



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

REUNIÃO

09/09/2025 - 24ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Fala da Presidência.) - Bom dia a todos. Havendo número regimental, sob a proteção de Deus, declaro aberta a 24ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 9 de setembro de 2025.

Comunico que foram apresentados à Comissão os seguintes documentos:

Aviso 775/2025, do Tribunal de Contas da União, que trata de monitoramento das recomendações exaradas de acórdão que tratou de auditoria operacional sobre a política tarifária do setor elétrico.

Aviso 800/2025, do Tribunal de Contas da União, que trata de relatório de auditoria operacional realizada na Nuclebrás Equipamentos Pesados S.A., estatal brasileira criada no contexto do Programa Nuclear Brasileiro e vinculada ao setor nuclear e de defesa, que teve como objetivo avaliar a sua situação econômico-financeira, em especial quanto às condições de sustentabilidade da estatal e ao cumprimento de sua missão institucional.

Aviso 857/2025, do Tribunal de Contas da União, que trata de acompanhamento a respeito das ações dos órgãos responsáveis pelos trâmites referentes às mudanças do hidrograma da Usina Hidrelétrica de Belo Monte, respectivo à vazão do trecho de vazão reduzida na Volta Grande do Xingu, em especial do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis e do Ministério de Minas e Energia, e suas consequências no setor elétrico brasileiro.

Ofício nº 7/2025, da Autoridade Nacional de Segurança Nuclear (ANSN), por meio do qual solicita que a ANSN possa ser incluída no âmbito das discussões do Projeto de Lei Complementar nº 73, de 2025, de modo a contribuir com subsídios técnicos e jurídicos para o aperfeiçoamento do texto legal e para que o Parlamento disponha de elementos claros sobre os impactos regulatórios da matéria.

Os documentos, nos termos da Instrução Normativa nº 12, de 2019, da Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal, estarão disponíveis para consulta no *site* da Comissão pelo prazo de 15 dias, podendo qualquer membro deste Colegiado solicitar a autuação nesse período.

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

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

ITEM 1

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 203, DE 2025

- Não terminativo -

Susta o art. 4º da Portaria nº 689, de 17 de julho de 2024, do Ministério dos Transportes/Gabinete do Ministro, que disciplina requisitos e procedimentos para enquadramento e acompanhamento de projetos de investimento prioritários no setor de infraestrutura de transportes rodoviário e ferroviário para fins de emissão de debêntures incentivadas e de debêntures de infraestrutura.

Autoria: Senador Zequinha Marinho (PODEMOS/PA)

Relatoria: Senador Esperidião Amin

Relatório: Pela aprovação

Observações:

1. *A matéria será apreciada pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.*

2. *Em 02/09/2025, foi concedida vista coletiva, nos termos regimentais.*

O relatório já foi lido, e foi dada vista coletiva.

Nós estamos dependendo de um para o início da deliberação das matérias.

Eu farei...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - O senhor permite, Presidente?

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

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Como Relator.) - Pela ordem, só para esclarecer que o pedido de vista é regular, normal, regimental e foi oferecido.

Quero dizer que tenho absoluta convicção da correção do PDL. Não tenho nada mais a acrescentar.

Fico à sua disposição, quando houver o quórum para deliberação, mas, na certeza de que o ato do ministério, a Portaria 689, estabelece dois pesos e duas medidas; ou seja, um tratamento para as ferrovias concedidas e um tratamento diferente e restritivo no campo da atuação para as autorizadas. Exige o estudo de impacto ambiental, ou seja, que as licenças ambientais sejam concedidas antes da emissão de debêntures conversíveis em ações, que é o expediente natural para se tocar um projeto, incluindo as licenças ambientais que ele requeira.

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

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Só reitero os termos do parecer que já apresentei e fico no aguardo. Se algum companheiro, se algum colega Senador ou Senadora quiser algum esclarecimento adicional, eu estou à disposição, mas acho que vou convencer até o Senador Bagattoli a votar a favor.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço a V. Exa., Senador Esperidião Amin, e o cumprimento pelo relatório apresentado.

Portanto, indago se há mais alguém que queira discutir. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discutir, encerrada a discussão.

Em votação.

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

Aprovado.

O item 2 é do Senador Mecias, que não chegou ainda. Então, eu vou sobrestar o item 2. Se chegar, a gente coloca; se não, a gente redesignaria para a próxima reunião, com a presença do Relator ou de um relator *ad hoc*.

ITEM 3

PROJETO DE RESOLUÇÃO DO SENADO Nº 4, DE 2025

- Terminativo -

Institui a Frente Parlamentar para o Desenvolvimento da Navegação Brasileira.

Autoria: Senador Marcos Rogério (PL/RO)

Relatoria: Senador Jaime Bagattoli

Relatório: Pela aprovação

Concedo a palavra ao Senador Jaime Bagattoli, para a leitura do seu relatório.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Como Relator.) - Obrigado, Presidente.

Quero cumprimentar aqui o Senador Amin e dizer que eu vou pensar bem no que eu vou fazer, mas, como você é catarinense, eu vou ajudá-lo.

Presidente, eu vou direto para a análise.

A constituição de frentes parlamentares baseia-se, essencialmente, na liberdade de organização política no âmbito do Parlamento e na vontade da atuação parlamentar em adição às tarefas típicas das atividades legislativas e de fiscalização.

Embora não haja previsão explícita no Regimento Interno do Senado Federal a respeito da criação de frentes parlamentares, não vemos obstáculo regimental à sua criação, que tem por objetivo proporcionar a atuação mais articulada dos Parlamentares em torno de temas de interesse comum. Salientamos que há várias frentes em funcionamento tanto nesta Casa quanto na Câmara dos Deputados.

A proposição atende aos requisitos de constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade e foi redigida de acordo com a boa técnica legislativa. Portanto, não identificamos óbices à aprovação da matéria em relação a esses aspectos.

Não há, no texto do projeto, a instituição de despesas sem a devida indicação de fonte de custeio, nem a criação de órgãos ou cargos que impliquem aumento de dotação orçamentária, não havendo, por conseguinte, qualquer afronta à Lei de Responsabilidade Fiscal.

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", além de "outros assuntos correlatos". A instituição de uma frente parlamentar dedicada ao desenvolvimento da navegação brasileira, englobando transportes aquaviários (marítimo, fluvial e lacustre), infraestrutura portuária e hidroviária e legislação correlata, alinha-se diretamente com as atribuições regimentais desta Comissão. Dessa forma, a matéria se insere plenamente na esfera de competência da Comissão de Infraestrutura.

No mérito, a instituição da Frente Parlamentar para o Desenvolvimento da Navegação Brasileira é altamente relevante e oportuna. A instituição da frente busca concentrar esforços parlamentares para o aprimoramento de um setor estratégico para o desenvolvimento econômico e social e para a integração nacional. A navegação é um modal de transporte com vasto potencial no Brasil, dada a sua extensa malha hidroviária e costa marítima. A frente parlamentar proposta promoverá o debate, a articulação e a busca por soluções para os desafios enfrentados pelo setor, contribuindo para a melhoria da infraestrutura, a redução de custos logísticos e o aumento da competitividade do país. A iniciativa está em consonância com os objetivos de fomento à infraestrutura de transportes, à modernização e à eficiência dos serviços públicos, pilares essenciais para o crescimento sustentável.

Voto.

Diante do exposto, o voto é pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa do projeto e, no mérito, pela sua aprovação.

Presidente, eu quero aqui enfatizar que nós temos diversas hidrovias importantes: a Hidrovia do Madeira, a Hidrovia do Tapajós, a Hidrovia do Tocantins, que pertencem ao Arco Norte, interligando lá os Portos de Barcarena, no Pará; Itaquí, no Maranhão; Santarém, no Pará; Itacoatiara, no Amazonas, que é a que interliga o Rio Madeira a Itacoatiara dentro do Rio Amazonas.

Quero dizer para quem estiver nos acompanhando pelo Senado Federal que a primeira hidrovia da Região Norte, a Hidrovia do Madeira, começou suas operações ainda com parceria entre o Governo do Estado de Rondônia e a iniciativa privada, na época do Grupo Maggi, em 1997 para 1998, então aproximadamente 27, 28 anos atrás que começou. Está aqui Miguel de Souza, um grande idealizador que ajudou muito também nesse projeto. Naquele momento, em toda a Região Norte, Rondônia, ali na região mais próxima de Rondônia, do Mato Grosso do norte, era impossível fazer o transporte, porque tudo tinha que ir a Santos ou Paranaguá via transporte rodoviário, porque não existia ferrovia, nem a ferrovia que tem hoje entre Rondonópolis e Santos.

Então, quero dizer para o senhor, Presidente, que esse é um assunto que nós precisamos discutir com muito cuidado, com muita responsabilidade. E eu vejo projetos aí para serem privatizadas essas hidrovias. Nós temos que ter muita cautela, porque 95% dos portos que já estão instalados hoje dentro dessas hidrovias, principalmente na que se refere ao transporte de grãos, para interligar ao transporte marítimo... E sem dizer que nós precisamos atuar fortemente para nós interligarmos as rodovias e as ferrovias também, para interligar junto às hidrovias, para nós termos mais competitividade com as nossas exportações não só de grão, de minério, mas de todos os produtos aí, de carne, de produtos que nós temos condições de exportar pelo Brasil.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Cumprimento V. Exa., nobre Senador Jaime Bagattoli, pelo relatório apresentado.

A matéria está em discussão.

Eu, na condição de autor dessa matéria, faço questão de destacar. O Brasil tem um potencial de navegação extraordinário. É uma pena que ele é pouco ou subexplorado na sua dimensão total.

E com vantagens: é um setor absolutamente vantajoso, vantagens econômicas, baixo custo logístico, permitindo para a cadeia de produção nacional um ambiente de maior competitividade, além do aspecto da sustentabilidade. Fala-se tanto na questão ambiental, esse é o modal mais sustentável, de menor impacto ambiental, menor consumo energético e promove integração territorial.

Agora, não apenas o modal... E, nesse caso, não apenas o modal hidroviário, mas todos os modais precisam partir... Ele é o mais barato, mas eles precisam partir de uma premissa básica, que é o princípio da integração, porque você só tem um modal hidroviário forte e eficiente se ele estiver conectado com os demais modais: o rodoviário e o ferroviário. O produto tem que chegar do lugar onde nasce para onde ele é despachado em cima de trilhos ou em cima de cargas, de caminhões, para pegar a navegação. E a gente tem - repito - uma riqueza imensa em termos de águas, tanto no caso da navegação interior... Na cabotagem, já está mais consolidado o modelo, mas a navegação interior ainda é um grande desafio. Nós temos 40 mil quilômetros de rios navegáveis. Talvez, hoje, acho que em torno de 30% disso, Miguel - talvez, hoje - esteja sendo explorado...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - ... 31% estejam sendo explorados neste momento. Ou seja, a gente tem uma capacidade a ser explorada.

Agora, engana-se quem pensa: "Ah, tem o rio, está tudo certo, está tudo pronto, para fazer a navegação". Não é. Você tem que ter investimento, sinalização, segurança; em alguns aspectos, no caso lá do Madeira, dragagem, enfim. Então, realmente é um setor que precisa de apoio.

Essa frente parlamentar se torna um instrumento justamente de promoção do debate, da discussão de políticas públicas, de orientação para o segmento, por dentro do Parlamento.

Então, eu cumprimento o Senador Jaime Bagattoli pelo relatório apresentado, que nos dá a possibilidade de discutir essa matéria, aprovar essa matéria e posteriormente ter essa frente como um instrumento de promoção da navegação brasileira.

Senador Mecias de Jesus.

O SR. MECIAS DE JESUS (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - RR. Para discutir.) - Sr. Presidente, querido amigo, Senador Marcos Rogério, caros colegas Senadores e Senadoras, vou aproveitar a discussão do projeto de lei de sua autoria, com a relatoria do Senador Jaime Bagattoli, para parabenizá-lo pela visão estratégica, parabenizar o Relator pelo conhecimento de causas da região e, ao mesmo tempo, também falar sobre o projeto de minha relatoria, que é de autoria do Senador Petecão.

O Senador Petecão apresentou um projeto de lei que está tramitando nesta Comissão, está na ordem do dia de hoje, que especifica de que forma serão os rios da Região Amazônica especificamente. O Governo Federal insiste em dizer que nós estamos duplicando normas com o projeto de lei de autoria do Senador Petecão, porque muitas coisas já estão previstas na Lei 9.433, de 1997. Na verdade, o Senador Petecão não duplica, ele especifica algumas questões específicas da Região Amazônica brasileira, que não estão nas outras regiões.

Como V. Exa. já bem falou, nós temos 63 mil quilômetros de rios com potencial de navegação e cerca apenas de 31% é que são navegáveis, talvez menos do que isso. E, logicamente, a grande maioria disso fica na Região Amazônica, que precisa de um tratamento diferenciado, de normas específicas, para que se possa facilitar principalmente o comércio na Região Amazônica e, logicamente, desenvolver os estados amazônicos e os estados da Região Norte brasileira, mas o Governo insiste em discutir mais a matéria. Já tivemos várias reuniões a respeito disso, mas eles insistem em discutir mais.

Em função disso, atendendo um pedido do Ministério de Portos e Aeroportos e do Senador Rogério Carvalho, nós vamos retirar o nosso projeto da ordem do dia de hoje, e eu gostaria de que V. Exa. incluísse na ordem do dia da próxima semana, porque nós já temos marcada para esta semana uma reunião com o Ministério de Portos e Aeroportos, e eu creio que, na próxima semana, deverá estar pronto para pautar.

Parabenizo o Senador Petecão pela visão estratégica, visão de Estado, visão da Região Amazônica que ele tem, que V. Exa. tem, que nós temos. E só quem é da Amazônia, que conhece de fato é que tem essa visão, porque os outros não têm interesse de conhecer e não têm interesse de ver aquilo que nós vimos lá para desenvolver o nosso estado e a nossa região.

Um abraço e muito obrigado.

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

Portanto, fica retirado de pauta, a pedido do Relator, o item 2, sendo reincluído na pauta da próxima semana.

(É o seguinte o item retirado de pauta:

ITEM 2
PROJETO DE LEI Nº 4199, DE 2024

- Não terminativo -

Institui o Plano Rios Livres da Amazônia: navegabilidade e conservação de corpos de água na Amazônia Legal.

Autoria: Senador Sérgio Petecão (PSD/AC)

Relatoria: Senador Mecias de Jesus

Relatório: Pela aprovação

Observações: 1. A matéria será apreciada pela Comissão de Meio Ambiente, em decisão terminativa.)

Quanto ao item 3, indago se há mais alguém que queira discutir. (Pausa.)

Senador Zequinha.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Não, eu quero deixar terminar para eu pedir...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Está o.k.

Então, eu vou fazer...

Está encerrada a discussão do item 3.

Submeto à votação.

Como se trata de matéria terminativa, nesse caso nós teremos que ter a votação nominal. Quem está na Comissão ou quem está fora pode votar pelo aplicativo. Portanto, declaro aberta a votação do item 3, o Projeto de Resolução do Senado nº 4, de 2025.

Os Srs. Senadores e as Sras. Senadoras já podem votar pelo sistema do Senado Federal.

(Procede-se à votação.)

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Pela ordem...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Senador Zequinha Marinho, pela ordem.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA. Pela ordem.) - Eu acho que enquanto a turma vai votando, a gente pode fazer alguns comentários.

Primeiro, gostaria de agradecer a V. Exa. pela pauta do PDL 203. Estávamos correndo para cá, chegamos atrasados, mas foi tudo bem. É sobre isso que eu gostaria de fazer um comentário aqui em função da importância de tudo isso.

O PDL 203 propõe a sustação do art. 4º da Portaria nº 689, de 2024, do Ministério dos Transportes, que estabelece como requisito a apresentação de licença ambiental prévia para enquadramento de projetos ferroviários como prioritários. Tal exigência, embora relevante do ponto de vista ambiental, não encontra respaldo nenhum expresse na legislação vigente, o que torna a sua imposição uma barreira regulatória indevida à captação de recursos via debêntures incentivadas.

A proposta do PDL visa corrigir essa distorção, permitindo que o licenciamento ambiental ocorra em paralelo ao desenvolvimento do projeto, sem prejuízo ao cumprimento das normas ambientais estabelecidas pelos órgãos competentes. A medida tem potencial para ampliar significativamente os investimentos privados no setor ferroviário ao tornar o processo de enquadramento prioritário mais ágil e acessível. A equivalência entre projetos públicos e privados nesse processo é essencial para garantir segurança jurídica e previsibilidade regulatória, fatores determinantes para a atração de capital privado.

Em um contexto de alta demanda por infraestrutura logística, especialmente no transporte de cargas de longa distância, a expansão da malha ferroviária é estratégica para a redução de custos operacionais, aumento da competitividade das exportações e promoção do desenvolvimento regional. O PDL 203, da nossa autoria, portanto, contribui para a modernização da política de infraestrutura nacional, sem comprometer os princípios da sustentabilidade ambiental.

Só gostaria de lembrar, Presidente, por exemplo, que nós temos dois modelos para se trabalhar uma concessão: a concessão antiga, um modelo já usado há muito tempo; e o modelo da autorizada ou de autorização. Quer dizer, a concessão antiga é tratada de um jeito; a outra, a autorizada, de outro jeito. Se todo mundo é legal, se todo mundo está no marco legal das ferrovias no Brasil, por que uma portaria do Governo prioriza um modelo e deixa o outro fora, como se o outro não fosse

legal, se o outro também não fosse uma política pública, como se o outro também não fizesse parte desse contexto de se trabalhar a construção de ferrovias no país?

Daí a necessidade de alguma coisa que venha corrigir esse tipo de visão e esse tipo de erro cometido dentro do Ministério dos Transportes que a gente acha até um tanto deselegante. Mas a gente não pode permitir que isso avance dessa forma. A concessão e a autorização podem e devem conviver harmonicamente. Quem optar pela autorização, toca o barco, sabe da sua responsabilidade, do risco que está correndo e assim por diante. Quem quer optar pela concessão tradicional, que o faça. Claro, o Governo vai ter que ter tempo para arrumar dinheiro para botar as coisas nos seus devidos lugares e poder soltar aquilo para andar.

Eu, particularmente, olho para o futuro. Vendo a situação econômica e financeira do país, entendo que o modelo de autorização vai prosperar e avançar muito mais. Só não avança, no modelo de hoje, porque nós temos alguém chamado Ibama, que está lá abarrotado de projetos, de pedidos de licenças para que esse modelo de autorizada possa avançar.

Agora, condicionar que alguém que queira espontaneamente investir através de debêntures à licença ambiental prévia, isso é impor, digamos assim, uma barreira de captação de recursos para que o projeto ande.

Vamos fazendo aquilo que se precisa fazer e deve fazer sem o licenciamento enquanto o licenciamento roda, cumpre a sua pauta lá dentro do Ibama, e, amanhã, chega todo mundo junto ao mesmo ponto, sem perda de tempo nem para um lado, nem para outro.

Feliz aqui pelo resultado e grato a V. Exa. pelo trabalho que fez.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Cumprimento V. Exa. pela iniciativa, e, apenas à guisa de observação, são modelos criados para incentivar o investimento, com um setor de infraestrutura tão carente de investimento, e as debêntures de infraestrutura foram uma solução criada justamente para fazer frente à escassez de recursos do setor público.

O setor público não dá conta de fazer os investimentos; então, você cria mecanismos para atrair o setor privado para investir ou mesmo pessoas físicas para fazerem os investimentos, mas, a todo momento, se observam novos critérios e novas regras, e naquilo que foi um caminho de facilidade para atrair o investimento você cria uma regra para criar uma dificuldade nova, ora burocrática... Essa aqui é de um cunho um pouco mais com a pegada ambiental, trazendo elementos que criam mais burocracia, exigência de mitigação de efeitos, transição energética, resiliência climática e tudo isso. E aí o empreendedor menor vai ter que gastar, investir mais com consultorias, preparação, afastando aquilo que era um atrativo para esse tipo de investimento.

E, por outro lado, nós estamos diante de uma matéria que também está tramitando no Parlamento e que, para mim, vai também gerar dificuldades nesse setor, que é a taxação. E aí há uma outra matéria que está tramitando agora, em que temos a LCA, LCI e debêntures de infraestrutura, todas entrando no rol, nessa busca por arrecadação a qualquer preço, criando situações que acabam por afastar o investidor.

Então, acho que o Parlamento tem uma missão, a missão de ser filtro, cuidadoso, cauteloso, para não gerar mais dificuldades. O Brasil já é um país extremamente deficiente em termos de investimentos em infraestrutura.

Já disse aqui antes e repito, nós somos um gigante em termos de produção, mas somos extremamente deficientes, ineficientes, em termos de infraestrutura, a nossa infraestrutura é muito ruim. O volume de investimentos que se tem na infraestrutura, em todos os segmentos, é muito baixo. Quem é chamado a fazer isso, neste momento, de maneira mais assertiva, é o setor privado, mas o setor privado o faz quando encontra facilidades e vantajosidade para fazê-lo. Agora, quando o setor público cria um caminho e, daqui a pouco, ele começa a estabelecer mecanismos que geram mais burocracia, geram mais custo e tornam inatrativo, enfim, a lei se torna letra morta.

Então, parabenizo V. Exa. pela iniciativa.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Permita-me um rápido comentário dentro disso aí.

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

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Essa mudança de regra durante o jogo termina frustrando todo mundo. Todo mundo quer previsibilidade, todo mundo quer segurança jurídica, e que aquilo que está no papel aconteça.

Mas, só lembrando, V. Exa. coloca essa dificuldade logística que a gente precisa resolver, e se resolve. Se a gente limpar o caminho para o setor privado construir, vai acontecer, não é? Desde que o Ibama ali também seja reforçado para produzir as licenças, com todo o cuidado, e a gente avança.

Agora tem um outro também em que a gente precisa... Como é que é? Tomar uma dose de "semancol", né?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - É. Essa é antiga, hein? Isso revela idade. *(Risos.)*

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - É com relação ao outro lado da produção.

O SR. MECIAS DE JESUS (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - RR) - Presidente, "semancol" é da época do Cibalena. *(Risos.)*

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Também.

É com relação à questão dos fertilizantes, não é? Nós temos praticamente todos os macronutrientes aqui do NPK e depois, a partir deles, os micronutrientes. Por que a gente tem que depender a vida toda de importar isso se nós podemos ser autossuficientes nisso também?

Então, é um negócio que a gente tem que olhar com muito carinho e com muita urgência. A logística de um lado e os macronutrientes e micronutrientes, o fertilizante, de modo geral, do outro lado. Já ouviu aquela história de o camarada falar para o outro assim: "Segura aí no pincel que eu vou tirar a escada". Não é? Não dá conta. Se o mundo quiser parar o Brasil, é só segurar a importação do NPK, não é? A gente tem, pode explorar, produzir, atender nossa demanda, mas nós temos um problema seriíssimo de estar comprando isso toda hora do mundo afora.

Nós temos aqui exemplos de que a gente pode tratar. Por exemplo, só lá para o Amazonas, em... Como é o nome do município perto de Manaus, a cento e poucos quilômetros? Autazes?

(Intervenções fora do microfone.)

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Autazes. Só a mina de Autazes é capaz de suprir a demanda do Brasil em um terço - só uma. Quer dizer, se a gente buscar um pouco mais... Isso aí é no que diz respeito ao potássio, que a gente importa 95%. Os outros a gente importa um pouco menos, mas também em grande quantidade.

E uma das coisas, Excelência, que deixa, assim, a gente preocupado - aqui nós temos um problema sério, não podemos explorar nada em terra indígena - é que a gente não explora em terra indígena aqui, mas compra de indígenas do Canadá boa parte daquilo que a gente precisa para trabalhar em nossas lavouras. Quer dizer, é um negócio que precisa ser revisto, repensado. Por que a gente compra dos indígenas do Canadá, e aqui nossos indígenas também não podem produzir, não podem até melhorar de vida vendendo tudo isso com muita tranquilidade, para o mercado que já é nosso naturalmente?

Mas são coisas sobre as quais a gente precisa fazer uma reflexão para futuro, para, de repente, contribuir de forma muito efetiva.

Muito obrigado.

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

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - O Brasil tem que ser estudado, né?

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

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Essa região de Autazes... Aliás, a Amazônia brasileira é riquíssima, extraordinária. Quem vive lá e conhece a riqueza que nós temos no subsolo, no solo, é algo extraordinário. Dessa região, com o potencial que tem lá de potássio, a gente teria material para produzir tudo que nós precisamos e ainda para atender para fora, fertilizantes e tudo, ou seja... E a gente dependente, o tempo todo, de outros países, preço alto, risco alto, e com produto dentro de casa.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA. *Fora do microfone.*) - E problema de geopolítica...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Não, o problema de geopolítica, enfim... Hoje, nós estamos no meio dessa discussão toda.

Senador, estou apenas dando o debate paralelo aqui com assuntos aleatórios, enquanto a gente alcança o quórum da votação do item 3, que é matéria terminativa.

Pois não, Senador Mecias.

O SR. MECIAS DE JESUS (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - RR. Pela ordem.) - Perfeito, Presidente Marcos Rogério.

Dentro desses temas aleatórios, o que é pertinente, eu gostaria de ouvir o Senador Zequinha Marinho dizer se o mundo... Foi o Senador Zequinha ou foi V. Exa. que falou assim: "Se o mundo quiser parar o Brasil?".

O mundo não precisa parar o Brasil; o Ibama para. A Funai para o Brasil, já parou. Nós temos, no Brasil todo, essa questão de Autazes, essa questão da mineração toda paralisada pelo próprio Brasil, que não tem interesse.

Disse aqui, com conhecimento de causa, Senador Zequinha: aqui, no Brasil, nós não podemos explorar nas comunidades indígenas, mas nós compramos produtos de comunidades indígenas no Canadá e em outros países, e importamos para cá.

Eu me lembro de que, em 2024, eu, o Senador Veneziano e o Senador Irajá fomos, a uma missão oficial, Senador Zequinha e Senador Jaime, em Moscou, e lá nos reunimos com o Congresso russo, com empresários russos, e tivemos lá uma confirmação, inclusive triste. O Senador Irajá chegou a propor para o presidente da associação de produtos que fornecem para nós aqui adubos e essas questões todas, e o Senador Irajá disse que o Brasil cresceria, nos próximos dez anos, cerca de 40% na produção agropecuária. E, logicamente, a pergunta foi se a Rússia teria como manter e aumentar os produtos exportados para o Brasil. O presidente da associação russa olhou para mim, para o Senador Veneziano, para o Senador Irajá, sorriu e disse: "Por que vocês querem importar se vocês têm, lá no Brasil, muitas vezes mais do que nós temos aqui? Vocês vão continuar comprando de nós caríssimo, quando vocês podem explorar lá no país de vocês? Nós não temos condições de exportar para vocês a mais do que já exportamos".

Ou seja, nós temos, em Autazes, o potássio necessário que o mundo todo quer, e a gente compra da Rússia. E, se a Rússia decidir que não vai mais mandar o potássio para nós, aqui, o adubo, acaba o nosso agro - acaba o nosso agro -, porque o Brasil não autoriza a exploração aqui dentro do nosso próprio país.

O Ibama vive com a Funai e outros mecanismos criando esse tipo de coisa, e às vezes eu lamento, Presidente, por ver o próprio Congresso Nacional fraquejando nisso, e eu vou dizer por quê.

Nós aprovamos aqui, em 2022, inclusive com o apoio de V. Exa., do Senador Zequinha, dos colegas desta Comissão, o Projeto de Lei 3.475, de minha autoria, que autoriza a liquidação ou o parcelamento de dívidas vencidas de produtores rurais, decorrentes de multas aplicadas pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente (Ibama). São mais de R\$16 bilhões de multas, Sr. Presidente, e esses produtores estão impedidos de financiar nos bancos, estão impedidos, estão com os nomes no Cadin, no Serasa.

A minha proposta, a nossa proposta, aprovada pelo Senado, que dorme em berço esplêndido nas gavetas da Câmara dos Deputados - eu quero aproveitar e fazer um pedido à bancada do agro, à bancada da agricultura lá na Câmara dos Deputados: esse projeto é para os pequenos e médios produtores, para produtor que tem cem hectares de terras, mas que foi multado e que está perdendo a terra dele, em função de uma multa. Se ele vender a terra, ele não consegue pagar a multa -, a nossa proposta é tão somente para que o Ibama parcele em até 60 vezes o pagamento, sem juros e sem correção, para quem for lá pessoalmente possa pagar isso. Isso ajudará, de certa forma, o Brasil inteiro, e essas pessoas voltarão a produzir. O Brasil não pode anular o Brasil que quer produzir. É isso.

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

Nessa questão do potássio, você vê que é um tema tão sensível... O Brasil pode ser autossuficiente em potássio, em fertilizantes. O acordo está... Tinha ali inicialmente uma discussão com a comunidade indígena, e a informação é de que já tem acordo com a comunidade.

Com relação ao licenciamento ambiental para a fase inicial, já existe a licença de instalação. Acho que ainda carece da licença de operação, e o insumo que é indispensável lá, a energia, a infraestrutura de energia ainda não tem. Agora, é um projeto que está sendo discutido há 20 anos.

Veja, o Brasil está sentado em cima de uma mina estratégica para o desenvolvimento nacional e por 20 anos está discutindo algo de que nós somos dependentes, de que o nosso agro depende, e você não tem... Há um potencial de geração de emprego ali superior a 16 mil empregos diretos e indiretos. Ou seja, é um negócio que não tem como você explicar. Em qualquer lugar do mundo, você não consegue dar uma explicação de por que isso acontece no Brasil. Enfim, vamos continuar trabalhando aqui, insistindo, porque essa questão da Rússia, especialmente, não é só uma questão de logística, é uma questão da geopolítica. Nós estamos hoje no meio de uma situação que, a qualquer momento, pode gerar um impacto para o Brasil e deixar o nosso agro, especialmente, numa situação muito difícil, a partir das relações no patamar em que estão de comprometimento. Hoje, essa briga toda lá em cima, com Estados Unidos, Rússia e outros mais, afeta o Brasil e a qualquer momento pode nos comprometer nesse aspecto.

Senador Jaime Bagattoli.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Pela ordem.) - Eu já vou ter que me retirar e ir à CAE, mas deixe-me só fazer só um comentário.

Essa jazida de Autazes, para as pessoas entenderem... Nós estamos falando tanto em logística, hidrovia, ferrovia, transporte marítimo...

Vai mandar para o Brasil inteiro por água, inclusive voltando a Porto Velho por água, pode ir a Manaus, pode ir lá ao Rio Grande do Sul, tudo por transporte hidroviário ou marítimo - encostando no mar, no Rio Amazonas. Então, é uma questão muito assim... Nós não conseguimos entender. Como falou aqui o Senador Mecias, nós importamos o potássio do Canadá, e ele provém de reservas indígenas lá, elas recebem *royalties*. Por que aqui no Brasil não pode funcionar da mesma maneira? Então, temos tantas outras coisas que travam dentro da questão ambiental, igual nós vemos aí essa ferrovia que é a Ferrogrão que está parada há cinco anos aí, por uma questão que... Está aí a iniciativa privada, que quer fazer, mas fica sempre parando, sempre nós...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Por causa de um trecho de cinquenta e poucos quilômetros.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - É, sempre tendo um entrave aí sempre na questão ambiental, mas nós precisamos debater e resolver esse problema.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado a V. Exa., nobre Senador Jaime Bagattoli.

Nós já estamos com onze votos registrados. Portanto, com apenas mais um, alcançaremos o quórum e aí passaremos ao último item da pauta. *(Pausa.)*

Enquanto não alcançamos o quórum para a votação do item 2, eu apregoo o item 3, que já deixo anunciado para a gente fazer a votação na sequência também, que é o projeto de resolução... *(Pausa.)*

Aliás, não. Esse é o que está sendo votado. É o item 4.

ITEM 4

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 67, DE 2025

- Não terminativo -

Requer, nos termos do art. 58, § 2º, V, da Constituição Federal, que sejam convidadas a comparecer a esta Comissão, a fim de debater a proposta de privatização dos serviços de água e esgoto no Estado de Rondônia, atualmente prestados pela Companhia de Águas e Esgotos de Rondônia (Caerd),

Autoria: Senador Marcos Rogério (PL/RO)

São convidados: o Exmo. Sr. Marcos Rocha, Governador do Estado de Rondônia; o Sr. Cleverson Brancalhão da Silva, Presidente da Companhia de Águas e Esgotos de Rondônia (Caerd); a Sra. Verônica Sánchez da Cruz Rios, Diretora-Presidente da Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA); o Sr. Caetano Neto, Presidente da Associação de Defesa dos Direitos da Cidadania em Rondônia; e o Sr. Hildon Chaves, Presidente da Associação Rondoniense de Municípios.

E me foi sugerido também - e aí estou incluindo de ofício - um representante do BNDES, que foi justamente quem fez a modelagem. Então, não havendo divergência, fica acolhida de ofício a inclusão de um representante do BNDES.

Tão logo alcançemos o quórum para o item anterior, submeteremos à votação também esse requerimento de audiência pública.

(Soa a campainha.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - O Senador Wilder informou que está já procedendo com a votação.

Portanto, alcançaremos o quórum. *(Pausa.)*

Consulto se todos os Senadores já votaram. *(Pausa.)*

Não havendo mais quem queira exercer o direito de voto neste momento, declaro encerrada a votação.

(Procede-se à apuração.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Votaram SIM 11 Sras. e Srs. Senadores; nenhum voto contrário.

Portanto está aprovado o projeto.

A matéria será encaminhada à Secretaria-Geral da Mesa para as providências cabíveis.

O item 4, já também apregoadado, submeto à votação.

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

Está aprovado o requerimento.

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

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

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

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

(Iniciada às 9 horas e 30 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas e 18 minutos.)