenhum tipo de consumo. Então, a hora que o caminhoneiro tem a opção de parar no local e cozinhar na sua própria gaveta e tudo isso que ele tem que fazer, ele gera resíduos que eu tenho que, por exemplo, destinar. Toda aquela coisa que ele traz lá, que não tem problema nenhum, só que o lixo que ele joga lá, eu tenho que fazer... A hora que ele vai ao banheiro, eu tenho que tratar efluente. Então, são coisas que a gente tem que, dentro desse universo que a gente se complementa, entender a dor de um e a dor do outro para a gente chegar ao denominador comum. Então, essa é a minha exposição, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Agradeço ao Sr. Giancarlo Pasa pelo esclarecimento, pelas informações. Achei muito úteis.

E consulto se o nosso José Aires Amaral Filho pode já ser conectado.

O SR. JOSÉ AIRES AMARAL FILHO (Para expor. *Por videoconferência.*) - Bom dia. Bom dia a todos.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Bom dia. O senhor acompanhou a reunião até aqui? Os esclarecimentos e posição da ANTT são muito bem-vindos. O senhor tem a palavra.

O SR. JOSÉ AIRES AMARAL FILHO - Bom dia, acompanhei sim, Senador. Muito obrigado pela oportunidade.

Agradeço às Excelências os Senadores, membros da Comissão de Infraestrutura; ao Presidente também, Senador Marcos Rogério; Senador Esperidião Amin, que vem conduzindo esta audiência pública, e a todas as lideranças dos transportadores.

Bom, complementando um pouquinho o que já foi dito e todo mundo tem acompanhado, a Lei 13.103, de 2015, incontestavelmente trouxe diversos benefícios à categoria. Como a gente viu, ela prevê a questão de PPD, questão de exame toxicológico, tempo máximo de direção, repouso; por exemplo, o prazo máximo para carga e descarga. Todos esses ganhos que a categoria conseguiu foram precedidos de paralisação da categoria e eu acredito que foram importantes e são importantes para a gente discutir como melhorar o transporte, a prestação de serviço de transporte rodoviário de cargas no país, especificamente.

Só que por outro lado, a legislação também expõe fragilidades da infraestrutura nacional e é bem por isso que todos estamos aqui discutindo sobre essas fragilidades. Ao mesmo tempo que a legislação traz a oportunidade e o direito de todos os transportadores terem pontos de parada de descanso, a gente olha para uma outra realidade dos números do setor. Nós temos em torno de 796 mil transportadores cadastrados no RNTRC, que é o registro de todos os transportadores rodoviários de cargas, com aproximadamente 2,7 milhões de veículos cadastrados na base e entre 5 e 6 milhões de operações de transportes por mês, se nós considerarmos a quantidade de manifestos de cargas emitidos.

Por outro lado, a gente tem em torno de 175 estabelecimentos credenciados, sendo que 22 estados possuem algum PPD e, quando a gente olha para as rodovias federais concedidas, a gente vê somente oito PPDs entregues pela ANTT e dez previstos aqui para o próximo ano. Isso evidencia, por óbvio, a necessidade de a gente acelerar toda essa questão de infraestrutura e a necessidade de o Estado também intensificar as entregas.

Além disso, também mostra, por outro lado, que não adianta ser uma responsabilidade somente do Estado, sendo que a gente precisa olhar, por exemplo, também a questão dos pontos de espera nos embarcadores. A legislação traz aquela questão de início da jornada, já no tempo de espera, e isso também tem mostrado a precariedade ali com relação aos pontos de espera nos principais embarcadores e também nos portos. Como a gente tem observado agora, em especial com o recorde da safra, a gente tem tido problema ali na ponta e nos portos exatamente porque carecem de pontos de espera ou pátio de reguladores ali, para os caminhoneiros aguardarem para o início de uma jornada.

Como todos vieram colocando aqui, foi um longo período de 2015, por exemplo, para a resolução da agência, como foi colocado pela própria CNTA. A Resolução 6.054, de outubro de 2024, traz alguns cenários... Vamos dizer assim, alguma luz no fim do túnel, digamos assim.

Todos os contratos vão ter que se adequar à previsão de PPD, independentemente se eles tinham essa previsão ou não - todas as concessões têm que apresentar, no prazo de um ano da publicação da resolução, projetos para a ampliação de PPDs.

Cronograma de implantação. Se foram PPDs básicos, em até três anos - o início de todos os PPDs é de terem implantados -, e, se for um PPD mais complexo, que é aquele que tem uma parceria público-privada, em até cinco anos de implantação. Isso a gente viu ali que teve uma intensificação, as próprias concessionárias começaram a enviar os projetos de alteração dos PPDs - a agência tem acompanhado isso -, mas, por outro lado, também mostra a necessidade de a gente pensar de forma integrada. E eu digo integrada desde o planejamento, desde o impacto disso nas operações de transporte.

Como foi bem colocado aqui, ao mesmo tempo que existe uma obrigação de fiscalizar, existe uma deficiência de infraestrutura para isso. Isso acaba refletindo no preço do frete, isso acaba refletindo em dificuldade de atrair novos motoristas para operar o transporte. Já existem estudos que apontam, mundialmente, uma falta de 3 milhões de motoristas profissionais para operar. E essa dificuldade está relacionada exatamente com as condições de trabalho. Então, sim, evidencia a necessidade de ter uma participação público-privada para essa expansão.

A agência está atenta a essas dificuldades. Realmente são insuficientes os postos de parada e descanso já instalados em rodovias federais concedidas, mas essa resolução traz um norte para a gente intensificar a implantação nas concessões rodoviárias federais.

Obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Vou considerar encerrada a apresentação. Eu gostaria de fazer um pedido ao Sr. Amaral. Primeiro, já é uma decisão nós recomendarmos e vamos cobrar que a ANTT não apenas nos contratos novos, mas também nos contratos existentes cumpra a lei do *free flow*. *Free flow* significa, Senador Marcos Rogério, entre 35% e 45% de redução de tarifa.

Ontem, entrou em vigor em São Paulo, no Complexo Rodoviário Oeste, assim chamado Oeste, Raposo Tavares mais uma rodovia, sem nenhum investimento, de 19% a 35% de redução no custo, por quilômetro, da tarifa de pedágio, sem a praça; ou seja, nós queremos que a ANTT estabeleça um cronograma para isso, para cumprir a lei. Isso é lei de 2021, de minha autoria, e o Relator foi o Senador Jayme Campos.

E, quanto aos pontos de parada e descanso de motorista, eu lembro que foi o Manjuva que me estimulou a, em 2013, pedir à ANTT. A ANTT deu o "pode" em 2014, e o ponto de parada e descanso de motorista da Palhoça, que, aliás, está funcionando maravilhosamente, ainda que pequeno, como salientou o Deputado Zé Trovão, é único - é filho único em termos de PPD, chapa branca e Santa Catarina.

Então, faço esse apelo e queria lhe pedir para conferir uma estatística. No começo da exposição foi mencionado que nós temos, no Brasil, se a memória não me falha, quatro milhões e trezentos e alguns mil caminhões e quatro milhões e cento e poucos mil motoristas habilitados.

O senhor falou em três milhões e pouco. Há um conflito de 1 milhão na estatística habilitada para dirigir caminhão. Não é carteira B. Então eu queria lhe pedir para conferir esse dado estatístico.

Pelo Regimento, eu vou conceder a palavra primeiro aos requerentes, primeiro aos donos da Casa. Se o senhor quiser se sentar aqui, a cadeira é sua.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Ao Senador Marcos Rogério e ao Senador Zequinha Marinho, que são autores. São inscritos o Senador Jaime Bagattoli e o Deputado Zé Trovão, que nos honra com a sua presença.

Eu não posso fixar prazo, mas há prazo regimental para as intervenções. E concedo, com muita alegria, a palavra ao Senador Marcos Rogério, seguido do Senador Zequinha...

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

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... se comparecer.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Pela ordem.) - Se V. Exa. me permite, eu vou abrir mão da prerrogativa de primazia para falar como autor do requerimento. O Senador Jaime tem uma votação na CAE e, se V. Exa. concordar, eu franquearia a ele a palavra, porque tem uma votação importante lá. Eu não sou membro da CAE, ele é. Por essa razão, declinaria da palavra.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - O senhor presta uma homenagem a mim - a mim, Amin -, a Santa Catarina e aos caminhoneiros.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. *Fora do microfone.*) - Exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Porque daqui... Quantos anos de carteira de motorista profissional?

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - E eu não ousaria, nessa matéria, antecipá-lo, que conhece muito mais.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Nessa matéria, na matéria indígena... ontem eu recebi o Prefeito de Ibirama. Em matéria de terra indígena e boleia de caminhão, ele é imbatível.

Por favor, Senador, já conte com a palavra. Em seguida, o Deputado Zé Trovão.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Obrigado, Presidente. Quero agradecer ao nosso Presidente, que está nesta Comissão neste momento, Senador Marcos Rogério, ao nosso Senador Amin, Presidente desta Comissão neste momento. Quero parabenizar todos os convidados que estiveram aí, em especial as palavras do Frederico Toledo Melo e também as palavras do Giancarlo Pasa. Temos aqui também o Deputado Zé Trovão, que foi motorista de caminhão, é motorista de caminhão, conhece.

Quero dizer para você, Senador Amin, é que a única coisa que vocês não podem me cobrar no Senado é diploma de faculdade. Eu só tenho diploma de serviço, porque eu não tenho estudo, sou uma pessoa formada no segundo grau incompleto.

Eu quero dizer para vocês que eu tenho um grande conhecimento de tudo o que vocês falaram aqui: sobre parada, sobre não ter os pontos de parada, sobre a situação do caminhoneiro. O nosso caminhoneiro no Brasil é um cara humilhado. Por onde ele anda neste país, ele é humilhado. Ele não tem mais... Eu nem sei como eles estão tendo condições ainda de trabalhar, porque não têm dignidade nenhuma.

Olhem, vocês estão falando com um transportador, sou transportador da Shell Brasil. Essa legislação eu cumpro há mais de 15 anos. Eu fui o primeiro no Brasil, um dos primeiros a começar a comprar caminhão nove eixos de 25m. Um dos primeiros, porque a legislação... Em 2000 eu já tinha caminhão de 25m - 1999 para 2000 -, são mais de 25 anos. Então nós sabíamos que em pista simples só podia... A lei é clara: nascer do sol ao pôr do sol.

A lei é clara. Então, ele não pode andar à noite.

Agora, eu pergunto a vocês, a você que é da Polícia Rodoviária Federal, naquela situação de Porto Velho, de Miritituba, de Rondonópolis, que é terminal ferroviário, e os outros dois são terminais de hidrovia, o motorista chega, Senador Amin, às 10h manhã. Às 10h, ele chega lá e para num posto de gasolina.

Inclusive, quando você falou em postos de gasolina, eu tenho dois postos grandes. Nenhum é credenciado. Postos com cinco, seis hectares, pavimentados, postos de gasolina. Não me credenciei porque isso era muito complicado, não deixei credenciar na época.

Estacionamento em Vilhena: se não for cliente, nós cobramos. Temos um estacionamento privado. São muito sábias as suas palavras sobre essa situação de estacionamento.

Mas eu quero dizer à Polícia Rodoviária Federal que eu sei que eles têm que cumprir a lei, têm que cumprir a legislação, mas o motorista chega a Porto Velho às 10h da manhã. E o chamam para descarga às 2h da manhã. Ele já ficou o dia inteiro. Às vezes, ele chega à noite, no escurecer, fica a noite inteira e vai ser chamado na outra noite para descarregar. Já vai para o segundo dia parado.

E o que acontece? Com duas horas, ele vai lá, descarrega e volta. Ele tem que ficar mais 11 horas parado. Como o motorista vai ficar 11 horas parado se ele chegou à 1h30 da manhã? Ele só vai poder sair ao meio-dia. E esse caminhão, em pista simples, só pode rodar durante o dia. Ô, meu! (*Palmas.*)

Eu vou dizer para vocês: eu conheço caminhão, eu sou motorista profissional. Eu pego um caminhão desse de nove eixos e dirijo, carregados, tanque. Só não dirijo os tanques meus, hoje, porque não tenho mais o curso Mopp. Eu não fiz aquele curso. Senão, eu dirigia.

Até uns tempos atrás, quando eu comprava três, quatro, cinco caminhões, eu mesmo ia buscar, ia com os motoristas. Eu conheço as dificuldades todas neste país, todas.

Então, cada região é uma região atípica. Aí todos esses motoristas estão sendo multados. E sabemos que o caminhão, em pista simples, Marcos Rogério, só pode andar de dia. A licença é clara: nascer do sol, pôr do sol. Ele não pode andar à noite. Eu conheço isso. Eu tenho caminhões andando há 25 anos. Os caminhões são expressamente proibidos.

Digo mais à Polícia Rodoviária, que está aqui: sabem o que é a lei da Shell? Eu tenho que cumprir as leis que estão na Inglaterra. Graças a Deus, ao bom Deus, nos últimos 25 anos, eu não tive nenhum acidente, nenhum acidente grave, nada! Até se acontecer um acidente com vítima no Brasil, você tem que se reportar à Inglaterra. A Shell Brasil é na Inglaterra. Mas eu tenho outros tipos de transporte, carga seca, alguma coisa na soja, caçamba, basculante, nove eixo, boiadeiro, tudo. Então, eu tenho conhecimento dessa situação do nosso caminhoneiro.

O que eu ia falar para vocês: a Shell nem aceita esse tacógrafo. Nem aceita esse tacógrafo! Para eles, pode tirar fora. É um computador de bordo, Senador Amin. O motorista é obrigado a reportar até as frenagens bruscas que ele dá na estrada, se ele freou para um buraco. Ele não pode sair fora da rota. Tem uma câmera dentro da cabine.

Eu tive uma dificuldade muito grande quando teve que colocar a câmera dentro da cabine. Por quê? Porque ele não pode, Marcos Rogério, Senador, levar nenhum caroneiro, nem a mulher dele, nem eu, que sou proprietário, um dos proprietários da transportadora. Nem eu! Eu não poderia entrar. Poderia, sim, com uma licença que eles fizessem, com uma autorização. Então, nós temos diversos gargalos que nós temos que resolver.

Um é o problema das paradas. Na BR-364, não tem um lugar para parar, nada.

De Vilhena a Porto Velho, são dois postos grandes de gasolina que tem. O Mirian opera os dois: um nosso, do Grupo Bagattoli, e um dele, em Porto Velho, na capital. São os dois maiores postos que tem, de pátio.

Mas não cabem esses caminhões todos mais lá. Entenderam?

Em Vilhena, também não cabe. Em Vilhena, eu até cobro quando o motorista não é cliente. É injusto? Não é que é injusto. É que tem um custo, como o Giancarlo Pasa explicou naquela hora. Como você tem um custo, você tem que cobrar.

Senador Amin, nós temos que nos debruçar em cima dessa situação do nosso caminhoneiro.

Eu ainda acredito que o nosso caminhoneiro, no Brasil, vai parar por conta. Não é a questão nem da rodovia. Eu nem sei como é que eles estão trabalhando ainda, porque dinheiro, não ganham com isso aí. Como isso, não ganham mais nada. Literalmente, a operação está liquidada.

E o problema não é só do embarcador, não é só dos grandes transportadores. O problema está no conjunto total.

Nós temos um óleo diesel de R\$6, R\$6 e pouco.

Eu até admiro que o caminhoneiro não tenha ficado em casa, porque eu ouvi uma conversa do Presidente da República falando que, quando tem algo que é caro, é para não comprar. A hora que o motorista se tocar que o óleo diesel...

Eu sei o que é o preço de diesel. Nunca tinha visto diesel estar mais caro do que gasolina. Nunca tinha visto isso.

Quando o motorista se tocar, neste Brasil, que o combustível está caro, se ele ouviu o que o Presidente da República falou, ele vai ficar em casa, porque está muito caro, realmente.

Eu fico triste, no país, que uma classe tão sofredora, tão sofredora seja humilhada.

Eu quero dizer para o senhor, que é da Polícia Rodoviária Federal, algo que eu nem poderia falar neste momento: eu tenho um caminhão zero, novo. Eu comprei seis ou oito caminhões Volvo e Scania novos, zero. Um caminhão desse estava na terceira, quarta viagem, a Polícia Rodoviária fez uma apreensão em Comodoro, Senador Amin, no Mato Grosso.

E o Arla - eu sou dono de posto gasolina, talvez eu até vá responder a um processo ambiental, eu com meu irmão, não sei -, sabem o que aconteceu? Disseram que o Arla não conferia. O Ibama liberou o caminhão para eu ir embora. Não sei o que ia fazer, mas liberou. A Polícia Rodoviária, não. A Polícia Rodoviária prendeu o meu caminhão zero, caminhão novo.

Sabem o que aconteceu? Está há um mês e meio preso lá no posto fiscal, em Comodoro.

Isso é humilhante para um cara que trabalha e para uma pessoa igual a mim, que sou transportador de uma multinacional e não posso fazer nada de errado.

Hoje, a Polícia Rodoviária Federal é *expert* em conhecer madeira. Está cheio de caminhão preso, naquela Rondônia.

Madeira, eu conheço. Sou neto de madeireiro, o Senador Amin sabe disso. Meu irmão toca uma madeireira em Santa Catarina. Eu sei o que é madeira, sei o que é o sofrimento de um cara que tem uma serraria, sei tudo.

Tem mais de três mil metros cúbicos de madeira esparramados dentro daquelas polícias rodoviárias, apodrecendo.

Temos que fazer uma lei aqui, Senador Amin, para que isso seja leiloadado e para que, se o cara que embarcou estiver errado, pelo menos isso sobre. Tem caminhão apodrecendo com tora em cima. Eu nunca vi isso na minha vida! Eu fico tão indignado com essas coisas.

E ajudei a Polícia Rodoviária Federal com emenda parlamentar. Olhem que erro que eu fui fazer! (*Palmas.*)

Olhem que erro que eu fui fazer! Entenderam?

Eu acho que vocês têm que cumprir a lei. Eu não quero nada fora da lei, nada. Nada, eu quero fora da lei.

Os motoristas meus, eu tenho 80 e poucos motoristas, sabem por que eles gostam de mim e do meu irmão? Juro por vocês, por Deus: eles gostam que nem irmãos. Sabem por quê? Porque nós temos conhecimento daquilo que eles fazem. Essa é a diferença.

E eu vejo o sofrimento. Eles são humilhados. Naqueles postos fiscais, é uma humilhação que é inexplicável.

Mas, Senador Amin, vou terminar aqui as minhas palavras.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Concluindo...

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Concluo o que eu tinha para expor. Tinha mais coisas que eu precisava falar, mas numa outra oportunidade.

Desculpe-me o policial rodoviário federal, mas são situações que a gente tem que expor, que são a realidade.

Só para frisar: esse caminhão está lá... O desembargador... Paga R\$30 mil de multa. Autorizei pagar a multa, autorizei pagar os R\$30 mil, e, mesmo assim, não liberou. Está preso lá.

Se quiser deixar mais um apodrecer, para mim, não fico nem mais rico, nem mais pobre. Pode deixar apodrecer.

Mas precisamos fazer algo não só por nós transportadores, mas pelo nosso caminhoneiro, porque esse homem é o homem mais sofrido e mais humilhado no Brasil, mais do que nós, do que eu que sou produtor rural e do que o nosso pequeno produtor rural. Ele é humilhado quase igual ao nosso pequeno produtor rural, largado no campo sem nenhuma atenção.

Obrigado, Presidente. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Senador Jaime Bagattoli, acho que os aplausos demonstram o respeito ao seu conhecimento, à sua vivência.

Eu, como seu amigo e coestaduano, o cumprimento pelas suas colocações, mas nós temos a esperança de que o senhor ajude a redigir um texto legal que consolide uma possível solução.

Não deixe de fazer isso, senão o advogado trabalhista vai incomodá-lo.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Senador Amin, lá em Rondônia...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Encerrando...

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Encerrando.

Estrada de chão, em 1978, os militares deram uma ordem de palavra para o meu irmão. Eu fui motorista de caminhão, na época de estrada de chão, durante seis, sete meses, sem habilitação, em 1978.

Então, por aí, vocês já têm, mais ou menos, a minha noção.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Está começando a se enrolar.

Nós mandamos o senhor ir embora. (*Risos.*)

A tribo Xoclogue mandou o senhor ir embora de José Boiteux, em Ibirama, em 1974. O senhor já não estava mais em Santa Catarina.

Eu vou conceder a palavra ao Deputado Zé Trovão e depois ao Senador Wellington, o senhor concorda? Porque ele está desde o início...

(*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - É prudente o senhor concordar e naturalmente que, depois, os senhores que foram alcançados pelas palavras terão a oportunidade de falar também.

Com a palavra o Deputado Zé Trovão.

O SR. ZÉ TROVÃO (Bloco/PL - SC. Para expor.) - Senador Amin e todos que acompanham esta audiência pública, eu quero expressar o meu respeito, de maneira geral, a todos que fazem parte do transporte, porque fazer parte do transporte não é só dirigir caminhão, o transporte é o todo. Não adianta só dirigir o caminhão se não tiver o que transportar.

Quero agradecer a bondade dos nobres Senadores e dizer que eu comecei num 1113, de 1978, batendo alavanca e fazendo Ricardo Eletro no Recife. Eu, durante alguns anos, não tinha pelos nas pernas, porque a gente sempre trabalhou e trabalhou muito.

Eu fico impressionado com essa lei, e não vou culpar a Polícia Rodoviária Federal, porque seria de minha parte uma injustiça tamanha, porque não foram os senhores que criaram essa lei. Essa lei foi criada e foi promulgada por alguém que nunca sentou a bunda num caminhão.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. *Fora do microfone.*) - É verdade.

O SR. ZÉ TROVÃO (Bloco/PL - SC) - Agora, eu vou fazer alguns questionamentos.

Polícia Militar, escala de trabalho: 12 horas ou 24 horas. Depende da atuação.

Médico: 12 horas ou 24 horas, até 48 horas, depende da situação.

Bombeiro: 12 horas de trabalho ou 24 horas de trabalho.

PRF, Sr. Jeferson, escala: 24 horas.

Espera lá, algo de errado não está certo nessa conversa. Se vocês me provarem que essas profissões que eu acabei de falar têm menos importância do que o caminhão, então, eu vou baixar minha cabeça, ficar quietinho e vou aceitar a lei das 11 horas.

Como pode alguém que está há 24 horas de plantão fazer uma cirurgia num coração? Ele não descansou, ele está cuidando de uma vida! Eu lhe garanto que um caminhoneiro com três horas de sono está novo novamente.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. *Fora do microfone.*) - É verdade.

O SR. ZÉ TROVÃO (Bloco/PL - SC) - Então, me desculpa, a lei está bagunçada.

E o que me preocupa na lei é algo, Esperidião, que é muito mais importante.

O Manjuva que está aqui e o Patrola que está aqui sabem exatamente que a categoria está perdendo os bons profissionais, porque gente séria não quer ser humilhado por ninguém na estrada! (*Palmas.*)

Não se admite! Um pai de família que tem três, quatro filhos, que já tem filha formada em Medicina na faculdade, que já fez de tudo pela sua filha, não vai ser humilhado por ninguém na estrada, nem pelo embarcador, nem pela PRF, por ninguém, nem pela ANTT, por ninguém.

E é uma vergonha o que nós vivemos no transporte de carga. A molecada que está entrando no transporte que me desculpe, quer levantar a traseira do caminhão, colocar a bunda do caminhão com 1,20m, porque isso é um crime, quer colocar o banco dele no assoalho, de onde ele não tem visão ampla da frente; usar, muitas vezes, entorpecente, para fazer vídeo para o YouTube, enquanto Manjuva, Patrola, Zé trovão e tantos outros do transporte lutam todos os dias, sabem para quê? Para trazer dignidade.

Os motoristas do meu amigo Senador Bagattoli só estão trabalhando no tanque porque têm que levar dignidade para casa, porque, no tanque, ganham R\$7 mil, R\$8 mil, R\$9 mil por mês, e tem advogado que não ganha isso. Mas o cara prefere abandonar um salário de R\$7 mil, R\$8 mil, R\$9 mil por mês - para não passar por humilhação na estrada - a ficar vivendo como se fosse cachorro. Caminhoneiro é considerado cachorro, porque, além de morar na casinha de lata, mijar na merda do pneu. "Ah, não tem ponto de parada!". É claro que não tem ponto de parada. Se criam leis antes de se criar estrutura, no Brasil. Não é possível conviver com isso. Não é possível imaginar que o único capaz de sustentar este país... Se essa classe parar, morre todo mundo de fome, inclusive todos nós que estamos aqui. Não tem Senador, não tem Deputado, não tem Presidente da República, não tem ninguém que sobreviva sem um caminhão na estrada. Se todos nós tivéssemos a coragem - não de fechar as BRs, como nós fizemos muito bem durante muitos anos, para tentar reivindicar os nossos direitos - de parar, Diumar, simplesmente parar em casa e dizer: "Não vou sair para trabalhar. Já que é para ser tratado como cachorro, eu não vou sair para trabalhar"...

Eu já tenho vários requerimentos e várias denúncias, em ministérios públicos, de policiais que foram extremamente abusivos contra caminhoneiros, mas não são todos. O maior terror do caminhoneiro ficava no Tocantins: a famosa inspetora loira. Daquela mulher, todo mundo tinha medo, Esperidião. Quando ela apontava na beira da pista e mandava um caminhoneiro parar, o cara não conseguia pegar a nota fiscal - ele entregava assim para ela -, porque a mulher era o bicho, de brava; mas, educada igual a ela, eu nunca conheci ninguém. A primeira coisa que ela falava era: "Bom dia - ou boa tarde, ou boa noite -, motorista. O senhor está bem? O senhor pode me entregar os documentos?", mas, dali para a frente, você já sabia que, se tivesse um parafuso fora do lugar, o pau cantava. A mulher era brava - e bonita -; mexia com o coração do caminhoneiro. O caminhoneiro, há 60 dias fora de casa, quando via aquela mulher, eu não sei se tremia de medo ou se era de paixão por ela.

Mas a verdade é que muitos profissionais da PRF que eu conheci são homens honrados, de primeira linha, pessoas que respeitam, com toda certeza, o caminhoneiro. Mas existe uma safra, assim como há uma safra de caminhoneiros que só querem, hoje, preencher relatórios para terem ponto com o seu supervisor...

Vou encerrar - porque aqui todos dão aula -, mas eu vou dizer uma coisa para vocês: todas as profissões de que eu falei têm salário digno, menos o caminhoneiro. Todas as profissões de que eu falei, inclusive a nossa, de Deputados e Senadores. Temos convênio médico de altíssimo padrão, que atende a família inteira. Se eu passar mal aqui, agora, se a minha mulher passar mal, vai até para o Albert Einstein ser atendida; o caminhoneiro mal tem o SUS para atender. O que salva o caminhoneiro, sabem o que é? É o nosso Sistema S, que tem as suas bases para atender em alguns pontos; o Senac, que vai lá e nos atende. Se não fosse isso, estava à míngua! Mas isso ainda é precário, falta melhorar, não é, Diumar? Já falamos muito sobre isso.

Quer trazer dignidade para o caminhoneiro? Deixe-o trabalhar, crie leis que realmente contemplem o transporte, mas, principalmente, vamos parar com a palhaçada de dar a migalha que cai da mesa. Caminhoneiro precisa embarcar o seu frete direto, não ficar dependendo de atravessador, não ficar dependendo de quem vai comer o seu dinheiro, não ficar dependendo de quem destrói todos os dias o sonho de levar um futuro melhor para a sua família.

Enquanto eu for Parlamentar, nós vamos lutar, não para criar uma guerra contra nenhuma instituição, mas para que nos ouçam. E, antes de querer fazer uma lei, pergunte a este Deputado aqui, pergunte a este Senador aqui, pergunte a este time de caminhoneiros que estão aqui hoje, porque nós só queremos uma coisa: o Brasil para frente, dignidade para todos; quando eu digo para todos, não é só para o caminhoneiro, é para todo mundo: quem produz, quem transporta e quem consome.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Concedo a palavra ao Senador Wellington, mas gostaria de dizer ao Deputado Zé Trovão, cumprimentando-o pela sua intervenção, que eu estendo a V. Exa. o pedido, o apelo que eu fiz e faço ao Senador Bagattoli. Ele tem a obrigação de, com a nossa ajuda, apresentar um texto legal que concilie esses interesses. Todos que falaram aqui, falaram legitimamente.

Faço aqui essa observação, depois eu vou conceder aqui para que o Manjuba complemente, mas nós temos que valorizar as categorias, e eu incluo o caminhoneiro, que é uma força essencial para o Brasil. A minha relação com o caminhoneiro começou na minha infância porque o meu pai era revendedor de caminhão. Então, eu conheço... Naquele tempo tinha muita graxa. (*Risos.*) Hoje as oficinas são mais limpinhas - padrão alemão, piso branco -, mas eu conheço esse sofrimento dos tempos da poeira. E o policial rodoviário federal, a quem nós devemos a proteção da nossa vida... Agora, se nós pudermos ter cordialidade em todas as relações, fica mais barato; mais barato, para não falar outras expressões mais bonitas.

Com a palavra o Senador Wellington, Presidente da Frente Parlamentar da Logística, que estava sendo substituído até há pouco pelo nosso Deputado, sempre Deputado, Edinho Bez.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Sempre competente também e, ainda, de Santa Catarina.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Não é desprevenido escolher um catarinense. (*Risos.*)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para interpelar.) - Eu quero saudá-lo, Senador Esperidião Amin, o nosso companheiro Bagattoli, o Trovão, Deputado Federal atuante, que, inclusive, dá pouso lá na casa dele para alguns Deputados do Mato Grosso. Cumprimento a todos aqui, a todos, para a gente não ser muito repetitivo.

Eu quero aqui lembrar, Sr. Presidente, que eu tive a oportunidade de ser Relator do Ministério da Defesa, alguns anos atrás, e, à época, tivemos um bom entendimento com a Polícia Rodoviária Federal, principalmente para o meu estado. Eles colocavam a necessidade dos recursos, e eu lhes fiz um desafio: "Vou atendê-los, desde que vocês também atendam o meu estado". Nesse aspecto, eu quero aqui registrar que a Polícia Rodoviária Federal - não só no meu estado - evoluiu muito. E eu fico feliz por ter tido a oportunidade de, como Relator, alocar os recursos para essa melhoria da infraestrutura da Polícia Rodoviária.

No meu estado, eu destaco isso mais ainda porque, Senador Esperidião Amin, é um estado com 900 mil quilômetros quadrados; um estado hoje que ainda está em uma nova fronteira agrícola, em abertura em todas as regiões; e ainda temos o desafio de 720km de divisa seca com a Bolívia. E aí temos o problema sério do narcotráfico, em que a Polícia Rodoviária Federal também inovou muito, evoluiu muito: passou a ser também uma polícia investigativa, até suprimindo o

papel da Polícia Federal, porque a Polícia Federal também acabou indo para outros caminhos da sua atuação, praticamente deixando essa área quase desguarnecida.

Então, eu quero aqui fazer um elogio ao trabalho da Polícia Rodoviária Federal no Brasil e também no meu estado. Pena que aos recursos não foi dada continuidade, porque temos inclusive postos que foram fechados, e isso é muito ruim. Inclusive, faço aqui até uma sugestão. Quando desativam um posto e não o desmancham, aquilo se vai depredando, e fica uma imagem ruim para a Polícia Rodoviária Federal, parecendo que aquilo ali está abandonado, enfim, não sabe se está funcionando ou não. Então, fica aqui a minha sugestão nesse aspecto: é melhor desmanchar do que ficar aquele prédio abandonado lá, e as pessoas criticando.

Quero registrar que Mato Grosso - aqui temos uma matéria, inclusive - é um dos estados com mais acidentes graves com veículos de carga, segundo a própria Polícia Rodoviária Federal. Nós tínhamos uma situação muito grave - mas ainda continua - na BR-163. Conseguimos ter a conclusão da sua duplicação, da divisa de Mato Grosso do Sul a Rondonópolis, de Rondonópolis a Cuiabá, e agora o Governo do estado assumiu a concessão da nova BR-163. As obras também estão melhorando muito, mas a BR-163 é o troncal, não é? Tudo que depende da Amazônia tem que passar pela BR-163. E, aí, entra exatamente a situação do tema aqui, que são os pontos de parada e descanso que nós aprovamos na legislação.

Quero lembrar aqui também que, na época em que eu fui Relator do Ministério da Defesa, tivemos também a greve dos caminhoneiros, e eu tive a oportunidade de participar de algumas palestras no Comando do Exército. Eles me colocavam, Senador Esperidião Amin, que em Rondonópolis - porque ali nós temos um entrocamento da BR-364 com a BR-163 e, depois também, a sobreposição da BR-070, que sai aqui de Brasília, tudo no mesmo trecho - foi o ponto nevrálgico da greve dos caminhoneiros. Não fosse a presença do Exército ali, possivelmente... Porque o Exército fez todo o trabalho de abastecimento, inteligência. E, não fosse a presença do Exército, poderíamos até ter uma guerra civil. E eu falo isso para demonstrar a importância que representa o sistema de transportes.

E aqui, como o Trovão falou, realmente, a CNT (Confederação Nacional do Transporte) tem tido um trabalho brilhante, inclusive, na pandemia, junto à Polícia Rodoviária Federal, fazendo o trabalho de vacinação. E, no meu estado, agora inauguramos, Senador Esperidião Amin, mais uma unidade do Sest Senat em Primavera do Leste, em Lucas do Rio Verde, agora em Rondonópolis, minha cidade, e agora já há previsão também para Sinop, Tangará da Serra e Cáceres, onde vai começar já agora a construção.

Então, a CNT tem tido um bom trabalho, inclusive com a Polícia Rodoviária, eu gostaria inclusive do seu depoimento. Eu faço isso, Senador Esperidião, porque no Brasil nós temos mania de, a coisa que está dando certo, vamos mudar. E muitos governos pelos quais a gente tem passado, todo início de Governo, a proposta é tirar recursos do Sistema S, e aí eu falo do sistema como um todo, e a gente sabe que o Sistema S pode ser melhorado, claro, mas faz um grande trabalho em nível de Brasil, na educação profissional e na assistência da família, nas categorias em que cada um trabalha.

Eu tenho aqui, Senador Esperidião, várias perguntas. Eu não sei o tempo, se eu entrego à Mesa, é porque pode ser...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - O senhor pode escolher se vai apresentá-las depois ou se vai pedir para a Mesa ler, mas eu tenho que complementar a fase instrutiva, porque o Deputado Hugo Leal era o seguinte, então eu quero convidá-lo para, por favor, é aqui, sentar aqui no banco dos réus. (*Risos.*)

No banco dos depoentes, para encerrar a parte de apresentação.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Então eu vou deixar as minhas perguntas...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Como o senhor preferir.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - ... nas mãos de V. Exa. São perguntas preparadas inclusive pela Frenlogi, pelos nossos técnicos voluntários, e aí, à medida do...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu vou seguir o seguinte roteiro: o senhor vai usar da palavra, o Senador Marcos Rogério, que é o dono da casa, vai usar quando quiser, mas eu vou ter que dar a palavra ao Manjuva, ao representante da Polícia Rodoviária Federal, depois da fala do Deputado Hugo Leal.

Aqui eu concedo...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Então eu agradeço e já entrego nas mãos de V. Exa. as perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Perfeitamente.

Queria só esclarecer, Deputado Hugo Leal, que o senhor foi incluído entre os convidados e lhe dizer que nós aprendemos muito aqui hoje. E parece - parece - que há uma possibilidade de conciliação e de um projeto de lei que consolide esse princípio de conciliação, mas queremos ouvir a sua experiência e as suas sugestões a respeito desse assunto.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Só quero pedir, Presidente, mesmo que não seja possível ler todas, que fizesse parte da nossa audiência, mesmo aqui nos *Anais*.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Será incorporada.

Com a palavra o Deputado Hugo Leal.

O SR. HUGO LEAL (Para expor.) - Sr. Presidente desta reunião, Senador Esperidião Amin, Presidente desta Comissão, Senador Marcos Rogério, rendo as minhas homenagens a ambos, por termos sido colegas na Câmara dos Deputados, demais autoridades, nossos convidados, na realidade, a minha presença aqui hoje, em decorrência do chamado de V. Exa., é para falar um pouco, pelo menos uma linha cronológica, nesse debate do tempo de direção.

Esse tema, tempo de direção, descanso, não é novo aqui neste Congresso, há pelo menos 20 anos ou um pouco mais de 20 anos, e esse tema volta com intensidade, até por uma discussão de um projeto de lei do Senador Paim, ele volta a esse tema aqui no Senado, depois na Câmara dos Deputados. Eu estava presente no ano de 2013, lá se vão mais de dez anos. E originou, então, a Lei 3.103, de 2015, e a grande discussão era a questão do tempo de direção do motorista profissional das categorias D e E, aqueles que exercem atividade remunerada, especialmente aqueles que estão na estrada.

Interessante que há um brocardo popular que diz: "não coloque o carro na frente dos bois". Foi mais ou menos o que aconteceu nessa vertente. Apesar desses anos todos de trabalho, aprovou-se uma legislação maravilhosa, muito boa por sinal, referência - depois houve o questionamento no Supremo Tribunal Federal, ainda tivemos uma fase de consolidação desse trabalho. Aprovou-se o tempo de parada dos profissionais, só que não existia nenhuma regulamentação e nunca existiu, nem previamente. Agora, o que seria um local de parada? "Aprovou-se na lei e depois a gente faz na regulamentação".

Acho que essa lógica, por si só, fez com que nós estivéssemos hoje aqui, em 2025, discutindo algo que nós aprovamos em 2015. Tudo bem que nós temos intercorrências, tivemos questionamentos no Supremo Tribunal Federal com relação ao que é considerado o tempo gasto pelo motorista nas atividades dele, na situação de aguardo e espera.

Eu sou uma pessoa entusiasta e sempre, desde o primeiro ano de mandato aqui - já lá se vão quase 20 anos -, eu sempre atuei na Comissão de Viação e Transportes exatamente com a preocupação e com o fito na área de segurança viária.

Ora, não há como falar em segurança viária, em rodovias livres, em trabalho seja na área urbana, seja fora do perímetro urbano, nas rodovias, se nós não dermos azo a isso que tem sido debatido.

Eu entendo, Senador Esperidião Amin, que essa convocação aqui é mais para que nós possamos tentar desatar um nó, porque foi iniciado o debate em 2013, consolidado em 2015 e hoje, em 2025, nós não temos. O que nós não temos? Não temos os pontos de parada, qual é o fundamento. Quer dizer, até a regulamentação, a ISO - provavelmente deve ter ISO para essa questão dos pontos de parada -, mas a efetivação, a efetividade dele não tem.

Eu me lembro, voltando aqui aos anos de 2013 e 2014, depois mesmo na nova legislação em 2015, que em um desses debates houve um debate dizendo o seguinte: "não, já existem pontos de parada, os postos de combustível já são esse elemento dos pontos de parada".

Sim, mas desde que o mundo é mundo obviamente vai ter pontos que são de parada. Agora, a partir do momento em que você estabeleceu um regramento legal específico, nós não tivemos condição, ou seja, o ambiente das políticas públicas, principalmente do Governo Federal nas rodovias federais e também dos estados, em réplica, nas suas rodovias estaduais, ninguém se preparou para isso.

E aí nós estamos aqui, Dr. Aduardo, Secretário Nacional de Trânsito, discutindo algo que, mais uma vez, nós colocamos uma legislação perfeita num país que é imperfeito. A execução é imperfeita. E nós tivemos muitas oportunidades, inclusive, de discutir isso num cenário com as novas concessões rodoviárias, e, às vezes, não houve entendimento suficiente para poder deliberar. Hoje... Hoje, não, talvez tenha sido no ano passado, eu participei da inauguração de um ponto de parada e descanso na Rodovia Presidente Dutra. Talvez tenha um, talvez dois. Ótimo! A Rodovia Presidente Dutra é uma das maiores do Brasil, você não precisava nem... Mas eu acho que é importante, porque ali pode ser um ponto de apoio e tudo mais. Mas eu quero saber como está lá no Tocantins, eu quero saber no Mato Grosso, eu quero saber ali na Região Sul... Como é que se programa uma viagem dessa natureza? Então, o que nós estamos fazendo aqui, Senador - e eu interrompo aqui a minha fala, porque eu acho que tem muitas outras contribuições -, é tentar fazer um TAC, um Termo de Ajuste de Conduta

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu falei isso. Termo de ajustamento.

O SR. HUGO LEAL - É porque nós pensamos igual, só não temos o mesmo... O seu aeroporto é um pouco mais vazio. (Risos.)

Mas o Termo de Ajuste de Conduta...

Isso é porque, Senador Marcos Rogério, com todas as vênias aqui, quem provoca primeiro é ele. Então, eu saio na frente, eu saio na frente, é só isso. Depois o senhor vai falar, Senador, eu sei. Vai sobrar para mim, tenho certeza, mas não tem problema.

Mas só para voltar aqui ao tema, o que nós estamos fazendo aqui... Depois de todas essas ocorrências que já tivemos, experiências, talvez seja o momento mesmo de a gente fazer uma deliberação, seja por legislação, seja por infralegal, seja uma regulamentação, para que isso possa ser um facilitador e não um dificultador, porque infelizmente os profissionais ainda continuam sofrendo. Eles vão se virar, mas o nosso papel aqui não é deixá-los se virarem, mas darmos as oportunidades, as alternativas para que eles possam se consolidar. Acho que isso ficou claro, ficou claro na aprovação da nossa legislação aqui, no cuidado que nós temos na aprovação da legislação.

Eu acho que encerro aqui as minhas palavras, Senador Esperidião, certamente ombreando com V. Exa. esta preocupação de achar as alternativas que sejam viáveis, factíveis e que obviamente tenham espelhamento no dia a dia desses profissionais.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Agradeço ao prezado amigo, Deputado Hugo Leal, e agradeço inclusive também pelo seu comentário sobre o espaço, o nosso espaço, que, no caso, do Giancarlo é cultivado diariamente, e o seu espaço era muito mais cultivado naquela fotografia do grumete.

O SR. HUGO LEAL - A minha área...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Não, do grumete, do grumete da Marinha do Brasil, em que o senhor aparecia de uma maneira elegante, com um uniforme esplendoroso, que não resistiu à cobiça de todos aqueles que consultaram a sua página de face...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Teve que tirar porque a concorrência era avassaladora.

Mas eu vou conceder a palavra por dois minutos para o...

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

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - O senhor requisita a palavra.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Se me permite - eu posso falar depois, não tem problema -, eu queria fazer apenas algumas ponderações e aí, no final... Não sei se eles vão poder se manifestar novamente, mas eu fico à disposição do senhor para falar agora ou após.

Eu só queria que, a partir das provocações que foram feitas... Eu vou pedir desculpas desde logo, porque eu já tinha combinado com o Senador Amin que ele conduziria a reunião. Hoje, eu vim de Rondônia, e as nossas opções de voos de Rondônia para cá não são as melhores. Então, viajei à noite e cheguei agora no início da manhã. Tão logo cheguei, vim para a Comissão. Por isso, não cheguei no início da reunião para ouvir todas as falas, mas, conhecendo o assunto...

Posso já...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Perfeitamente.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Eu farei, então, a fala nesse momento, para que...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - O senhor é o dono da casa e gentilmente a cedeu... Procurei cumprir aqui a obrigação que era da Comissão...

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Por favor.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - A sua intervenção... O senhor é requerente.

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

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Portanto, por todos os títulos, tem o direito e tem a palavra.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Agradeço a V. Exa. e o cumprimento, porque a iniciativa primeira de trazer esse assunto ao debate da Comissão de Infraestrutura foi justamente do Senador Esperidião Amin, a partir das observações, das inquietações que chegaram até a ele. Eu tive a oportunidade apenas de acrescentar aqui a sugestão do Secretário Nacional de Trânsito, Dr. Adrualdo, que aqui está, para que pudesse também trazer suas contribuições, uma vez que eu já estava tratando com a secretaria desse assunto, em razão dos apelos oriundos lá do meu Estado de Rondônia, porque esse problema é um problema que atingiu o Brasil inteiro.

Acho que esta audiência pública tem um papel muito relevante, e eu faria aqui, Deputado Hugo Leal... Acho que a sua fala... Talvez a definição que o Hugo trouxe sintetize bem o ambiente em que nós estamos: uma legislação adequada para uma realidade de país inadequado.

Eu iria além, para fazer uma crítica, e diria que a gente está vivendo um período de atipicidade quase que em normalidade. O legislador elabora uma lei, discute com as categorias, traz para dentro delas as mais diversas visões - a visão mais conservadora, a visão mais liberal - e, no final, você tem aquele arranjo normativo que foi fruto de um ambiente de diálogo, de entendimento, uma construção a várias mãos. Só que isso só tem validade depois que o Judiciário diz: "Não, essa lei vale". E o que nós temos hoje é um resultado atípico da função jurisdicional.

Falo com tristeza que nós estamos vivendo um espaço de ativismo judicial tão exacerbado que isso tem feito com que o Parlamento seja quase que anulado no seu papel legiferante. E esse é um exemplo disso.

Eu penso que, no caso concreto... É claro que você não pode aqui advogar a tese do afastamento da atuação jurisdicional. A Constituição estabelece o princípio da inafastabilidade da jurisdição. Então, o Judiciário tem que dar a resposta sim, mas, quando ele atua para desfazer aquilo que o legislador fez, discutindo exaustivamente, e passa a formular políticas públicas, ele causa um estrangulamento. E esse é o caso.

O SR. HUGO LEAL - V. Exa. me concede um aparte, só uma frase...

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não, por favor.

O SR. HUGO LEAL (Para expor.) - Se o Senador Esperidião Amin me autorizar também...

O nosso país talvez seja o único país do mundo que tem o sistema tricameral: nós temos Câmara, Senado e, depois, Supremo. Aí a lei passa a valer.

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

O SR. HUGO LEAL - É praticamente um sistema tricameral. É impressionante. Eu acho que isso precisa ser revisto, avaliado, e esta Casa aqui tem muita responsabilidade sobre isso.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Concordo absolutamente com V. Exa. Eu diria o seguinte, que o maior indutor de insegurança jurídica no Brasil hoje é o Supremo Tribunal Federal - eu estou afirmando. O maior indutor de insegurança jurídica no Brasil hoje é o Supremo Tribunal Federal. O Parlamento é imperfeito, mas aqui é o lugar de errar - aqui é o lugar de errar -, como é também o lugar de consertar os erros pela via do debate democrático.

Não foi dado ao Judiciário o papel da formulação das políticas públicas. É claro que, diante de situações excepcionais, tem que haver intervenção sim, mas aquilo que era para ser uma exceção vem se tornando regra, e essas regras implicando um ambiente de insegurança jurídica e ausência de previsibilidade. Aí a gente vive esse ambiente onde... o Brasil é um dos países onde é mais difícil empreender, é mais difícil ser empresário, é mais difícil ser investidor, porque você não sabe como vai ser o dia de amanhã. Não dá para acreditar naquilo: "Ah, o Parlamento decidiu essa matéria, depois de uma exaustiva discussão. O Chefe do Executivo sancionou, então eu posso agora investir com segurança, porque eu tenho um ambiente legal, regulatório, administrativo, que vai me dar a segurança que eu preciso". Não, não tem. Não tem, porque daqui a pouco você tem o terceiro turno, como disse o Deputado Hugo Leal, que coloca tudo a perder e cria um imbróglio, porque agora eu estou aqui com as diretrizes, com as contribuições que a Secretaria Nacional de Trânsito me trouxe, depois de uma provocação que fiz, e ele já declinou aqui quais são as orientações da secretaria, quais são as orientações da ANTT. E qual é a prática da Polícia Rodoviária Federal? É a multa.

Lá no meu do Estado de Rondônia tem mais de 11 mil multas aplicadas em razão dessa situação. E qual é o fundamento legal? Uma decisão do Supremo Tribunal Federal? E qual é o princípio da primazia da realidade que o condutor segue? Tem a lei, tem a obrigação, mas onde cumprir a obrigação? Você não tem espaço reservado para o descanso. Você não tem a infraestrutura necessária. As redes privadas, que às vezes oferecem, estão estranguladas porque não há espaço. Como é que fica?

Então, eu acho que nós estamos diante de uma situação que precisa de bom senso, de razoabilidade, sabe? É sentar à mesa aqueles que têm a possibilidade de reformular a política pública. E a política pública, repito, é campo de atuação do Poder Executivo com a contribuição legislativa daquele setor, daquele campo que é próprio para decidir, que é o Parlamento, e nas excepcionalidades, sim, cabe ao Judiciário decidir, mas no excepcional e não para reformular a política pública como um todo e aí causar um caos no Brasil inteiro como é esse que nós estamos a ver.

Eu estou citando apenas esse caso, para a gente não citar aqui outros e partir para um debate que nós não vamos terminar hoje com relação à questão do ativismo judicial. Mas eu faço uma crítica, porque, nesse caso, a decisão de lá, eu acho que ela poderia ser até, Senador Esperidião Amin - se me permite, aqui eu estou fazendo isso aqui até como oficina de ideias para a gente colocar na mesa e encaminharmos a solução... Talvez até o Supremo poderia trabalhar na perspectiva de, uma vez que julgou inconstitucionais pontos da Lei do Motorista, isso implicou uma consequência: devolver ao Parlamento, ao Executivo, o ambiente para regular a questão do ponto de vista da política pública, e não simplesmente jogar para a Polícia Rodoviária Federal uma situação que implica hoje a aplicação de multas, sem condições para o motorista se esquivar delas, pela falta absoluta de infraestrutura adequada.

Então, eu queria apenas fazer essas observações, agradecendo, uma vez mais, ao Presidente, Senador Esperidião Amin, cumprimentando todos que vieram aqui para participar deste debate, trazer suas contribuições.

Eu acho aqui, Adualdo, especialmente você, que está à frente dessa Secretaria, num esforço colaborativo com a ANTT, com a Polícia Rodoviária Federal, com os demais órgãos que regulam a política de trânsito no Brasil, deveriam tentar um entendimento até que o país tenha condições de oferecer a infraestrutura necessária, dar uma resposta que não implique esse ambiente de insegurança para quem está operando, mas que, ao mesmo tempo, resguarde, dentro dos limites que são necessários à segurança do motorista e dos demais motoristas que estão nas rodovias, mas com bom senso, com razoabilidade.

É a contribuição que faço Sr. Presidente, agradecendo a atenção de todos.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu é que agradeço e vou entregar ao Sr. Paulo Neri Santana... O senhor apresentou aqui uma informação que eu vou lhe passar. Mas, em resumo, no Plenário Virtual do Supremo, nos dias 4 até 11 de outubro do ano passado - portanto, relativamente recente -, foi aberta uma solução, mais uma da terceira Casa do Congresso, dizendo o seguinte: modular os efeitos da declaração de inconstitucionalidade, atribuindo-lhes eficácia *ex nunc*, ou seja, daqui para frente - ou "pratrasmente"; ficou para o Odorico Paraguaçu -, a contar da publicação da ata de julgamento do mérito desta ação direta para permitir a autonomia das negociações coletivas que ela possa fazer ajustes.

Estou lhe entregando aqui. Isso é uma inovação também, é uma inovação legiferante. Por isso que eu acho que a nossa solução é consolidarmos um projeto de lei com essa parceria mencionada. Fiz um apelo ao Senador Bagattoli, com o seu conhecimento, do Deputado Hugo Leal, para fazer essa conexão da realidade com a lei se dar através de um projeto de lei, e o Executivo pode inclusive ajudar com as intervenções que sejam necessárias.

Concedo a palavra ao Diumar...

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Mas um adendo, Senador Esperidião Amin.

Enquanto não se tem essa solução, e verificada a questão, *in loco*, da ausência do espaço adequado para o cumprimento da regra, que aí o órgão fiscalizador lá da ponta - e neste caso aqui é a nossa tão importante Polícia Rodoviária Federal - tenha uma diretriz no sentido de se abster, de sancionar diante do impossível, que é o cumprimento de uma regra que não dispõe das condições mínimas adequadas.

Apenas esse adendo, já que o Supremo, nessa última missiva, joga de volta o problema...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - A modulação?

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Na modulação dos efeitos, ele devolve o problema para a própria categoria, que também não tem solução, porque o motorista, em reunião coletiva e aqui ladeado pelas autoridades, não vai ter, pois ele não tem condições de fazer os pontos de parada. Quem tem que fazer isso é o Governo ou o concessionário.

Então, durante esse lapso temporal aqui, talvez se o Supremo tivesse, nessa modulação de efeitos, estabelecido um prazo, com obrigação de fazer ao Parlamento e ao Executivo, teria até mais efetividade.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Sob a forma de um termo de ajustamento de conduta.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Isso. Exato. E, enquanto isso, ficariam sobrestadas essas medidas sancionatórias, até que se tivesse uma solução negociada.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - É isso que eu desejo.

Concedo a palavra ao Manjuva, dois minutos; e, para o representante da Polícia Rodoviária Federal, um tempo razoável que ele achar suficiente para consertar os lenhos.

O SR. SÉRGIO JOÃO WILDNER (Para expor.) - Bom, pessoal, só para dizer que em Santa Catarina estamos tentando fazer mais cinco praças de estacionamento para o caminhoneiro: uma no antigo posto policial de Garuva, Esperidião; outra na região de Itajaí; e três na BR-116. Só que para nós é tudo muito difícil, só aconteceu por causa do Esperidião. E tenho sempre que agradecer a ele, mesmo porque ele me fez andar de avião, nunca andei, estou tremendo ainda. *(Risos.)*

E eu tenho uma coisa para falar muito importante para nós: as rodovias pedagiadas estão cheias de buraco. Ali do trevo de Frutal para cima é só buraco, e o pedágio é caro.

Então eu gostaria que os Senadores e toda a Comissão aqui desse uma atenção para essas rodovias. O cara está num caminhão de um milhão e pouco, andando em cima de buraco e pagando para isso. É uma coisa que nós temos que fiscalizar urgente.

Está bom, pessoal? Um grande abraço e fiquem com Deus.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Obrigado por se ater ao tempo.

Queria conceder a palavra então ao nosso Jeferson, da Polícia Rodoviária Federal.

O SR. JEFERSON ALMEIDA MORAES (Para expor.) - Obrigado, Senador.

Antes de qualquer coisa, eu quero consertar aqui e retificar uma informação: quando eu disse que não houve a Operação Descanso Legal em fevereiro, na verdade, ela aconteceu, mas com menos intensidade devido ao Carnaval, só para ficar registrado aí.

O senhor falou que eu estava no banco dos réus. Na verdade, eu me sinto mais aqui como advogado de defesa da PRF, porque eu vejo que o que a gente precisa entender é que, como instituição, ela tem que seguir as normas vigentes. Então nós não temos escolha, nós temos que fazer aquilo que a lei nos determina.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - E nós reconhecemos isso, quero reiterar.

O SR. JEFERSON ALMEIDA MORAES - É.

Alguns pontos que foram considerados eu anotei aqui para contrapor, como, por exemplo, a questão de ações educativas. A Polícia Rodoviária atua fortemente com ações educativas. Nós temos, por exemplo, a Carreta do Cinema Rodoviário, que circula o Brasil todo. Nós temos vários projetos. Ontem mesmo estava numa reunião, a gente estava discutindo a questão da Pilotagem Segura, que é uma campanha educativa para motociclistas.

Especialmente para o tema aqui, que são os caminhoneiros, nós chegamos a fazer operações em que era colocado um policial de fiscalização e um policial de educação para o trânsito, justamente para bater aquele papo com o motorista e passar a educação para o trânsito, além de atuar nas redes sociais divulgando nossas operações antecipadamente. Essa Operação Descanso Legal foi amplamente divulgada. Nós tivemos um trabalho de imprensa, de botar informação na imprensa, no Instagram, em tudo. Por quê? Porque essa parte educativa...

(Soa a campanha.)

O SR. JEFERSON ALMEIDA MORAES - ... é muito importante. Está certo?

Nós temos também aqui, como foi dito, um trabalho muito forte com o Sistema S. Nós temos comandos de saúde que são voltados para o profissional da estrada. Hoje nós temos uma operação chamada Operação Comando de Saúde à Pressão Arterial, que é direcionada para fazer aferição ali, em campo, da pressão dos condutores, especialmente dos motoristas profissionais, porque a gente sabe que, hoje, as condições de trabalho acabam propiciando que eles tenham várias patologias relacionadas e a pressão arterial é uma forma de a gente identificar. Já salvamos vidas, inclusive, com essas ações, levando, de imediato, aquele motorista que estava para...

E, por fim aqui, com relação aos locais de descanso. Hoje o que a gente tem é que a última alteração legal colocou o posto de combustível como um local que seria dado como descanso. A gente sabe que nem todos os postos de combustíveis têm condições de receber os motoristas. Então, cabe que esses postos sejam apontados para serem avaliados e desconsiderados como pontos de parada. A gente tem que entender que nem tudo é responsabilidade da polícia, nem tudo é a polícia que vai fazer.

Para finalizar totalmente, eu quero aqui, em nome da Polícia Rodoviária Federal, pedir desculpas a todo e qualquer caminhoneiro que foi distratado por um agente da Polícia Rodoviária Federal. (*Palmas.*)

Eu sei que isso não retrata a instituição, não retrata a instituição. Eu sou filho de motorista, tenho 30 anos de PRF e, quando passei no concurso, meu pai teve orgulho. Num tempo em que o salário não era o que é hoje, as condições de trabalho não eram como são hoje, ele teve orgulho de ter um filho PRF, justamente pelas condições pelas quais ele passou na rodovia, pela forma como foi tratado.

Quero dizer, também, que nós temos vários casos de pessoas com mandado de prisão em aberto e que procuram uma unidade da Polícia Rodoviária Federal para se entregarem, porque acreditam que o tratamento da Polícia Rodoviária Federal vai ser, vamos dizer assim, mais adequado do que o de outras instituições policiais. Então, nós não podemos tratar a exceção como regra, mas não pode haver nenhum caso. Por isso, peço desculpas a todos os motoristas que se sentiram desrespeitados.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu quero louvar a sua iniciativa, nos termos que o senhor colocou: não é uma questão da instituição, mas, admitamos, depois do que ouvimos aqui, que ocorreram alguns fatos. A instituição os repudia, e eu aplaudo a sua fala, enriquecida pela circunstância de ser filho de um caminhoneiro. Então, acho que isso coroa até esse nosso sentimento.

Eu consulto o Senador Fernando Farias, que está inscrito, se ele gostaria de fazer algum comentário ou pergunta.

E vou encaminhar... Vou pedir aqui à Secretaria que encaminhe a cada um dos interlocutores as perguntas da Frente de Logística. É só desmembrar as perguntas. Já foram abordadas, é só para esclarecer. Por exemplo, a pergunta para o Leonardo Rodrigues, do Dnit, é: "Tem um plano de estruturação de PPDs e a respectiva avaliação?". É o que foi mencionado cerca de dez vezes aqui. Então, essa é a pergunta, e o senhor vai receber por escrito as perguntas - são quatro que lhe são endereçadas - relacionadas a esse tópico. Então, por favor, separem por interlocutor porque nós vamos enviar. Com a palavra o Senador Fernando Farias.

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL. Para interpelar.) - Presidente, quero parabenizá-lo pela iniciativa de fazer esta audiência pública. Eu estive fora porque estava num relatório seu na CAE, não é?

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Estava nos defendendo.

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL) - E me colocaram num impensado, um projeto protagonizado por Renan Calheiros e relatado por ele, e eu nesse meio aí, imaginem.

Mas eu vi o comecinho aqui da audiência, o Aduardo falando e a história de que esses pontos de paradas de motoristas têm 17 anos, 15 anos, não é? E eu tenho certeza de que é da sensibilidade do Ministro Renan Filho, que está pegando essas coisas, botando para andar, e do nosso Aduardo. Pense num menino... Bom, não, é muito bom, sério. O Aduardo é um cara muito competente, é um cara muito dedicado, e eu tenho certeza de que ele vai levar isso à frente.

E, só para dar um exemplo, em Alagoas, na BR-101, tinha um trecho lá com os índios com 17 anos. Então, no primeiro ano de Renan Filho no ministério, ele juntou os índios, trouxe ao ministério, foi feita uma audiência lá mesmo e resolveu dar continuidade a um trecho, na BR-101, entre Maceió e Recife, que tinha 17 anos sem poder ser transitado, com tudo duplo e ele simples, não é? Então, eu tenho certeza da sensibilidade de Renan Filho, porque Aduardo vai levar e compartilhar com ele esses projetos de vocês aí, nessa reivindicação desta Comissão.

Era isso aí, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu consulto o Senador Fernando Dueire se gostaria de usar da palavra. (*Pausa.*)

Devolvo a palavra ao nosso Presidente Marcos Rogério.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Sr. Presidente, apenas para... Eu sei que já está caminhando para a conclusão. Apenas para tentar fazer a finalização com algo mais efetivo, eu acho que todos aqui têm a compreensão de que nós estamos diante de uma situação que precisa de intervenção do poder público para resolver o problema. Mas tem um problema que continua, me parece, que atormenta a vida de todos.

A minha preocupação é com a fala do representante da Polícia Rodoviária Federal e por isso é que eu queria fazer uma provocação a ele muito respeitosamente. Eu tive a oportunidade de, na semana passada, receber no gabinete, depois de uma provocação que fiz à Secretaria Nacional de Trânsito, o Dr. Aduardo, que foi muito atencioso com esta Presidência, com este Senador. Esteve aqui no Senado Federal, me trouxe todas as ponderações, os regulamentos que tem e que tratam

dessa questão dos PPDs (pontos de parada e descanso), e de sua ausência, e que, inclusive, faria o encaminhamento de alguma diretriz à própria direção da Polícia Rodoviária Federal.

Agora eu pergunto, o representante da Polícia Rodoviária disse aqui à Comissão que a Polícia Rodoviária, na ponta, precisa cumprir a lei, e eu concordo, acho que nenhum de nós estamos fugindo disso. Agora, eu estou com o código aqui, repassando o que diz o código e a previsão dele, e também com as regras que a própria ANTT regulou a partir da lei e com a orientação da secretaria.

E aí a pergunta que faço ao representante da Polícia Rodoviária Federal é se, com essas diretrizes já estabelecidas, é possível a Polícia Rodoviária Federal, dentro do seu campo de atuação, ter uma orientação... porque vocês têm um manual de fiscalização, que cada unidade segue a partir, claro, do comando legal, do comando normativo, mas também observando as excepcionalidades regionais. E aí eu pergunto: é possível, a par desses regramentos - e aqui estou com a nota inclusive que a secretaria me encaminhou, e tem lá o manual de quando atuar, quando não atuar, e aí coloca, como situação excepcional de inobservância justificada do tempo de direção e de descanso do motorista, a indisponibilidade do ponto de parada ou de descanso na rota programada -, a pergunta é... E aí fala também do exaurimento. Às vezes, você tem lá o posto de combustível, por exemplo, é uma alternativa, mas há o exaurimento, ou seja, chegou a um ponto que não cabe mais. Diante dessa situação, a pergunta que faço é: até que haja aqui o provimento de uma decisão negociada - o Executivo, o Legislativo, com o regulador -, essas diretrizes apresentadas não seriam o bastante para a Polícia Rodoviária Federal ter uma orientação no sentido de não fazer a aplicação de multas diante dessas excepcionalidades?

O SR. JEFERSON ALMEIDA MORAES (Para expor.) - A Polícia Rodoviária tem que seguir as leis, né? A minha formação é engenharia, mas a resolução vem abaixo da lei. Em 2023, houve a alteração da lei e essa alteração... Nós passamos um período, de 2022 até o início, mais ou menos, de 2023, em que a lei do descanso ficou praticamente impossível de fiscalizar, porque, no texto da lei, a Polícia Rodoviária Federal teria que ter a certeza de que havia vaga nos locais de descanso; isso mudou. Então, a partir de 2023, essa obrigação de apontar que não há locais para descanso passou a ser do usuário da rodovia, das empresas, dos motoristas... Então, a empresa, apontando que não há lugar, vai ser avaliado, e aí isso vai ser regulamentado no sentido de dizer que aquele determinado local de rodovia está impossível de se fiscalizar por falta de local - isso foi uma alteração de 2023.

Então, hoje, o que a gente tem? A lista é essa. Nós temos - até botei na apresentação - os locais de repouso para efeitos da medida administrativa, os locais de descansar. Os locais de repouso e descanso dos motoristas profissionais serão, entre outros, em estações rodoviárias, pontos de parada e de apoio - que são, como a gente está apontando aqui, poucos -, alojamentos, hotéis ou pousadas...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Esse ponto de parada é o PPD?

O SR. JEFERSON ALMEIDA MORAES - Exato.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - A que se refere a lei, e não os pontos recepcionados?

O SR. JEFERSON ALMEIDA MORAES - Exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Ou são os dois?

O SR. JEFERSON ALMEIDA MORAES - Os dois.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - E não há uma avaliação sobre esses cinco.

O SR. JEFERSON ALMEIDA MORAES - Exato.

Aí o que acontece? Alojamentos, hotéis e pousadas, refeitórios das empresas ou de terceiros - que são aquelas empresas que são transportadoras e têm sede na margem do trajeto -, postos de combustíveis. Então, isso é que está na lei. Ainda tem assim: "§3º Será de livre iniciativa a implantação de locais de repouso e descanso de que trata este artigo". Então, com o que está na lei, tirou-se a responsabilidade dessa implementação por parte do Governo para que a lei fosse aplicada. É a lei. E essa alteração foi em 2023. Então, isso é o que está valendo hoje.

Inclusive, como eu falei, eu preciso registrar que nós estamos com um cuidado muito grande na aplicação dessa lei, porque a gente sabia que ia ter essa repercussão. Então, do dia em que a lei mudou, da ADI até o dia de hoje, todas as nossas ações foram bem ponderadas. Inclusive, não foi tocado aqui na assembleia, mas, pela ADI, ela praticamente inviabiliza a situação daquele caminhão ou daquele ônibus que tem dois motoristas. Por quê? Porque a ADI fala que o descanso não pode ser com veículo em movimento. Só que nós não estamos fiscalizando isso ainda, nós estamos aguardando. Nós

fizemos uma consulta e estamos aguardando como proceder, porque a gente está enxergando isso muito mais como uma questão trabalhista. E a Polícia Rodoviária tem poucos meios para fiscalizar as condições de trabalho em locais em que a gente não está presente. Então, nós estamos aguardando.

Então, todas as ações estão bem pensadas, um passo atrás do outro, e sempre no sentido de não sermos afoitos.

Outro exemplo: hoje, na nota técnica que inclusive o Senador informou que está na mão dele, nós colocamos lá que os acordos serão respeitados. Serão respeitados os acordos coletivos. Porém, nós já estamos sendo provocados pelo entendimento de que esses acordos servem apenas para intrajornada e para não a interjornada. Isso aí vai ser um problema, porque os descansos de 11 horas são justamente entre uma jornada e outra. Mas nós estamos acatando, porque a gente não quer aplicar mais do que a lei prevê, entendeu? E sempre respeitando que aqui estão envolvidos vários interesses. Nós temos o interesse dos transportadores; nós temos o interesse de quem tem pressa de receber as suas encomendas; nós temos também o interesse dos trabalhadores. E toda essa mudança na interpretação, inclusive tirando lá o fracionamento, é racionada com o direito das pessoas de ter uma condição de trabalho igual a das outras classes.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Tem o interesse de um outro grupo aí, o interesse do usuário em geral, que é um ambiente seguro para a trafegabilidade.

Mas eu faria aqui... E vou concluir a minha fala nesse ponto, Senador Esperidião Amin, me colocando à disposição pela Comissão, porque eu estou entendendo que a Polícia Rodoviária Federal também tem suas dificuldades, a par da legislação, com suas lacunas ou não, a partir do que o Supremo fez e do que o regulador estabeleceu, e parece que tem um lapso temporal que precisa de alguma atualização.

O que eu faria - e aí, vamos fazer isso a várias mãos? Até que nós consigamos resolver pela via legislativa, podemos chamar, para uma audiência, não audiência pública, mas uma audiência reservada, a Secretaria Nacional de Trânsito, o Presidente da ANTT e a nossa Polícia Rodoviária Federal, para a gente tentar, numa mesa, a várias mãos, criar um ambiente que ofereça as melhores condições para que a Polícia Rodoviária Federal, lá na ponta, cumpra o seu papel, mas, que, ao mesmo tempo, se resguardem as situações excepcionais que a gente tem Brasil afora. Tristemente, a realidade é que não temos a infraestrutura adequada. E, mesmo com as alternativas que foram apontadas aqui - aí, vou falar do meu Estado de Rondônia, que conheço de ponta a ponta, eu tráfego pelo Estado de Rondônia dirigindo e eu conheço toda essa realidade -, isso é impraticável. Lá na ponta, isso é inefetivo.

Então, para a gente não ficar no debate aqui *ad eternum*, proponho chamar uma reunião de trabalho, liderada pela Comissão de Infraestrutura, colocando-se à disposição para mediar - o Senador Esperidião Amin, que é conhecedor do assunto, nos ajudará nesse encaminhamento; os demais Senadores que quiserem participar -, mas é uma reunião mais com as partes técnica na mesa, e a gente apenas na retaguarda, de apoio. Então, me coloco à disposição para isso. Se a Câmara dos Deputados - está aqui o Hugo Leal, o Deputado Trovão, que participou também - quiser participar...

Não sendo um grupo muito grande, porque, também, quando tem muita gente, em vez de ajudar na construção de uma solução, cria-se mais confusão. Então, proponho um grupo de trabalho para que a gente possa, a partir dali, ter um encaminhamento, uma diretriz que dê a segurança necessária para que a Polícia Rodoviária Federal cumpra o seu papel - e aqui não estou a advogar outra tese -, mas que, ao mesmo tempo, o operador, o transportador, seja ele o caminhoneiro que é dono do próprio caminhão ou uma empresa, também tenha um ambiente de segurança e previsibilidade para trabalhar e servir ao Brasil no seu processo de crescimento. É a sugestão que faço.

O SR. ADRUALDO DE LIMA CATÃO (Para expor.) - Senador, me permite só um breve esclarecimento, muito breve?

Eu conversando aqui anteriormente com o Jeferson e a pedido também do Senador Marcos Rogério, já me comuniquei com o Diretor-Geral da Polícia Rodoviária Federal, que está completamente aberto, a fazer essa revisão do mapeamento da fiscalização. Porque a Polícia Rodoviária, de fato, fica com aquele certo receio do apagão das canetas.

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

O SR. ADRUALDO DE LIMA CATÃO - O agente público só age de acordo com a lei, de acordo com o papel, e eu posso contribuir na Secretaria Nacional de Trânsito, dando a orientação adequada para o cumprimento da lei, de acordo com o regulamento que já existe hoje.

A princípio - no meu entendimento, no meu entendimento! -, eu entendo que o manual está válido do jeito que está.

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

O SR. ADRUALDO DE LIMA CATÃO - O que pode estar havendo é justamente um descompasso de interpretação mesmo, mas que facilmente pode ser ajustado se a gente fizer isso, se sentar todo mundo...

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Perfeito! Estou plenamente de acordo.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu queria encaminhar o seguinte - falei aqui com o Deputado Hugo Leal, e isso é extensivo a todos que vão, ele vai usar a palavra até para nos convidar para a audiência -: nós tínhamos que ter um texto-base, eu diria assim, um termo de ajustamento e conduta, uma minuta de termo de ajustamento de conduta, com a participação de vocês, sua, do Bagattoli; enfim, um texto. Bote um texto em cima da mesa! E em cada item, com a ajuda da nossa consultoria, nós vamos ver o que depende de lei e o que nós podemos acertar.

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

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Vai ficar muito pouco para a lei, porque, ao modular como modulou o Supremo, ele está dizendo que aceita acordo.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Ele jogou de volta.

(Intervenções fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Ele jogou, nos devolveu a encrenca, que eu não vou dizer que foi criada por eles, mas que foi criada pelas alterações de lei, pelo sentimento de insegurança... Cada acidente desses é um escândalo mais do que justificável. Então, um termo, uma minuta de termo de ajustamento de conduta, e a consultoria, que aja aí meio independentemente: "Isto aqui vai precisar de lei". Vai ficar muito pouco item dependendo de lei. Como foram 11 tópicos que foram considerados inconstitucionais pelo Supremo, não é isso? Foram 11...

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. *Fora do microfone.*) - Isso.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... o número perfeito. O 11 é sempre o número perfeito; do 11 em diante é reserva, e é o meu número...

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. *Fora do microfone.*) - A lei...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... e é a metade do seu.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - A lei é 13. Deu problema.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - É 103. *(Risos.)*

Mas, então, tirando esse toque de humor, eu acho que, com esse texto, nós vamos nos aproximar à lei, ao seu sentido de respeito à vida, de respeito à profissão, de respeito ao agente fiscal, de respeito... O Governo coloca também ali o seu compromisso de avaliar os credenciados e promover, com o apoio da ANTT, do Tribunal de Contas da União... Nas otimizações e nas revisões de contrato, o PPD tem que ser uma realidade. Não pode ir neste ritmo: um PPD em Santa Catarina, em dez anos, depois de deferido! Nessa marcha, não há modulação que resista.

Feita essa colocação, ainda consulto se alguém deseja usar da palavra.

Deputado...

Temos um caminho para solucionar. Concorde, Presidente?

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. *Fora do microfone.*) - Perfeitamente.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Com a palavra, o Deputado Hugo Leal.

O SR. HUGO LEAL (Bloco/PSD - RJ. Para expor.) - Sr. Presidente Esperidião Amin e Senador Marcos Rogério, Presidente desta Comissão, é exatamente isso. Acho que nós estamos, neste momento... Depois... Eu não ouvi toda a audiência, mas vou coletar essas informações. Agora é prática; agora, é mão na massa, literalmente: buscar texto, buscar sugestões para a gente poder adaptar.

O que eu vou sugerir, independentemente dessa reunião que vamos ter aqui na Comissão de Infraestrutura, eu vou também convidá-los para a gente... Nós vamos fazer, já está aprovado na Comissão de Viação e Transportes, na Câmara dos Deputados, exatamente esse debate. Eu vou já torcer para que nesse próximo debate, que a gente fará lá na Comissão de Viação e Transportes, em audiência pública, a gente já parta para a discussão de um texto. Eu acho que isso é extremamente produtor e é o que a sociedade está esperando; inclusive, não só todos os entes aqui envolvidos, mas talvez seja isso também que o próprio Supremo Tribunal Federal...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Certamente.

O SR. HUGO LEAL (Bloco/PSD - RJ) - ... a câmara hiperalta - porque esta é a Câmara Alta, a outra é a hiperalta -, possa estar aguardando.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. *Fora do microfone.*) - É a revisora da revisora.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Faço a seguinte sugestão: que o texto seja tópico por tópico, como se fosse um... É um termo de ajustamento de conduta, item por item, que facilita, inclusive, o processo legislativo subsequente.

Consulto, mais uma vez, se alguém deseja usar da palavra.

O SR. JANDERSON MAÇANEIRO (*Fora do microfone.*) - Aqui.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Vamos abrir uma exceção, já que eu falei cinco vezes Itajaí.

Está funcionando ainda o posto de gasolina? Então é uma pergunta que eu começo.

O SR. JANDERSON MAÇANEIRO - Não está.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Pois é, ou seja, um dos pontos que estão habilitados ainda aqui no papel não existe mais, conforme eu tinha dito. Vai ser construída uma loja - não precisamos dizer que é da Havan, senão seria publicidade... (*Risos.*)

(*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... mas é uma loja, um ponto de geração de tráfego, inclusive, numa região... Nada de censura nisso; pelo contrário, cidades brigam, lutam para terem uma loja da Havan. O outro careca é muito mais inteligente do que os outros carecas. Mas é um ponto a menos na zona do agrião. É o maior e mais doloroso nó que nós temos nas rodovias brasileiras. E não vai resolver com patrôla; tem que resolver com jeito.

Pois não. O senhor tem um minuto de resposta, portanto.

O SR. JANDERSON MAÇANEIRO - Meu nome é Janderson Maçaneiro Patrôla, sou transportador em Itajaí...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Maçaneiro...

O SR. JANDERSON MAÇANEIRO - Maçaneiro, de Tijucas.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Mais proximamente de Major Gercino.

O SR. JANDERSON MAÇANEIRO - Exatamente.

Eu quero agradecer o pedido de desculpas do representante da Polícia Rodoviária Federal, acho justo, louvável. Agradeço aqui em nome dos caminhoneiros do Brasil inteiro. Agradeço o esforço de cada um que esteve aqui debatendo em mais de duas horas de audiência pública: Deputados, Senadores, Deputado Zé Trovão, Manjuva, nosso amigo aí, motorista de caminhão. Parabéns pelo esforço.

O Senador foi muito feliz na condição de trazer a discussão internamente...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Marcos Rogério.

O SR. JANDERSON MAÇANEIRO - Marcos Rogério. Muito obrigado.

... trazer a discussão internamente, porque, nós enquanto categoria, nós enquanto caminhoneiro, que temos uma nota no painel e o objetivo de entregar a mercadoria, a gente não consegue acompanhar o dia a dia, o trânsito das leis e tudo mais. Quando o policial nos para, eu digo aqui, eles têm toda a condição de... Eles não erram o tiro, imagina errar uma multa, eles não erram. Eles estão lá dentro da lei, observados. Só que a gente, caminhoneiro, não consegue acompanhar.

Então é muito feliz a fala de entender o dia a dia do caminhoneiro e enquadrar essa realidade nossa dentro da legislação. Como? Juntando-se, ouvindo, conversando e construindo alguma coisa para sanar o problema imediato com uma resolução futura.

Muito, muito bom. Parabéns a todos aqui que conduziram. Quero voltar também à audiência pública lá na CVT.

E uma situação que eu quero colocar, que é importante para a nossa categoria, é que a falta de PPD no país se dá porque não temos uma política pública de entregar áreas públicas a agentes para construir associações cooperativas espalhadas pelo país inteiro, que poderiam... Hoje uma cooperativa de caminhoneiro não consegue comprar um terreno para fazer um PPD, mas, se o Dnit nos entregasse - "ó, vamos fazer em conjunto com a iniciativa privada, as concessionárias, as cooperativas, as associações, os sindicatos" -, com certeza poderia, sim, evoluir e muito a condição de PPD pelo país.

Então, eu agradeço aqui por o senhor abrir uma exceção...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Posso pegar um gancho?

O SR. JANDERSON MAÇANEIRO (*Fora do microfone.*) - Claro, por favor.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Vou pedir que o Ministério dos Transportes anote isso, e vou pedir para o Fernando Farias ser o meu lobista lá, porque vocês vão ouvi-lo melhor do que a mim: Amin. (*Risos.*)

Nenhuma praça de pedágio pode ser desmontada com outro objetivo que não ponto de parada e descanso de motorista. Deu para entender? Ora, vocês têm a obrigação de colocar no cronograma a substituição de praça de pedágio, aquele entulho autoritário, uma loteria do mal...

A praça de pedágio é uma loteria do mal. Você sai de Porto Belo - para falar de uma coisa do meu estado - e, se eu vou para Itajaí, tem uma praça de pedágio e eu pago pedágio cheio ali. Se eu vou para Florianópolis, eu não pago; quer dizer, isto é uma praça de pedágio: é uma loteria do mal. Como vocês têm que ter um cronograma para isso, já bota lá como cláusula pétrea: nada tem prioridade sobre a utilização daquele espaço, que já foi indenizado pelo governo... Ou não foi? Foi. Aquilo entra, o custo da implantação daquela praça de pedágio, inclusive a compra da área, está indenizado pela concessão. Portanto, se a concessão continua ou vai ser otimizada, como diz a regra, essa área é para ponto de parada e descanso. Já é uma política pública. De acordo com o cronograma, você já sabe que ali tem que botar um ponto de parada e descanso de motorista.

Quantas são as praças de pedágio do Brasil só de rodovia federal? Faz a conta rápida aí. Lá em Santa Catarina são oito mais cinco: 13. Quatro na BR-101 sul, quatro na BR-101 norte e cinco na BR-116, só para começo de conversa. Treze *versus* um: só tem uma praça de pedágio. E onde é que era? Aliás, só tem um ponto de parada. O que era lá?

O SR. JANDERSON MAÇANEIRO (*Fora do microfone.*) - Lá era um posto de parada...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Era uma praça de pedágio.

O SR. JANDERSON MAÇANEIRO - Era uma praça de pedágio, exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - A única que nós conseguimos, depois de dez anos de pedido, era uma praça de pedágio, que foi desativada pelo deslocamento para Paulo Lopes da praça de pedágio da Palhoça, que era um outro entulho. Então, estou dizendo... Agora, o ministério tem que adotar isso. Não vai custar nada! Não vai custar nada, porque já está indenizado ao longo do curso da concessão.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. *Fora do microfone.*) - Sim. Boa.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Certo?

O SR. JANDERSON MAÇANEIRO - Senador, só para encerrar...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Pois não.

O SR. JANDERSON MAÇANEIRO - A nossa categoria - o caminhoneiro, o transportador de carga - não fala em 6x1, 5x3 dias de trabalho. A gente trabalha 365 dias por ano. Nós amamos a nossa profissão. Nós temos a nossa casa e levamos café da manhã, almoço e janta, e tudo aquilo que todo brasileiro e gente fora deste país... Porque a gente leva o agronegócio daqui para o mundo inteiro, sem qualquer restrição, sem qualquer problema. Nós amamos a nossa profissão.

Dê-nos liberdade para trabalhar, dê-nos dignidade, e a gente vai transformar o Brasil numa potência maior do que é. O caminhoneiro autônomo sai de casa apaixonado pela sua profissão. São raríssimas as condições em que um caminhoneiro deixa a sua profissão, por qualquer dificuldade que encontra, para ir trabalhar em outro lugar. E quando vai, chora o vago de saudade da estrada.

Respeitem a nossa categoria. Deem-nos condição de trabalho.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Agradeço ao Patrola, que muito bem encerrou a nossa... Eu vou encerrar esta etapa. Não estamos encerrando a sessão, apenas vou devolver a quem de direito, agradecendo mais uma vez ao Senador Marcos Rogério, agradecendo a presença de todos.

Peço desculpas se eu em algum momento não dei a atenção devida e passo a palavra, portanto, ao Senador Marcos Rogério. Você disse que queria falar...

O SR. GIANCARLO PASA - Não, só para...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Então mais 30 segundos. Eu não posso deixar de ter simpatia pela estampa, né? *(Risos.)*

O SR. GIANCARLO PASA (Para expor.) - Parecemos irmãos gêmeos, né?

Não, é só uma colocação porque eu acho que é interessante a gente aprender com o que tem lá fora, certo? Quer dizer, então você tem essas áreas de descanso que o próprio Diomar colocou lá, talvez são áreas de descanso mais simples, que demandam menos investimentos que você possa colocar. Quer dizer, então qual é o objetivo? Esse objetivo, como ele falou na Alemanha, em que você deita de 15km em 15km, mas você tem uma área de estacionamento onde tem banheiro e simplesmente para ter aquele descanso apropriado.

Quer dizer, então é só a gente olhar um pouco o que está feito lá fora, né?

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Muito bem colocado.

Senador Marcos Rogério, mesmo que V. Exa. não queira, a Presidência é sua.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. *Fora do microfone.*) - Me dê 1 minuto de intervalo para me despedir de todo mundo e retomamos a...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Sim, vamos suspender a sessão por 2 minutos...

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. *Fora do microfone.*) - Isso.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... para as despedidas e ela será reaberta em seguida.

Obrigado.

(Suspensa às 12 horas e 29 minutos, a reunião é reaberta às 12 horas e 37 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Reaberta a reunião da Comissão de Infraestrutura, nesta feita, para darmos encaminhamento à parte deliberativa da reunião com os itens da pauta do dia de hoje.

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

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Antes, pela ordem, concedo a palavra ao Senador Esperidião Amin.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - O assunto é muito grave.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Pela ordem.) - Eu queria pedir a sua prioridade para apreciação do Requerimento nº 25, que eu apresentei, que trata de acordo cooperativo - operativo, aliás - ou termo de compromisso entre ENBPar, Ande e Itaipu Binacional, objeto de um parecer da Controladoria-Geral da União que significa, em resumo, o seguinte: Itaipu Binacional tem um orçamento secreto e o custo vai para a nossa conta, a dos dez estados que assinaram, em 1973, o compromisso de compra - o senhor conhece bem isso - obrigatória, ou seja, um orçamento de bilhões que, por ser binacional, não é um orçamento auditado com o mesmo rigor, e vai para a conta de energia dos brasileiros que moram nos dez estados que são compradores cativos.

É esse o requerimento que eu peço que V. Exa. submeta a votação. E, depois, vamos tratar da data para sua concretização. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado, Senador Esperidião Amin...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Obrigado a V. Exa.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Bem, em relação a essa questão desse acordo, me parece que nós temos até um requerimento já aprovado na Comissão, pedindo informação, do Senador Rogerio Marinho. *(Pausa.)*

Eu até, Senador Esperidião Amin, faria o seguinte - porque o Senador Rogerio Marinho fez um requerimento, nós aprovamos aqui, e há um questionamento em relação aos pedidos que são feitos diretamente à Itaipu Binacional, justamente

em razão da peculiaridade da empresa, que não é apenas brasileira. O requerimento de V. Exa. está na mesma direção, mas com o endereçamento ao Ministério de Minas e Energia, ao Ministro de Minas e Energia.

Eu indago se há alguma divergência em colocarmos extrapauta o requerimento. Se não houver divergência, eu o coloco extrapauta, e a gente vota o requerimento de V. Exa. e posteriormente dá um encaminhamento.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Pela ordem.) - Só para complementar, aqui eu estou fazendo um requerimento de informações...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Isso.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... mas, na Comissão de Fiscalização, nós estamos pedindo que seja analisado o acórdão do Tribunal de Contas da União que não está sendo cumprido.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Perfeitamente. Perfeitamente. *(Pausa.)*

Não havendo divergência, fica, então, incluída extrapauta a matéria para deliberação já na sequência.

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

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Senador Jorge Seif, pela ordem. E, na sequência, as matérias.

O SR. JORGE SEIF (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC. Pela ordem.) - Sr. Presidente, primeiramente, eu quero agradecer ao senhor pelo espaço que o senhor me concede.

E eu justifico que não consegui participar da audiência pública ocorrida anteriormente devido a outras Comissões em que nós tínhamos projetos e de que precisávamos participar.

E, se o senhor me permitir, Sr. Presidente, eu quero primeiramente parabenizar o Senador Esperidião Amin pela iniciativa brilhante de promover essa audiência pública. Inclusive, na última sexta-feira, eu liguei para V. Exa. por vídeo, estava ali com quase 20 empresários do setor de logística e transportadoras lá no nosso gabinete de Santa Catarina.

E eu gostaria de deixar registrado aqui, nesta importante Comissão...

Inclusive, está aqui ao lado o Tomio Yano, que é Presidente da União Nacional de Transportadores e Operadores Logísticos, que nos prestigia aqui com a sua presença.

Eu só queria... Vou ser bem rápido em consideração ao que o senhor está me proporcionando.

Senhoras e senhores, é com grande preocupação que abordamos os efeitos da ADI 5322 no setor de transporte rodoviário de cargas, especialmente, Senador Esperidião Amin, em nosso Estado de Santa Catarina. A decisão do Supremo Tribunal Federal ao declarar dispositivos inconstitucionais na lei dos caminhoneiros impõe desafios importantes à nossa economia regional. Santa Catarina, Sr. Presidente, com sua posição estratégica e econômica fortemente baseada na indústria e no agronegócio, depende intensamente de um sistema de transporte eficiente. As restrições impostas pela ADI 5322, como a impossibilidade de fracionamento dos intervalos de descanso e a conversão do tempo de espera em horas extras, resultaram em aumentos expressivos nos custos operacionais. Estima-se, Senador Marcos Rogério, que, em algumas rotas, os custos possam aumentar em mais de 50%, impactando diretamente a competitividade das empresas catarinenses no mercado nacional e internacional.

Finalizando, além disso, a decisão ignora um fator crucial, Senadores: a precariedade da infraestrutura de pontos de segurança nas rodovias do país. A Confederação Nacional do Transporte (CNT) apontou que 87% das rodovias brasileiras não possuem áreas adequadas para descanso dos caminhoneiros. Em Santa Catarina, o cenário ainda é pior, com um déficit crítico de pontos de parada na BR-101 e na BR-470, que são, Senador Esperidião Amin, os principais corredores logísticos do estado. Como exigir, Sr. Presidente, que os motoristas cumpram regras de descanso sem garantir locais seguros e estruturados para isso? Essa contradição impõe um ônus desproporcional sobre os trabalhadores e empresários do setor.

Diante desse cenário, Sr. Presidente, é imperativo que esta Comissão e este Senado Federal busquem soluções que equilibrem a proteção de direitos dos trabalhadores com as opções econômicas do setor de transporte. A flexibilização responsável das normas aliada a investimento em infraestrutura e tecnologia é essencial para garantir que Santa Catarina e o restante do nosso querido Brasil continuem a prosperar e se destaquem como um polo econômico dinâmico e competitivo.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço a V. Exa., nobre Senador Jorge Seif. Confirmo aqui que V. Exa. fez realmente essa reunião, por videoconferência, com um conjunto de operadores do setor logístico do Estado de Santa Catarina que operam no Brasil inteiro, trazendo justamente as queixas, as reclamações

que nós ouvimos hoje aqui na audiência pública, que, a meu ver, a meu juízo, teve um bom encaminhamento a partir das intervenções feitas pelo Senador Esperidião Amin, com as sugestões do conjunto dos Senadores. Acho que estamos criando um ambiente para chegar a um ponto de entendimento que facilite a vida de quem opera sem se descuidar do aspecto da segurança, que é tão importante.

Passamos à Ordem do Dia.

Item 1.

1ª PARTE

ITEM 1

PROJETO DE LEI Nº 5066, DE 2020

- Não terminativo -

Modifica a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, e a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, para dispor sobre o estímulo à pesquisa e à adoção de novas tecnologias na exploração e produção de petróleo, gás natural e outros hidrocarbonetos fluidos.

Autoria: Senador Plínio Valério (PSDB/AM)

Relatoria: Senador Chico Rodrigues

Relatório: Pela aprovação parcial da Emenda nº 7-PLEN e rejeição da Subemenda nº 1-CCT à Emenda nº 7-PLEN, nos termos da emenda que apresenta

Observações:

1. Em 14/05/2024 o projeto é aprovado terminativamente pela CI, com emendas.
2. Em 27/05/2024 o Senador Carlos Portinho apresenta recurso para que a matéria seja submetida ao Plenário.
3. Em 10/06/2024 o Senador Fabiano Contarato apresenta a Emenda nº 7-PLEN.
4. A matéria é distribuída à CCT e à CI, para exame da emenda.
5. Em 11/12/2024 a CCT aprova parecer favorável à Emenda nº 7-PLEN, com a Subemenda nº 1-CCT à Emenda nº 7-PLEN.
6. Votação simbólica.

Portanto, o que está em apreciação aqui é a emenda que foi apresentada.

Concedo a palavra ao eminente Relator, o Senador Chico Rodrigues, para leitura do seu relatório.

O SR. CHICO RODRIGUES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - RR. Como Relator.) - Meu caro Presidente, Senador Marcos Rogério, V. Exa., com muita diligência, preside esta Comissão, inclusive promovendo audiências públicas, como acabamos de acompanhar, trazendo temas extremamente recorrentes para discussão aqui, numa Comissão que tem um valor agregado gigantesco em cima de todos os programas que são afetos a esta Comissão.

Tenho certeza de que esse é mais um tema - do qual serei o Relator e farei a apresentação neste momento - de grande relevância para o Brasil, mas também para a Amazônia, para que não possamos ficar fora de utilização de recursos tão importantes e relevantes para pesquisa e desenvolvimento.

Como o relatório foi discutido e já foi apresentado... Mas o tema é tão recorrente que, se V. Exa. concordar, eu posso ler todo o relatório.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. *Fora do microfone.*) - V. Exa. tem a liberdade...

O SR. CHICO RODRIGUES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - RR) - Maravilha.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - O assunto já é de conhecimento da Comissão, se quiser ir direto à parte dispositiva do voto, com liberdade, a critério do Relator.

O SR. CHICO RODRIGUES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - RR) - Para que fique bem entendido pelos demais colegas Senadores e Senadoras, eu vou ler todo o relatório. Esse tema é importantíssimo, relevantíssimo para o Brasil, mas também para a Amazônia, porque houve uma transversalidade de informações procurando tirar da Amazônia e de parte do Nordeste a destinação de recursos que são fundamentais para pesquisa nessa área mineral tão importante.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Vamos ao voto.

O SR. CHICO RODRIGUES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - RR) - O relatório, Sr. Presidente.

Vem ao exame da Comissão de Serviços e Infraestrutura (CI) a Emenda nº 7-PLEN do Projeto de Lei 5.066, de 2020, de autoria do Senador Plínio Valério, o qual modifica a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, e a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, para dispor sobre o estímulo à pesquisa e à adoção de novas tecnologias na exploração e produção de petróleo, gás natural e outros hidrocarbonetos fluidos.

O PL 5.066, de 2020, foi aprovado pela Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação e Informática (CCT) e pela CI, nesta última, em decisão terminativa - já foi aprovado pela CI, nesta última, decisão terminativa. Entretanto, nos termos do inciso I do §2º do art. 58 da Constituição Federal e, na forma do art. 91, §§3º e 4º, do Regimento Interno do Senado, foi interposto o Recurso nº 7, de 2024, de autoria do Senador Carlos Portinho e assinado por mais 13 Senadores para que a proposição em tela fosse apreciada pelo Plenário do Senado Federal.

Durante os cinco dias úteis previstos pela art. 235, II, "c", do Regimento Interno, para recebimentos de emendas ao PL nº 5.066, de 2020, foi apresentada a Emenda nº 7-Plen, de autoria do Senador Fabiano Contarato. Assim, em atenção ao art. 277, *caput*, do Regimento Interno, a Emenda nº 7-Plen foi encaminhada à CCT e à CI.

Na CCT, a Emenda nº 7-Plen foi aprovada parcialmente.

A Emenda sob análise propõe um texto substitutivo integral ao PL nº 5.066, de 2020, o qual altera os arts. 8º e 23 da Lei nº 9.478, de 1997.

Pela nova redação do inciso X do art. 8º proposto pela emenda, caberia à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) estimular a pesquisa e a adoção de novas tecnologias nas áreas de (i) exploração, produção, transporte, refino e processamento, (ii) produção e uso de biocombustíveis, desde a etapa agrícola, (iii) outras fontes renováveis de energia e (iv) eficiência energética-ambiental. A novidade em relação à redação vigente da lei são os itens (ii) a (iv).

Relativamente ao art. 23, a nova redação proposta pela emenda ao §3º passaria a estabelecer aos contratados para pesquisa e lavra de petróleo e gás natural a obrigação de realizar despesas em pesquisa, desenvolvimento e inovação (P,D&I) em montante equivalente a 0,5% ou 1% da receita bruta da operação, a depender do regime de contratação do campo, sendo 0,5%, na cessão onerosa, e 1% na concessão e na partilha de produção. Adicionalmente, conforme o §4º acrescido, é proposta uma bonificação de 5% para efeito de cumprimento da obrigação, como forma de incentivo, quando tratar-se de projetos nas Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste do país, limitada, porém, a 2,5% do valor total da obrigação, em cada exercício financeiro.

Da análise.

Conforme o art. 104 do Regimento Interno, compete à Comissão de Infraestrutura opinar sobre questões relacionadas a transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes e outros assuntos correlatos. Portanto, há pertinência do objeto da Emenda nº 7-Plen, aos temas de competência desta Comissão. Isso posto, passamos à análise de constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade, técnica legislativa e mérito da emenda.

Quanto à constitucionalidade da Emenda nº 7, não se verificam óbices do ponto de vista material ou formal, pois a União tem competência privativa para legislar sobre energia, conforme determina o art. 22, inciso IV, da Constituição Federal, e cabe, segundo o *caput* do art. 48 da Constituição Federal, ao Congresso Nacional, mediante sanção do Presidente da República, dispor sobre as matérias que são de competência da União. Ademais, não se trata de matéria de competência privativa do Presidente da República para iniciar o processo legislativo, conforme define o art. 61, §1º, combinado com o art. 84, inciso III, ambos da CF (Constituição Federal).

Quanto à juridicidade da emenda, existe inovação do ordenamento jurídico vigente, compatibilidade e alinhamento com o ordenamento legal, bem como observação do atributo de generalidade. Em relação à adequação orçamentária e financeira, não há criação de despesa pública, nem geração de renúncia ou perda de receitas para o setor público. Em termos de regimentalidade e técnica legislativa, avalia-se que, feitos os ajustes propostos a seguir, a emenda está adequada ao que preceitua o Regimento Interno e à Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Quanto ao mérito da Emenda nº 7-Plen, considerando a forma proposta, ela teria o condão de substituir integralmente o PL nº 5.066, de 2020, prejudicando a pretensão desta proposição de melhorar a alocação de recursos de P,D&I (pesquisa, desenvolvimento e inovação) nas diversas regiões do país, bem como em bacias sedimentares localizadas em áreas terrestres.

No entanto, em que pese esse aspecto quanto à forma da Emenda, de Plenário, nº 7, concordamos com a avaliação feita na CCT a respeito de algumas alterações meritórias propostas pela emenda, notadamente a ampliação das áreas que devem

ter a pesquisa estimulada e a previsão de realização mínima de despesas qualificadas como pesquisa, desenvolvimento e inovação, baseadas na receita bruta da produção, consolidando em lei as práticas do setor.

Quanto à proposta de acréscimo do §4º ao art. 23 da Lei nº 9.478, de 1997, pela Emenda nº 7-Plen, estabelecendo bonificação para as despesas com P,D&I realizadas em projetos nas Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste do país, também corroboramos a avaliação feita pela CCT. Esse dispositivo, em que pese busque incentivar a aplicação de recursos de P,D&I nessas regiões, pode ocasionar a redução do volume total de recursos alocados nessas atividades em todo o país, além de não garantir a efetiva redistribuição de recursos. Na prática, a alocação poderia permanecer sendo feita como é atualmente.

Assim, em linha com o que foi decidido pela CCT relativamente à Emenda nº 7-Plen, opinamos pela supressão da proposta de acréscimo do §4º ao art. 23, mas acatamos as alterações no inciso X do art. 8º e a previsão de disposição em lei a respeito da realização mínima de despesas qualificadas como pesquisa, desenvolvimento e inovação, que será incorporada ao art. 8º-B do PL.

Ressaltamos que o objeto do PL é realocar parte dos recursos compulsórios com aplicação orientada, mas sem impedir que as empresas continuem investindo voluntariamente, além dos recursos compulsórios, da forma que entenderem mais adequado.

Voto.

Pelo exposto, opinamos:

- a) pela constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade da Emenda nº 7-Plen;
- b) no mérito, pela aprovação parcial da Emenda nº 7-Plen, nos termos da emenda a seguir, restando prejudicado o texto original da Emenda nº 7-Plen; e
- c) pela rejeição da Submenda nº 1, da CCT, à Emenda nº 7-Plen, tendo em vista a emenda apresentada a seguir.

Ao final, apresentamos o texto final do PL nº 5.066, de 2020, consolidado conforme disposto no §6º do art. 133 do Regimento Interno do Senado, considerando as emendas já aprovadas pela CI, bem como as emendas propostas neste relatório.

Portanto, Sr. Presidente, é esta a conclusão.

No entanto, eu gostaria de deixar apenas algumas observações aqui. Primeiro, porque nós acatamos a emenda apresentada pelo Senador Fabiano Contarato, que foi atendido. Segundo, nós sabemos que o Instituto Brasileiro de Petróleo pode, na verdade, ter mobilidade para que parte deste recurso... E olha que, de 2016 a 2026, foram aplicados R\$16 bilhões em P&D (Pesquisa e Desenvolvimento). No entanto, só para antecipar a discussão - por isso que eu peço vênias a V. Exa. para me ouvir -, é exatamente por isso as academias, as universidades do Brasil, sejam federais ou de outra natureza, no Nordeste e no Norte principalmente, não estavam sendo atendidas. E, com esse projeto, elas passarão a ter uma parte deste recurso para também pesquisarem nesta área de petróleo e gás, a exemplo do meu estado, o Estado de Roraima, que tem a Bacia do Tacutu, uma bacia sedimentar riquíssima em petróleo e gás, e será beneficiada a universidade federal da cidade de Roraima com este recurso.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Perfeitamente. Agradeço a V. Exa. pelo relatório e o cumprimento pela transparência e pela riqueza de detalhes que traz na apresentação desta matéria.

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

Não havendo quem queira discutir, submeto à apreciação.

A votação será simbólica.

Os Srs. Senadores e Senadoras que concordam com o relatório apresentado permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado o relatório.

Com a aprovação do relatório, ele passa a constituir o parecer da Comissão, favorável ao projeto, com a emenda acatada pelo Relator.

A matéria vai ao Plenário? *(Pausa.)*

Então, ela vai ao Plenário. Essa matéria passa pelo Plenário do Senado.

Item 2.

1ª PARTE

ITEM 2

PROJETO DE LEI N° 3433, DE 2024**- Não terminativo -**

Regula a securitização de ativos ambientais, destinada à conversão de créditos ambientais em recursos monetários.

Autoria: Senador Fernando Dueire (MDB/PE)

Relatoria: Senador Fernando Farias

Relatório: Pela aprovação do projeto com a Emenda n° 1 e as emendas que apresenta

Observações:

- 1. A matéria será apreciada pela Comissão de Meio Ambiente e pela Comissão de Assuntos Econômicos, cabendo à última a decisão terminativa.*
- 2. Em 18/03/2025, foi concedida vista coletiva, nos termos regimentais.*
- 3. Em 14/03/2025, foi apresentada a emenda n° 1, de autoria do Senador Jaime Bagattoli.*
- 4. Em 28/03/2025 o Senador Fernando Farias apresenta novo relatório.*
- 5. Votação simbólica.*

Eu asseguro a palavra ao Relator para apresentar o seu relatório.

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL. Como Relator.) - Obrigado, Presidente.

Eu peço para ir direto à análise.

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

A proposição em análise está diretamente vinculada à infraestrutura e ao desenvolvimento sustentável, uma vez que regula mecanismos financeiros voltados ao financiamento de projetos de conservação ambiental e inovação tecnológica no setor de infraestrutura. Portanto, encontra-se dentro da competência desta Comissão.

Nesse mesmo sentido, a matéria está em conformidade com o art. 22, inciso IV, da Constituição Federal, que estabelece a competência privativa da União para legislar sobre energia. Tal competência abrange o planejamento e a regulação de atividades relacionadas à produção, transporte, distribuição e uso de energia, incluindo mecanismos de mercado que incentivem práticas sustentáveis, como os tratados na proposição em análise.

Ademais, o art. 225 da Constituição Federal assegura o direito a um meio ambiente ecologicamente equilibrado e impõe ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo. A proposta contribui para o cumprimento desse mandamento constitucional ao criar instrumentos financeiros que fomentam a conservação ambiental e promovem o uso sustentável dos recursos naturais.

Outrossim, o PL atende aos princípios constitucionais da ordem econômica previstos no art. 170 da Constituição Federal, que incluem a defesa do meio ambiente e a promoção do desenvolvimento sustentável como fundamentos da livre iniciativa e da função social da propriedade.

No mérito, o projeto representa um avanço significativo ao alinhar o desenvolvimento econômico com a sustentabilidade ambiental. A operacionalização da securitização de ativos ambientais demonstra viabilidade financeira e adequação à legislação vigente, promovendo transparência e segurança jurídica para investidores e beneficiários.

Além disso, o modelo proposto fortalece a economia verde, canalizando recursos para iniciativas que mitigam os impactos das mudanças climáticas e preservam a biodiversidade, contribuindo para a redução de desigualdades regionais ao financiar projetos que promovem o desenvolvimento sustentável e a inovação tecnológica em diversas áreas, incluindo energia renovável e manejo sustentável de recursos naturais.

Quanto à emenda apresentada pelo Senador Jaime Bagattoli, entendemos oportuno acatá-la. A emenda inclui expressamente as empresas de agroindústria como beneficiárias da securitização de ativos ambientais. Ora, o setor agroindustrial já adota práticas sustentáveis e, por isso, deve ser ainda mais incentivado e contemplado na nova legislação.

A inclusão da agroindústria no escopo da securitização de ativos ambientais é uma medida estratégica e necessária para fomentar o desenvolvimento sustentável no setor produtivo. A agroindústria desempenha um papel fundamental na economia nacional, sendo responsável por grande parte das exportações e do abastecimento do mercado interno. Nos últimos anos, o setor tem avançado significativamente na adoção de práticas sustentáveis, alinhando-se às diretrizes globais de transição ecológica, redução de emissões de carbono e preservação dos recursos naturais.

Atualmente, muitas empresas agroindustriais já implementam sistemas produtivos que promovem eficiência energética, reaproveitamento de resíduos, reflorestamento, controle da pegada hídrica e a utilização de tecnologias inovadoras para mitigar impactos ambientais. No entanto, a ampliação dessas iniciativas depende de incentivos financeiros e mecanismos de captação de recursos que viabilizem sua implementação em larga escala.

A securitização de ativos ambientais surge como uma alternativa eficaz para viabilizar novos investimentos sustentáveis, convertendo créditos ambientais em capital para financiar projetos que reforcem o compromisso da agroindústria com a inovação e a sustentabilidade. A inclusão desse setor na definição legal da securitização permitirá que empresas agroindustriais tenham acesso a um novo mercado de financiamento verde, fortalecendo suas cadeias produtivas e incentivando práticas responsáveis.

Além disso, essa medida contribui para a conformidade do Brasil com acordos internacionais, como o Acordo de Paris, que exige esforços concretos para a redução de emissões e a preservação ambiental. O fortalecimento da agroindústria sustentável também melhora a competitividade do país no cenário global, uma vez que mercados internacionais têm estabelecido exigências ambientais mais rigorosas para importação de produtos agropecuários.

Portanto, a presente emenda é meritória ao ampliar o alcance da securitização e incluir um setor estratégico que já vem demonstrando esforços contínuos para a transição sustentável. Ao garantir que a agroindústria possa acessar os benefícios da securitização de ativos ambientais, esta proposta impulsiona a inovação, a competitividade e a preservação ambiental no Brasil.

Para garantir coerência normativa, faz-se necessário também alterar a redação do art. 1º, de modo que o escopo da lei reflita essa ampliação e evite interpretações restritivas.

Sendo assim, a fim de aprimorar o projeto em questão, propomos inserção da alteração encaminhada pela Emenda nº 1, interposta pelo Senador Jaime Bagattoli, bem como a inclusão de outras quatro emendas. A primeira ajusta a redação do art. 1º do projeto a fim de dar coerência à alteração proposta pela Emenda nº 1.

A segunda estabelece estruturas simplificadas para emissão de títulos lastreados em ativos ambientais, reduzindo burocracias e custos operacionais. Entre as simplificações, destacam-se a dispensa da publicação de prospectos completos, a possibilidade de se utilizar plataformas digitais para registro e negociação, e a supervisão simplificada por agente fiduciário independente. Tais medidas facilitam o ingresso de empresas menores no mercado, promovendo a inclusão e o desenvolvimento sustentável.

A terceira oferece um mecanismo inovador de proteção ao investidor, prevendo a criação de fundos garantidores para mitigar riscos financeiros associados à volatilidade do mercado de certificados de recebíveis ambientais. Esses fundos asseguram um retorno mínimo sobre os investimentos, proporcionando maior segurança e atratividade para investidores individuais, especialmente os de pequeno porte. Essa iniciativa é essencial para estimular a participação de novos investidores no mercado, fomentando a liquidez e a expansão do setor.

Por fim, uma quarta emenda prevê a aplicação subsidiária da Lei nº 14.430, de 3 de agosto de 2022, a fim de assegurar a completude normativa do regime jurídico específico para ativos ambientais, garantindo segurança jurídica em casos omissos. Essa abordagem preserva a autonomia do novo regime, atendendo às particularidades dos ativos ambientais, como créditos de carbono e serviços ecossistêmicos, que demandam regulação diferenciada. Ademais, permite a harmonização com normas gerais já consolidadas, sem comprometer a especificidade e a inovação necessárias para fomentar projetos sustentáveis e atrair investimentos ao setor ambiental.

O conjunto dessas emendas representa um equilíbrio entre simplificação regulatória e proteção ao mercado. Ao mesmo tempo em que reduz barreiras de entrada para pequenas e médias empresas, garantindo sua competitividade, as propostas também asseguram a estabilidade e a confiança necessárias para o crescimento do mercado de títulos ambientais, dentro de um ambiente de segurança jurídica. Dessa forma, contribuem para um ambiente de negócios mais inclusivo e sustentável, alinhado às metas ambientais e econômicas do país.

Voto.

Diante do exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei (PL) nº 3.433, de 2024, da Emenda n.º 1, e das seguintes emendas...

Era isso, Presidente.

E eu quero aqui ressaltar a importância desse projeto do nosso Fernando Dueire, fazendo um resumo aqui, que a gente lê e fica mais fácil.

O projeto regulamenta a securitização de ativos ambientais, permitindo que a empresa transforme os créditos gerados para projetos de sustentabilidade, como reflorestamento, preservação e energia limpa, em títulos financeiros negociáveis

no mercado. A proposta visa atrair investimentos privados para iniciativas sustentáveis, criando um novo instrumento de financiamento verde ao país.

O objetivo central é facilitar o acesso de recursos financeiros por parte de projetos ambientais, aumentando sua escala e viabilidade econômica.

A lógica econômica da proposta está na mitigação de risco por meio de estruturas de portfólios com múltiplos ativos e diversificações, o que reduz a volatilidade e aumenta a atividade para os investidores.

Exige que os ativos sejam geridos por uma sociedade de propósito específico (SPE), garantindo maior segurança jurídica, transparência e clareza na estrutura das emissões dos títulos financeiros associadas aos ativos ambientais.

O Relator incorporou a emenda do Senador Bagattoli, que inclui expressamente a agroindústria como segmento apto a se beneficiar da securitização de ativos ambientais, permitindo que cadeias produtivas do agronegócio com boas práticas ambientais também possam captar recursos no mercado financeiro para investir em sustentabilidade.

Era isso.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Perfeitamente. Agradeço a V. Exa.

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

Não havendo quem queira discutir, está encerrada a discussão.

Em votação.

A votação será simbólica.

Os Srs. Senadores e as Sras. Senadoras que concordam com a aprovação do relatório permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado o relatório, que passa a constituir o parecer da Comissão, favorável ao projeto, com a emenda acatada.

A matéria segue agora à Comissão de Meio Ambiente.

O SR. FERNANDO DUEIRE (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PE) - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não, ouço V. Exa. com muita alegria, cumprimentando-o pela iniciativa e pela aprovação do projeto.

O SR. FERNANDO DUEIRE (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PE. Pela ordem.) - É isso. Eu pedi a palavra para agradecer o brilhante relatório do Senador Fernando Farias. Nós tratamos aqui de uma matéria muito importante porque ela compatibiliza a questão ambiental com a questão dessa preservação, tendo também, em contrapartida, um incentivo. E esse incentivo vai desde benefícios fiscais até, efetivamente, uma condição de securitizar esses ativos para que possam gerar uma condição financeira atrativa, para que a sociedade brasileira tenha condições de fazer a preservação de seu meio ambiente.

Na verdade, quando a gente, por um braço, preserva e, por outro, traz de uma maneira equilibrada a questão de um incentivo ao capital, a gente tem toda condição de ter êxito numa proposta sustentável.

Portanto, meu querido Senador Marcos Rogério, Presidente nosso aqui da CI, era o que eu tinha a falar, mais uma vez agradecendo ao Senador Fernando Farias pelo seu brilhante relatório.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Esta Presidência cumprimenta o Senador Fernando Dueire pela iniciativa desse importante projeto, um marco legal importante, que teve a relatoria do Senador Fernando Farias, com os acréscimos e as observações tão importantes para o aprimoramento da matéria. Esse é um segmento que avança no Brasil e precisa de regulamentação, precisa de um norte legal. Eu entendo que a V. Exa. constrói um texto que dialoga justamente com a necessidade que o segmento tem.

Vamos ao... O terceiro item e o item 4 são matérias que eu vou apenas submeter à votação, referendando aquilo que o Senador Esperidião Amin já fez na audiência pública. Portanto, são requerimentos para a deliberação *ad referendum*, que tratam de participantes que estiveram aqui na audiência anterior. Então, eu não vou fazer a leitura porque já foram cumpridos. Apenas estou anunciando, apregoando os dois requerimentos para que a gente possa, formalmente, fazer a aprovação, para que sejam consignados em ata.

1ª PARTE

ITEM 3

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 22, DE 2025

- Não terminativo -

Requer que na Audiência Pública objeto do REQ 11/2025 - CI sejam incluídos entre os convidados o senhor SÉRGIO JOÃO WILDNER, Representante dos Caminhoneiros de Santa Catarina e o senhor GIANCARLO PASA, Diretor de Postos de Rodovia da FECOMBUSTÍVEIS.

Autoria: Senador Esperidião Amin (PP/SC)

1ª PARTE

ITEM 4

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 24, DE 2025

- Não terminativo -

Requer que na Audiência Pública objeto do REQ 11/2025 - CI seja incluído entre os convidados o senhor Paulo João Estausia, Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte e Logística - CNTTL.

Autoria: Senador Zequinha Marinho (PODEMOS/PA)

O item 5 foi o requerimento extrapauta apresentado por ele e já incluído na Ordem do Dia.

1ª PARTE

EXTRAPAUTA

ITEM 5

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 25, DE 2025

Requer que sejam prestadas, pelo Senhor Ministro de Estado de Minas e Energia, Alexandre Silveira de Oliveira, informações sobre o "Acordo Operativo" ou "Termo de Compromisso" entre ENBPar, Ande e Itaipu Binacional, objeto do Parecer Nº 162/2025/CGRAI/DIRAI/SNAI/CGU da Controladoria Geral da União (CGU).

Autoria: Comissão de Serviços de Infraestrutura

Portanto, requerimento de autoria do Senador Esperidião Amin já devidamente anunciado e encaminhado por ele nesta sessão.

Eu submeto à apreciação esses três requerimentos: dois *ad referendum* e o requerimento do Senador Amin.

Os Senadores e as Senadoras que concordam com a aprovação permaneçam como se acham. *(Pausa.)*

Aprovados os requerimentos. *(Pausa.)*

Apenas para concluir a aprovação da nossa ata, antes de encerrarmos os trabalhos, submeto à deliberação do Plenário a dispensa da leitura e a aprovação da ata da reunião anterior e da presente reunião.

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

As atas estão aprovadas e serão publicadas no *Diário do Senado Federal*.

Não havendo mais nada a tratar e agradecendo a presença dos Srs. Senadores e demais colaboradores nesta reunião de hoje, na primeira parte, com audiência pública, e, agora, deliberativa, declaro encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 9 horas e 24 minutos, a reunião é encerrada às 13 horas e 16 minutos.)