



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

REUNIÃO

24/04/2018 - 10ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Declaro aberta a 9ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

Antes de iniciarmos nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e a aprovação das atas das reuniões anteriores.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que as aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Na última reunião desta Comissão de Infraestrutura, nós tivemos uma audiência pública com a presença do novo Ministro dos Transportes, em que nós discutimos a questão de infraestrutura do País, especialmente a nossa BR-364, ligando Vilhena a Porto Velho e Porto Velho a Rio Branco. Colocamos a preocupação com relação à intensidade das chuvas, que é normal nessa época, mas também quanto à quantidade de caminhões que estão trafegando na BR-364, transportando a produção de Rondônia e de Mato Grosso para Porto Velho, para a hidrovia do Madeira, rumo à exportação. Essa combinação de excesso de carga e excesso de chuvas com um asfalto que não foi construído nem preparado para esse tipo de trafegabilidade põe em risco a BR. Isso está causando um transtorno muito grande para quem transita, pois a BR está completamente esburacada.

O Ministro, então, esclareceu que já estão feitos todos os contratos de manutenção de Comodoro até Porto Velho. De fato, o serviço de manutenção, de tapa-buraco, já está acontecendo, lentamente ainda, muito lentamente. Há um trecho crítico entre Jaru e Ariquemes, onde está sendo feito tapa-buraco ainda com cascalho, para refazer a sub-base. A empreiteira se compromete a entrar com uma força maior já nos próximos dias em função do término das chuvas. De fato, as chuvas já cessaram, já veio o sol, o sol amazônida está forte na região, e as empresas já podem começar a trabalhar.

Uma grande preocupação nossa, já de algum tempo, é o trevo da BR-364 para Colorado e Cerejeiras. Esse trevo tem causado muito acidente na BR. Ficou combinado, alguns meses atrás, ainda no ano passado, que o DNIT, com o contrato de manutenção, faria o alargamento desse trevo, criando condições de os caminhões estacionarem, para esperar a hora de cruzar a BR, tanto no sentido de Vilhena para Colorado como de Pimenta Bueno, entrando para Colorado, e vice-versa. Mas isso ainda não aconteceu. Esperamos que agora, com o reinício da manutenção, comecem exatamente a manutenção por esse trevo, alargando-o, pois é um trevo realmente muito importante, onde o tráfego de caminhões sempre foi grande, e agora aumentando cada vez mais, pois a produção de soja, milho, feijão e café dessa região tem aumentado muito, e o trânsito de caminhões, automaticamente, tem acompanhado esse aumento, uma vez que a produtividade tem crescido bastante no nosso Estado. Contudo, infelizmente, as obras de infraestrutura necessárias para que nós possamos dar vazão a toda essa produção não vêm acontecendo nem próximo do aumento da produtividade em nosso Estado.

Então, são BRs importantes: a 435, que é exatamente essa que liga Pimenteiras, Colorado e Cerejeiras a Vilhena; a 364, ligando Vilhena a Porto Velho; a 429, ligando Costa Marques a Presidente Médici e à 364; e a 421, ligando Ariquemes a Campo Novo e a Buritis.

Nós temos um grande desafio: fazer essa BR chegar com asfalto a Nova Mamoré, que é, hoje, a região, dentro do Estado de Rondônia, que mais está crescendo, que está recebendo um investimento muito grande por parte da população do nosso Estado, constituindo-se no novo eldorado de Rondônia, ou seja, exatamente essa grande região de Nova Mamoré, incluindo Campo Novo, Buritis etc.

Nós temos essa expectativa de que o DNIT nos ajude a levar esse asfalto, que vai hoje até Buritis, passando em Campo Novo, até chegar a Nova Mamoré. É uma alternativa para se ir ao Acre também, economizando aproximadamente 200km e não tendo que passar por Porto Velho. É, assim, um desvio, um corte de caminho bastante grande, proporcionando uma economia considerável para quem vai ao Acre. Da mesma forma, a BR-425, ligando Porto Velho a Guajará-Mirim.

A OCDE, por exemplo, alerta para a necessidade de investimentos em infraestrutura não só na nossa Região Amazônica, não só no nosso Estado de Rondônia, mas em todo o País. Segundo o relatório da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico, a medida fortaleceria o crescimento da produtividade no Brasil.

O relatório divulgado neste mês aponta a necessidade de o Brasil ampliar os investimentos para fortalecer o crescimento da produtividade.

O documento destaca, ainda, outras medidas que podem ser decisivas para a expansão da economia do país. Conforme o documento, "o investimento em infraestrutura é particularmente importante. Entre 138 países, o Brasil ocupa atualmente a 116ª posição em qualidade de infraestrutura, de acordo com a última pesquisa do Fórum Econômico Mundial, após anos perdendo terreno para outros países. Deficiências de qualidade são comuns a muitas áreas de infraestrutura", diz a OCDE.

A organização ainda destaca dado da Pesquisa CNT de Rodovias, da Confederação Nacional do Transporte, indicando que o Brasil tem uma média de 25km de malha pavimentada para cada 1.000 km² de rodovias.

Outro problema pontuado é a dificuldade de acesso a financiamentos e os altos custos de crédito para realização de projetos de infraestrutura, além do fato de que a maior parcela dos valores disponíveis (81%) provém de bancos públicos.

"Caracterizados por prazos particularmente longos, 53% dos empréstimos para infraestrutura foram estendidos pelo BNDES, cujos recursos serão insuficientes para cobrir as necessidades futuras de infraestrutura." Para enfrentar esse problema, a OCDE defende que um mercado de crédito privado e competitivo levaria a melhores resultados. "O BNDES poderia evoluir, deixando de ser a principal fonte de financiamento de infraestrutura no Brasil, para servir como catalisador da mobilização de financiamento privado, inclusive do exterior", afirma o relatório.

Também é necessária a melhoria do ambiente de negócios para aumentar o retorno dos investimentos, o que, na avaliação da organização, está diretamente atrelado à realização de reformas estruturantes. "Além das dificuldades para se ter acesso a financiamentos, o baixo nível de investimentos do Brasil reflete um ambiente de negócios desfavorável, aumentando custos e cerceando o retorno dos investimentos."

[...]

As outras medidas apontadas como cruciais para o crescimento consistente da economia nacional são estabilizar a dívida pública e garantir que a inflação permaneça próxima da meta; aperfeiçoar a eficácia dos gastos públicos e, em particular, as transferências públicas para dar continuidade ao avanço social; ampliar a integração com a economia global.

Então, esse é um resumo do relatório da OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico), que coloca que o Brasil precisa de investimentos em infraestrutura. De fato, nós todos sabemos disso.

Há uma grande expectativa, Senador Flexa Ribeiro, de que esses investimentos aconteçam, pois nós estamos aumentando, no nosso Estado de Rondônia - no seu Estado, não é diferente -, os investimentos da iniciativa privada na produção agrícola e pecuária e na industrialização. Isso tem crescido muito, e os investimentos em infraestrutura não têm acontecido, e isso tem causado um transtorno muito grande e também evitado outros investimentos. Pessoas que gostariam de investir no Brasil, na produção, na industrialização acabam por não investir em função de não haver facilidade de escoamento dessa produção, ou seja, o custo Brasil tem atrapalhado, inclusive, a concorrência internacional.

Então, vamos entender que o Ministro dos Transportes conseguirá dar a volta nessas questões burocráticas com relação à falta de projetos também, que é uma das questões que ele colocou para nós na audiência pública, para que nós possamos avançar na infraestrutura brasileira.

Com prazer, passo a palavra ao Senador Flexa Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Senador Acir Gurgacz, nosso Presidente da CI, e Srs. Senadores, V. Exª tem toda a razão, Senador, pela sua preocupação de o Brasil não ter uma infraestrutura à altura da necessidade de escoamento da sua produção. Não adianta nós termos competentes setores... Tanto a indústria quanto o agronegócio são competentes: a indústria, até a porta da fábrica; o agronegócio, até a porteira da fazenda. A partir daí, eles estão entregues à ineficiência dos governos - não é do Governo, mas dos governos -, que não têm um projeto, isso

que é importante, para que efetivamente possam levar ao escoamento da produção a um custo de transporte que torne o produto competitivo no exterior, em especial as *commodities*.

No projeto de exploração do minério de ferro do Carajás, da Vale, e, agora, no S11D, Senador Paulo Rocha, que está aqui ao nosso lado, o Pará, lamentavelmente, é espoliado pela Companhia Vale. Continua sendo e será se nós não tomarmos uma atitude em relação a isso. O produto minério de ferro do S11D é o que tem o melhor teor de ferro no mundo todo. Os chineses dão preferência à compra desse produto em relação ao da Austrália, que fica mais próximo, e ainda pagam um prêmio, um bônus por tonelada exportada.

Eu falei isso só para dizer, voltando ao tema que V. Ex^a colocou da infraestrutura, que a Vale fez a sua infraestrutura. Lamentavelmente, em vez de fazer o porto de escoamento no Pará - diziam, àquela altura, que o Pará não tinha um porto com calado suficiente para receber os grandes navios de 300 mil toneladas, mas tem, hoje está provado que tem, e não é um só, mas mais de um... E nós estamos vendo, historicamente, a riqueza do Pará ser levada por uma estrada de ferro para o Porto de Itaqui, no Maranhão. Então, ela tem meio de transportar seu produto competitivamente. Fez a estrada de ferro, duplicou a estrada de ferro do Carajás, que já atende também o S11D. Agora, nos demais produtos, nos demais setores, nós temos esse problema.

A exportação de soja, a primeira derivação de transporte para diminuir o custo foi por Rondônia, que saía lá pelo porto de Porto Velho, pegava as balsas, ia até Santarém, tinha um transbordo para os navios e, de lá, ia para a exportação. Hoje, além desse caminho, nós temos também os portos de Miritituba. São inúmeros os que estão lá, de todas as *tradings*. Então, a soja vem de carreta pela Santarém-Cuiabá, a 163, as carretas vão para os portos de Miritituba, é feito o transbordo para as balsas, que vão até o porto de Barcarena, e lá o produto é transferido para os navios que levarão para o destino. Agora, isso é algo que está ocorrendo eu diria até por iniciativa dos próprios produtores, porque eles viram que levar de carreta e, pior ainda, levar para os portos do Sul, de Santos ou Paranaguá, era pagar duas vezes, porque eles desciam lá para o Sul para depois subirem na direção dos países importadores, além de congestionar, de haver acidentes.

Agora, o Governo está projetando a Ferrogrão, que vai correr quase que paralela à Santarém-Cuiabá. Primeiro, Senador Paulo Rocha. A Ferrogrão não pode parar em Miritituba. Isso é um assunto que a gente tem de discutir, temos de ficar atentos. Não pode ter o seu ponto final em Miritituba, tem de ser em Santarém, tem de ir até Santarém. Miritituba é interesse das *tradings*, dos produtores; Santarém é interesse do Estado. Então, é preciso adequar o projeto de interesse para os produtores com o projeto de Estado, de desenvolvimento, tem de ser adequado a isso. Como também não pode, Senador Acir, a Ferrogrão passar direto, desde Sinop até Miritituba, sem haver nenhuma parada ao longo da estrada e sem transportar passageiro.

Quer dizer, o Pará seria apenas um corredor de exportação. Não pode ser assim. Tem de haver em cada Município os pontos em que na ferrovia os trens vão parar, vão atender à cidade, carregar também outros produtos que lá possam ser produzidos e também transportar pessoas para os diversos Municípios por onde passa a Santarém-Cuiabá.

Mas, V. Ex^a, junto com o Senador Raupp, tem discutido muito aqui a questão de Rondônia. Na semana passada, foi feita uma audiência pública sobre a BR-364. Paulo, a BR-364 tem o mesmo problema que lá no Pará nós sofremos com a 230, que é a Transamazônica com a 163, que é Santarém-Cuiabá.

Eu até não estive aqui na audiência, porque imaginei que fosse exclusivamente para a BR-364, que dizia respeito a Rondônia. Conversei com o Ministro Valter Casimiro e espero que o Ministro Valter Casimiro comande o Ministério dos Transportes sem o viés político.

Ministro Valter, não faça o que o Ministério dos Transportes tem feito com o Estado do Pará, prejudicando o Estado do Pará por interesses políticos. Não entre nessa bola dividida da política, não. Faça a sua gestão em cima daquilo que é melhor para o Brasil e para o Pará. É isso que tem de ser feito.

O Ministro Valter me disse que a audiência passou por várias estradas, avançou sobre o Brasil inteiro. Parabéns pelo trabalho dos Senadores de Rondônia!

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado pela sua contribuição.

Uma das reclamações, Senador Flexa, Senador Paulo Rocha, Senador Valdir Raupp, é a burocracia que nós temos no Brasil com relação a projetos, licenciamentos, etc. Nós nos reunimos com vários técnicos de vários ministérios, principalmente o Ministério dos Transportes e também o jurídico do DNIT, e fizemos um projeto que é um novo marco regulatório para o licenciamento ambiental, para desburocratizar, tendo como principal objetivo cuidar do meio ambiente. Trata-se de acabar com essa burocracia que nós temos hoje para licenciamentos, para autorizações. Imaginem: para fazer o tapa-buraco na

BR-364, tem de ter licenciamento ambiental! Não tem lógica, não tem necessidade disso, a estrada já existe, e, para se fazer a sua licitação, é preciso ter o licenciamento ambiental.

Então, estamos criando esse marco regulatório, tirando as burocracias, mas tendo como prioridade a atenção especial ao meio ambiente. Nós não queremos causar nenhum transtorno ao meio ambiente e nem flexibilizar os cuidados com o meio ambiente; ao contrário, queremos manter toda a atenção aos cuidados ambientais, mas tirar a burocracia para que os ministérios possam avançar em projetos e licitações de infraestrutura no nosso País.

Com prazer, ouço o Senador Valdir Raupp.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Cumprimento o Sr. Presidente, Senador Acir, o Senador Flexa, o Senador Paulo Rocha.

Sr. Presidente, V. Ex^a aborda nesta manhã, antes que iniciemos as relatorias - o que acontecerá em breve, assim que o quórum melhorar -, questões de infraestrutura no nosso País. Eu não diria que estamos cansados, mas temos batido muito essa questão há muitos anos, e a coisa não avança.

Eu estava lendo uma reportagem nessa última semana em que se dizia que o Executivo, ao longo do tempo, vem perdendo a sua capacidade técnica para trabalhar. Os órgãos ligados ao Executivo, além dos salários defasados... Não há mais nenhum atrativo para um engenheiro trabalhar no DNIT ou em qualquer outro órgão ligado ao Executivo porque os salários estão achatados. Eles encontram salários melhores na iniciativa privada ou nos órgãos de controle, como o Tribunal de Contas da União, o Ministério Público, a Controladoria, e por aí vai. Todos os órgãos de controle estão cada vez mais se aparelhando com técnicos de altíssima capacidade, com treinamentos, com salários altos, mas o Executivo vem definhando. Se não mudar essa situação, vamos chegar a um ponto em que os governos não conseguirão executar mais nada, ou demorarão dez, vinte anos para executar uma obra que poderia ser executada em três ou quatro.

Lá em Rondônia, quando você vai tentar fazer uma obra, não há projeto. Aí, esse projeto demora de um ano e meio a dois anos, quando sai. Então, a nossa dificuldade hoje é dar celeridade a essas obras do Governo Federal, do Executivo.

Rondônia... Eu estou um pouco animado - ponho o pessimismo de lado um pouco. Este ano nós trabalhamos o Orçamento - V. Ex^a também foi membro da Comissão de Orçamento -, eu fui Relator na área de infraestrutura de transporte, e conseguimos alocar uma verba até substancial para recuperar, restaurar as nossas rodovias. Já há várias frentes de trabalho. Demoraram muito, inclusive, para contratar. Aliás, o próprio Valter Casimiro, que é o nosso Ministro dos Transportes, quando era diretor do DNIT, falou que houve uma certa negligência do Ministério dos Transportes, do DNIT, quanto a esses projetos em Rondônia - e certamente, se aconteceu em Rondônia, pode ter acontecido em outras áreas também.

Mas eu espero que neste ano o Ministério dos Transportes e o DNIT possam acelerar essas obras de infraestrutura em Rondônia.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - E a burocracia também, Senador Raupp, acaba atrasando e atrapalhando o projeto, as licitações e causa um retardamento das obras que são muito necessárias.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - A burocracia aumenta quando faltam técnicos, efetivo. Aí, embola tudo. A burocracia já é uma coisa que soma, é lenta, mas a falta de quadros, a falta de servidores nesses órgãos federais é visível. Há muitos anos que não se renovam quadros, que não se contrata, que não se faz concurso, e os órgãos de controle se aparelhando, os órgãos de controle cada vez mais...

Estou falando isso porque eu li uma reportagem, não lembro o nome de quem escreveu, do especialista, Senadores, que mostrava que os órgãos de controle estão se aparelhando cada vez mais, com altos salários, sobretudo esses órgãos de carreira jurídica, com treinamento, cada vez se aparelhando mais. E os órgãos do Governo cada vez se definhando mais, achatando mais. É um descompasso muito grande entre quem executa e quem fiscaliza.

Ninguém é contra fiscalização, mas você não pode colocar todo o aparato de repressão e de fiscalização, se aparelhando o tempo todo, porque há orçamento, e os órgãos do Governo ficando à deriva, sem quadros, sem capacitação, sem salário que possa ser atrativo para que bons engenheiros, bons técnicos possam entrar para o Governo. Eu vejo muito por esse lado. Por isso o Brasil está caminhando nessa situação, sobretudo na área de infraestrutura.

Voltando às ferrovias, Senador Flexa Ribeiro, nós sonhamos muito com a Ferrovia Bioceânica, em Rondônia. Já paramos de sonhar um pouco com essa ferrovia. Estamos sonhando agora com a ferrovia de Mato Grosso, em Sapezal, que é a região da soja mais produtiva, Campo de Júlio, Comodoro, aquela região toda até Porto Velho. São 800km, é uma ferrovia curta, não tem problemas ambientais, como tem a Ferrogrão.

Sei que, por um momento, o próprio Ministro da Agricultura deixou de trabalhar, de apoiar o nosso projeto da ferrovia até Porto Velho para apoiar a Ferrogrão, mas eu ouvi recentemente de pessoas ligadas a esses órgãos de ferrovias - a Valec, o DNIT, que tem diretoria de ferrovia - que não sai nem a Ferrogrão. A Ferrogrão não vai sair por problemas ambientais. A 163 teve sérios problemas. A 163, que V. Ex^a abordou aqui, que é um corredor de exportação de soja para os portos do Pará, teve neste ano uma interdição. Nós ficamos assustados com a quantidade de carretas, que era de 2 mil e passou para 3 mil. Eu soube que durante uns 30, 60 dias, as carretas que transportavam soja para as mesmas três exportadoras, para os portos do Pará, pararam no inverno chuvoso, porque a 163 não dava condições de trafegabilidade. É verdade?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA. *Fora do microfone.*) - É verdade.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - E aí passou para essas mesmas três, que têm terminais portuários em Porto Velho. Então, as cargas que iam para o Pará passaram para Porto Velho. Por isso a nossa coitada e sofrida BR-364 não aguentou e está na situação em que se encontra hoje. Ainda bem que não foi interditada, mas lamentavelmente com muitos acidentes, muitas mortes, muitos jovens transportando carretas tombadas naquela rodovia, e famílias inteiras se acidentando. É um trauma terrível essa questão. Eu espero que, daqui para frente, a gente possa, na hora em que terminar a restauração neste ano, a gente comece, a partir do ano que vem, já a pensar num projeto de duplicação da nossa BR-364.

A concessão que seria o... Eu li aqui, numa matéria da mídia de hoje, na mídia nacional, dizendo que as PPPs também estão sendo pouco utilizadas. Nós aprovamos esse projeto há mais de dez anos, acho que há uns 15 anos, e está sendo muito pouco utilizado no Brasil. Por quê? Porque que o Brasil, além de não ter dinheiro para investir, não tem capacidade técnica para liberar as concessões; fica aí batendo cabeça de um órgão para outro, e não consegue liberar... A única área - e aqui eu vejo a assessora parlamentar do Ministério das Minas e Energia, Dr^a Martha Lyra - em que as PPPs, em que as concessões têm avançado é a de energia elétrica, administrada por Minas e Energia. As usinas que estão sendo construídas, assim foi Jirau, assim foi Santo Antônio, assim foi Belo Monte, e outras estão para acontecer; isso ainda está acontecendo.

Mas as rodovias, as duplicações de rodovias sob concessão, as ferrovias também - que têm de ser por concessão, porque o Governo não tem, o Brasil não tem dinheiro para investir bilhões e bilhões em ferrovias; têm de ser por parceria privada, tem de ser por concessões - não estão saindo do papel, não conseguem; passam anos, vêm anos, muda-se de Ministro, e não conseguem sair do papel.

Então, faço aqui esse apelo ao Ministro dos Transportes para que possa coordenar, que possa comandar essa equipe técnica para soltar o mais rápido possível essas concessões em todo o Brasil.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem, Senador Raupp.

De fato, as nossas concessões de rodovias estão completamente paralisadas. No nosso caso da BR-364, colocou para nós o nosso Ministro Valter Casimiro que a empresa fez um trabalho durante praticamente um ano, e não pôde ser aproveitado o trabalho que a empresa fez.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Mais de um ano, quase dois anos, como V. Ex^a muito bem coloca. Agora, essas empresas têm equipe técnica capacitada para isso, mas fizeram um trabalho que não deu para aproveitar. Agora, na semana passada, a EPL estava contratando uma empresa para fazer esse trabalho de viabilidade econômica.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - O nome que não me vinha à cabeça era EPL.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - EPL.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Há EPL, há Valec, e há não sei o que mais. *(Risos.)*

Há tanto nome!

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Empresa de Planejamento e Logística.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - E agora, do Moreira Franco, que nem lembro o nome, o Ministério de Logística do Moreira Franco, que agora saiu e também se está sem ministro lá.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Então, vamos aguardar agora, porque a EPL já lançou edital para a contratação de uma empresa para fazer o projeto ou o anteprojeto da duplicação da BR-364. Como V. Ex^a colocou, está todo mundo batendo a cabeça, e ninguém consegue fazer um anteprojeto - não é nem o projeto; é o anteprojeto - para a duplicação da BR-364.

Com prazer, ouço o Senador Paulo Rocha.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) - Presidente, eu já estou aqui desde 1991 na Câmara Federal, e agora como Senador. Essas mesmas reclamações a gente já faz desde então. Eu acho, no concreto, que o problema é que quem pensou em desenvolver a Amazônia não foi da Amazônia; foi do centro-sul do País. E pensaram o desenvolvimento por meio dos grandes projetos agropecuários, dos grandes projetos minerais, agora dos grandes projetos de produção de energia. E não levou em consideração exatamente a diversidade, a diferenciação do que é a Amazônia. Outros pensam a Amazônia como o pulmão do mundo; aí pensam que é uma coisa imaculada que não pode ser tocada, não se pode mexer. Também essa visão está equivocada.

Por isso, esse pensamento vem desde os militares, desde a época dos militares. Por exemplo, a nossa riqueza, os nossos caminhos naturais são os nossos rios, mas inventaram as grandes rodovias. A Transamazônica foi feita paralelamente ao Rio Amazonas, o maior rio do mundo, portanto navegável em todo tempo. Essa é a principal estrutura de escoamento da nossa Amazônia, mas fizeram uma rodovia de mil quilômetros paralela ao Rio Amazonas, que está lá ainda - seu asfaltamento avançou recentemente no Governo do Lula - com problemas, porque os nossos técnicos aqui pensam como se estivessem fazendo uma estrada em solos diferentes, em regiões como o Planalto, o centro do Planalto. E pensam uma estrada... Na Amazônia, é totalmente diferenciado o subsolo.

Agora mesmo houve grandes investimentos da Transamazônica, mas em quatro, cinco anos de asfaltamento está tudo quebrado, porque, nas grandes cheias, nos grandes invernos, os rios enchem e levam toda estrada. Então, o erro é exatamente essa visão de como pensar ou desenvolver a nossa Amazônia.

Temos de fazer valer a nossa força política, o que não fazemos. Os nossos Governos dos Estados, por exemplo, em vez de fazer valer o seu potencial, o seu poder de barganha que são as nossas riquezas, facilitam a vida dos grandes grupos econômicos, implantando... Por exemplo, a única forma de se implantar ali é levar grandes grupos e dar isenção fiscal. Aí eles exploram, ficam lá, enviam as nossas riquezas para fora, e, quando é política do Governo, fica o tal do *royalty*, que são os bombons do processo, entendeu?

Agora nós estamos vocacionados para produzir energia. A gente produz energia e logo vem o linhão para trazer energia para o centro-sul. Não tem problema, o centro-sul precisa de energia para manter firme o seu parque industrial. Mas e o poder de barganha da nossa riqueza, para voltar para lá em forma de desenvolvimento? Ao contrário: os impostos gerados pela energia vão novamente para o centro-sul. Aliás, nós temos projeto aqui de fazer essa inversão.

Então, o que eu proponho no concreto? Nós estamos em um período muito importante, que são as eleições. Portanto, podemos fazer valer a nossa força política na questão da eleição. O que eu proponho? Quando nós chegamos aqui, independentemente de partido, nós criamos um grupo de Parlamentares na Câmara em defesa da Amazônia. Foi importante que, ao final, crescemos e criamos tal força política que criamos, inclusive, uma comissão permanente na Câmara Federal, que é a Comissão da Amazônia, que trata das questões da Amazônia.

O que eu proponho aqui aos nossos parceiros? Primeiro, fazer um grande seminário, promovido por nós, não sei se nesta Comissão, em que se chamem os principais empresários da região, as federações todas da nossa região, os governadores, para a gente pensar um plano, um programa para exigir dos candidatos a Presidente da República de todos os partidos: "Olha, os amazônidas, os representantes políticos da Amazônia pensam assim, e para desenvolvê-la há que se fazer isso, priorizar isso". A gente apresenta isso para todos os candidatos, sejam de direita, sejam de esquerda, sejam de centro, mas que a gente possa fazer valer o nosso projeto de como nós pensamos a Amazônia.

Depois, eu acho que nós deveríamos criar - não sei se nesta aqui ou na Comissão de Desenvolvimento Regional - uma subcomissão que pensasse as coisas da Amazônia, quer seja da infraestrutura, quer seja ambiental, quer seja... Acho que aí a gente faz valer a nossa força política. Porque se percebe que, individualmente, aqui a gente luta, traz projetos, etc., mas acaba enfrentando a força política do centro-sul do País e acaba não avançando em um processo para pensar a Amazônia, porque ela tem que ser pensada de forma diferenciada, como um bioma importante para o desenvolvimento do País, para o mundo, mas que não pode ser só corredor.

Agora, na infraestrutura, estão pensando o tal do Arco Norte. O que é? É para levar todos os portos ao longo do Rio Amazonas até a sua foz para desembocar a produção do centro-sul do País. Nós não temos só essa vocação. E o que a gente recebe de lá? Só recebe isso, as carretas, etc.? Fizeram sete portos lá - a que agora o Senador se referiu - na área de

Miritituba. São portos modernos, importantes, mas são só para receber as carretas que vêm na BR-163. Automaticamente, inclusive, ela vira, cai em uma barcaça, que depois a leva para um grande navio, e a gente só vê a poeira que sai dos caminhões, na passagem do caminhão, ou o apito do trem, no caso das ferrovias, ou então o navio descendo com nossas grandes riquezas.

Esse modelo de desenvolvimento não serve para nós, para a Amazônia. Por isso, eu acho que a gente deveria fazer tipo um seminário, um debate aqui - pode ser nesta Comissão, puxada para cá -, chamando todos os entes fortes da Amazônia, os produtores, enfim, os setores governamentais para a gente resumir isso numa proposta política e apresentar para todo e qualquer candidato a presidente da República que venha. Sempre os discursos são sobre a Amazônia: "A Amazônia é muito importante." Disseram até que a Amazônia é o pulmão do mundo.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Meus cumprimentos, Senador Paulo Rocha. É uma sugestão muito importante. De fato, nós precisamos debater e discutir a Amazônia com a importância que ela tem para o desenvolvimento e para a ecologia.

Com prazer, ouço o Senador Elmano Férrer.

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PODE - PI) - Meu nobre Presidente, companheiros Senadores, eu queria só, secundando as considerações feitas pelo nosso nobre Senador Paulo Rocha, reportar um pouco sobre o planejamento regional e o planejamento nacional.

Tivemos, em um passado não tão recente... O nosso País é de dimensão continental. Nós temos o trópico úmido, que é onde está a Amazônia; temos o trópico semiárido, onde está o nosso Nordeste; temos o Centro-Oeste, e, próximo, o Pantanal; e temos os pampas no extremo Sul. Ou seja, é um país de dimensão continental, com características edafoclimáticas bem definidas.

Nós tivemos o momento do desenvolvimento regional, e acabaram com isso, que é exatamente o que reportou o nosso Senador Paulo Rocha. Então, nós temos de retomar, considerando a dimensão continental do Brasil, o desenvolvimento regional.

Tivemos o Basa (Banco da Amazônia), o Banco do Nordeste; temos aqui o do Centro-Oeste, o BRB; e tivemos a Sudam, a Sudene, a Sudeco, a Sudesul. Tudo isso foi para o ralo quando acabaram com o desenvolvimento regional e implantaram um sistema nacional, como se fosse um país do tamanho da Dinamarca ou da Suíça. O problema da raiz está aí no modelo de desenvolvimento.

Então, nós temos de retomar, à luz da sugestão do nosso Senador Paulo Rocha, o regionalismo, o desenvolvimento regional. Faz-se um planejamento de natureza global, quer dizer, o que se planeja na área de educação... Eu vejo que as escolas feitas no Nordeste são as mesmas feitas para o Sul do País, quando nós temos variações climáticas profundas.

Entendo que nós já perdemos a oportunidade... Vejam, estamos aqui para discutir uma matéria do mais alto interesse da Amazônia com relação a esses fundos de aviação regional.

Eu estive em São Gabriel da Cachoeira, meus nobres Senadores, da Amazônia, e vi lá a presença do Exército e de outras Forças. A ausência do Estado nacional e do Estado federado na Amazônia é latente. São Gabriel da Cachoeira, com uma população de quarenta e tantos mil habitantes, só tem uma unidade de saúde, que é do Exército. Enfim, é um Município, é uma região desértica. Tivemos também a oportunidade de conhecer um pelotão de fronteiras, que também é um deserto. Quer dizer, temos 17 mil quilômetros de fronteira terrestre, limitando-nos com dez países daqui da América do Sul, e temos também 7 mil quilômetros de costa marítima. E sentimos o vazio! Ou seja, nós não estamos planejando este País.

Essa rotatividade de ministros, dentro de critérios eminentemente político-partidários, é que leva à interrupção dos grandes programas e projetos de planejamento. E isso se verifica nos Estados federados. Nós estamos tendendo... Aliás, o Estado brasileiro está virando um caos! Um caos! Nós não temos mais um planejamento, não temos planos decenais de desenvolvimento. A rotatividade de ministros e secretários dos Estados é um negócio brutal. E o compromisso com a Nação e com os Estados é muito pouco.

Nós estamos num período de eleições. Está deserto o Parlamento. Quer dizer, as eleições são mais importantes do que o País. As eleições são mais importantes... Sim, na democracia, ela é importante, mas nós fomos eleitos para cumprir um mandato, um mandato de oito anos, e este ano é um ano perdido.

Eu vejo a responsabilidade desta Casa. Somos nós que legislamos sobre a Federação, e é o nosso dever. Daí por que o voto do meu nobre Senador lá de Roraima é tão importante quanto o do Senador de São Paulo. Então, nós somos aqui, conjuntamente, os Senadores do Nordeste e os Senadores do Norte, maioria nesta Casa. E são as regiões que padecem de mais injustiças, sobretudo social. Nós somos a maioria. Quando você reúne o Parlamento aqui, o Senado, e você coloca

essas três regiões - Centro-Oeste, Nordeste e o Norte -, nós somos a maioria. É uma coisa impressionante. Entretanto, nós só tratamos de questões dessa importância quando surge um problema.

Nessa questão aqui relacionada à Amazônia, tudo que foi feito lá nessa área aeronáutica foi feito pela própria Força Aérea. Aqueles aeroportos, os que existem lá, nos pontos de decolagem, enfim... É a Aeronáutica que tem condições de fazer aquilo, através da Comar. E nós estamos discutindo o relatório de V. Ex^a, que trata dessa questão. Então, eu creio que aqui deveria estar toda a Bancada da Amazônia - toda -, porque isso aqui é do mais alto interesse da Amazônia.

Eu queria apenas fazer essa colocação, quando se trata do regionalismo. Essa é uma questão regional. A Amazônia tem suas características muito próprias, como o nosso Semiárido também tem.

A Sudene e a Sudam acabaram. O DNOCS, que trata da questão de água... Hoje nós estamos com inundações de um lado e seca de outro, que persistem. Está lá o Exército, na minha região. Mesmo em época de chuva, estão lá as Forças Armadas, está lá o Exército, socorrendo aquela população. Na Amazônia, por exemplo, eu tive a oportunidade de integrar um grupo de Parlamentares - aliás, eram dois Senadores, Ana Amélia, eu, e oito Deputados Federais - e vi a imensidão de Exército e a presença do Estado através de suas Forças Armadas. Então, com relação a esse relatório, que V. Ex^a, nobre Acir Gurgacz, elaborou, consistente, lamentavelmente nós não temos aqui a maioria devida. Se somarmos os Senadores só da Amazônia, daria para aprovar aqui com quórum altíssimo, e nós, do Nordeste, somaríamos e já sairíamos com esse projeto aprovado. Eram essas as considerações que eu tinha a fazer, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Obrigado, Senador Elmano Férrer, pela sua colocação.

Aproveito a oportunidade para convidar os Senadores que estão nos gabinetes para virem até a Comissão de Infraestrutura, para que possamos votar alguns projetos. Um deles é a questão da aviação regional. Principalmente para a Amazônia, a sua importância é muito grande. Convido a todos para que venham aqui conosco, dar presença, para que possamos votar esse e outros projetos importantes para a infraestrutura brasileira.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Com prazer, ouço o Senador Telmário.

Pela ordem, Senador Flexa Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA. Pela ordem.) - Rapidamente, para uma observação: que o nobre Presidente, Senador Eduardo Braga, possa contactar hoje os Líderes de todos os Partidos, pedindo que eles complementem as vagas aqui na Comissão de Infraestrutura. Eu estava vendo aqui no painel que nós temos, por incrível que pareça, dez posições vagas aqui na CI. É difícil você ter quórum para poder pelo menos deliberar. Eu não diria nem terminativos. Eu tenho aqui um requerimento para aprovar uma audiência pública para um projeto do Deputado e não consigo. Não conseguimos nem deliberar sobre ele. Esta é uma das comissões mais importantes do Senado Federal. É exatamente aquela comissão que trata do calcanhar de Aquiles do nosso País, que é a infraestrutura, a logística. Então, eu pediria ao Senador Eduardo Braga que fizesse esse contato para os Líderes indicarem os que estão faltando aqui.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Bem colocado, Senador Flexa, mas isso já foi feito. Há duas semanas, foi mandado expediente para todos os Líderes partidários, e também conversado pessoalmente. Tanto foi feito pelo Senador Presidente, Eduardo Braga, como por mim, Vice-Presidente desta Comissão. Nós pedimos para que os partidos indiquem os membros para completar todos os membros aqui da Comissão de Infraestrutura. Estamos aguardando. Eu acredito que logo isso seja resolvido. Os partidos têm interesse. Como V. Ex^a muito bem colocou, esta Comissão de Infraestrutura é a comissão que trata do calcanhar de Aquiles do nosso País, que é a infraestrutura brasileira, seja ela portuária ou aeroportuária, sejam ferrovias, rodovias, portos, aeroportos, enfim, toda a infraestrutura brasileira.

Com prazer, ouço o Senador Telmário Mota, de Roraima.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Moderador/PTB - RR) - Sr. Presidente, Senador Acir, na mesma linha. Parece que a Bancada ficou toda Norte e Nordeste aqui, já bem lá na pontinha, do Piauí, que já está incluído, praticamente. Naturalmente, nós estamos aqui... Há falta de quórum, e bem colocou o Senador e todos que aqui se manifestaram que é importante a gente dar continuidade aos trabalhos desta Casa, senão a gente cria um vácuo, um vazio.

Por exemplo, eu tenho um projeto aqui, o item 8, cujo tema o Governo Federal está até já regulamentando. É uma proposição nossa para que as novas casas populares construídas pelo Governo Federal e também prédios públicos sejam abastecidos com energia renovável. Então, é um formato que hoje é importante dentro do contexto energético do nosso

País, principalmente na nossa região, onde nós temos carência e a nossa energia não tem qualidade, e no Brasil como um todo. Vemos que esse projeto já foi aqui relatado pelo Senador Jorge Viana e hoje realmente só carece de quórum para que possamos colocá-lo em votação. É um projeto que vai repercutir rapidamente dentro da nossa sociedade.

Eu já vi alguma coisa do Governo Federal, eu não sei se é uma medida provisória, ou se vai sair algum decreto orientando que realmente os prédios, coisas públicas e financiamento de casas sejam com energia renovável. Isso é muito importante para a gente.

Ouvi também falar sobre a questão amazônica. E é muito fácil você, de dentro de um gabinete, ou na Europa, nos Estados Unidos, na Ásia ou onde quer que seja, dizer que a Amazônia é o pulmão do mundo e que não pode isso, não pode aquilo. Mas todo pulmão tem de ser bem conservado, senão tem pneumonia. E a Amazônia está com pneumonia, porque nós estamos lá com carência de estrada, com carência de políticas públicas sustentáveis. Nós não podemos prejudicar, de forma nenhuma, a própria natureza, mas o povo de lá precisa sobreviver.

Essa história de achar que nós do Norte ou Nordeste só somos consumidores do Centro-Oeste ou do Sul não faz um Brasil igualitário. Nós não damos ao ente federativo a igualdade necessária para o crescimento da Nação brasileira, aqui colocado em várias falas, como um verdadeiro continente. Realmente, as políticas, os financiamentos, esses fundos precisam ser vitalizados, precisam ser fomentados para que nós, povos amazônicos, possamos ter uma vida digna, principalmente no meu Estado, porque agora o Estado de Roraima é um Estado brasileiro e um subpaís venezuelano, porque hoje há migração venezuelana desordenada. Lamentavelmente, o Governo Federal está sempre mostrando incompetência. Desde 2015 para 2016, eu alertava, nos primeiros passos migratórios, que era preciso... Inclusive, o Senador Serra era o Chanceler, fui a ele, fui ao Ministro do Temer, ao Ministro da Justiça e mostrei: olha, se não tivermos aqui um controle, não tivermos um acompanhamento rigoroso, o Estado de Roraima não vai suportar essa migração. E agora está lá, de forma totalmente desordenada, com os venezuelanos nas praças; aumentou a criminalidade; eles estão na chuva, na lama. É um verdadeiro ato desumano, um ato que é de responsabilidade do Governo Federal sobrecarrega o Estado que já não paga nem as suas dívidas, é calote para lá, calote para cá, porque é um Estado que vive praticamente de uma economia caldo de isopor - não é nem de piaba, porque a piaba tem uma proteinazinha -porque o nosso Estado vive do contracheque, lamentavelmente, e diferentemente de Rondônia, do Senador Acir, do Senador Raupp. Rondônia visualizou e aproveitou o seu potencial. Então, hoje o Estado de Rondônia, realmente, orgulha a nossa região por tudo que desenvolve: o café, a pecuária, a pesca, enfim, todas as suas atividades.

Naturalmente, o espírito empreendedor, o espírito desenvolvimentista aconteceu no Estado de Rondônia, e o nosso deu marcha à ré. O nosso Estado, que exportava carne até para o Pará, para Rondônia, para o Amazonas, hoje é o Estado do contracheque. Hoje, 49% da nossa riqueza, do nosso PIB vêm do contracheque; 39% vêm do comércio e do serviço; só 9%, Senador Elmano, vêm da indústria; e 6%, da agropecuária. O nosso Estado possui um PIB maior do que o PIB de São Paulo, o que sustenta 46 milhões e ainda desenvolve este País.

Portanto, eu acho que as políticas públicas e o olhar do Governo Federal para a Região Amazônica têm de ser diferenciados, sim, porque nós não podemos, como eu disse ainda agora, só ser o consumidor e o primo pobre desta Nação tão rica, que é o Brasil.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Eu agradeço, Senador Telmário Mota.

Considerando que a Mensagem nº 25, de 2018, está sob minha relatoria, solicito que o Senador Valdir Raupp assuma a Presidência da reunião para que possa ser feita a leitura do relatório.

Muito obrigado, Senador Raupp.

É extrapauta. É a mensagem...

O SR. PRESIDENTE (Valdir Raupp. Bloco Maioria/PMDB - RO) - Mensagem 25, de 2018, extrapauta.

EXTRAPAUTA

MENSAGEM Nº 25, DE 2018

Submete à consideração do Senado Federal, nos termos do art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, combinado com o §1º do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e art. 6º do Anexo I ao Decreto nº 4.122, de 13 de fevereiro de 2002, o nome do Senhor ADALBERTO TOKARSKI, para ser reconduzido ao cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.

Autoria: Presidência da República

Relatoria: Acir Gurgacz

Tem V. Ex^a a palavra para proferir o relatório.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO. Como Relator.) - Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs. Senadores, o Senhor Presidente da República, por meio da Mensagem nº 25, de 2018 (Mensagem nº 198, de 2018, na origem), submete à apreciação do Senado Federal a indicação do Sr. Adalberto Tokarski para ser reconduzido ao cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), autarquia especial vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, conforme o disposto no art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição Federal e no §1º do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Nos termos do citado dispositivo constitucional, é da competência privativa do Senado Federal apreciar previamente, por voto secreto, após arguição pública, a escolha de titulares de cargos públicos que a lei determinar.

A Antaq, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, foi criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Estabelece o §1º do art. 53 da referida lei que os membros da Diretoria da Antaq devem ser brasileiros, de reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo de especialidade dos cargos a serem exercidos, devendo ser nomeados pelo Presidente da República após aprovação devendo ser nomeados pelo Presidente da República após aprovação pelo Senado Federal, nos termos do mencionado dispositivo constitucional.

O *curriculum vitae* anexo à Mensagem Presidencial relata a formação acadêmica e a experiência profissional do Sr. Adalberto Tokarski, que passo a resumir.

O indicado nasceu na cidade de Barbosa Ferraz (PR), em 1960. É engenheiro civil, graduado pela Universidade Católica de Goiás, no ano de 1986, e tem experiência profissional nas áreas de transporte, logística, construção civil, projetos, planejamento e gestão.

Nos últimos doze anos, o indicado atuou como Gestor na Antaq, tendo ocupado os cargos de: Gerente de Desenvolvimento e Regulação da Navegação Interior; Superintendente de Navegação Interior; Diretor; e Diretor-Geral. Nesse período, também foi Presidente do Conselho de Autoridade Portuária dos Portos da Companhia Docas do Pará; e gestor da elaboração do Plano Nacional de Integração Hidroviária, do primeiro estudo completo sobre transporte de passageiros na Amazônia, e da nova Regulação da Navegação Interior do Brasil.

O currículo profissional do candidato também registra que atuou como consultor no setor privado e que foi representante do setor hidroviário nas Câmaras Técnicas do Conselho Nacional de Recursos Hídricos, nos anos de 2004 e 2005; presidente da Agência de Desenvolvimento do Corredor Centro Norte, entre 2002 e 2006; e Presidente do Comitê Pró Hidrovias Tocantins Araguaia, de 1998 a 2005. Além dos cargos citados, foi candidato a Deputado Federal, pelo Estado de Mato Grosso, nas eleições do ano de 2002.

O candidato reporta defender uma maior utilização das hidrovias no Brasil com o emprego da multimodalidade e a busca de uma melhor qualidade para o transporte de passageiros, especialmente na Amazônia e foi reconhecido por estada visão e atuação, tendo sido agraciado com os Títulos da Ordem do Rio Branco, pelo Itamaraty; da Ordem do Mérito Naval, pela Marinha do Brasil; da Ordem do Mérito do Transporte Brasileiro, pela Confederação Nacional dos Transportes; de Cidadão Paraense, pela Assembleia Legislativa do Estado do Pará; e de Honra ao Mérito Portuário, pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Pará.

Acrescenta ainda que, como Diretor-Geral, recuperou o orçamento da Agência, e durante sua gestão: foi editada a Norma de Direitos e Deveres dos Usuários (Resolução Normativa nº 18); foi aprovada a Norma de Registro (Resolução Normativa nº 13); foi realizada a primeira edição do projeto relacionado à conscientização da retirada de resíduos de embarcação "Rio Limpo Amazônia Viva"; foram feitos acordos recíprocos com diversas entidades; foram implantados os sistemas de Contabilidade Regulatória e de Outorga Eletrônica; foram criados a Comissão Permanente de Licitação e o projeto da Escola Cooperativa da Antaq; e ampliado o Prêmio Antaq, prestigiando a inovação, o serviço adequado e as boas práticas.

Pouco antes de encerrar seu mandato de Diretor-Geral, solicitou novo concurso para recompor o quadro de servidores da Antaq.

As funções e as atividades desempenhadas, evidenciadas em seu currículo, que se encontra à disposição dos eminentes integrantes desta Comissão, revelam o nível de qualificação profissional e a formação técnica e acadêmica do indicado.

Cumpr, por fim, relatar que o candidato apresentou todos os documentos exigidos pelo art. 383, inciso I, alíneas "a", "b" e "c", do Regimento Interno, juntamente com as declarações de que trata o §3º do *caput* do mesmo artigo.

Esses são os elementos disponíveis para que esta Comissão delibere sobre a indicação, pelo Senhor Presidente da República, do Dr. Adalberto Tokarski para ser reconduzido ao cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

Esse é o relatório, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Valdir Raupp. Bloco Maioria/PMDB - RO) - Obrigado, Senador Acir.

Em discussão a matéria. *(Pausa.)*

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

ITEM 10

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 428, de 2016

NÃO TERMINATIVO

Altera as Leis nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, e nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, para estipular que os recursos aplicados no âmbito do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional - PDAR e do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC sejam prioritariamente destinados à região da Amazônia Legal.

Autoria: Senador Jorge Viana

Relatoria: Senador Acir Gurgacz

O relatório é pela aprovação.

Em 20/3/2018, foi lido o relatório e encerrada a discussão da matéria.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Valdir Raupp. Bloco Maioria/PMDB - RO) - Pois não.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO. Pela ordem.) - Esse projeto já foi lido, Senadores e Senadoras. Nós estamos aguardando quórum para votação. É uma matéria importantíssima para o País, mas principalmente para nós da Amazônia. Nós temos um fundo que foi criado para investimento em aeroportos no País e estamos colocando que a prioridade desses investimentos deve ser para a Amazônia, pela falta de estradas, pela falta de portos e pela necessidade de aeroportos que nós temos no Pará, em Rondônia, no Amazonas, no Acre, em Roraima e nos demais Estados da Amazônia. Por isso, a nossa insistência em podermos avançar com esse projeto, pelo tamanho da sua importância para o País, mas principalmente para a Amazônia. Então, já foi lido, já foi discutido. Vamos aguardar o quórum para que possamos fazer essa votação para poder tramitar esse projeto com toda a celeridade que a sua matéria exige.

Era essa a minha colocação, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Valdir Raupp. Bloco Maioria/PMDB - RO) - Obrigado, Senador Acir.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) - Senador.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Concedo a palavra ao Senador Paulo Rocha.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) - Está difícil de se chegar ao quórum. São 12? Mas é aquilo que nós estávamos discutindo sobre a questão do regionalismo, desenvolvimento regional. Esse tipo de iniciativa é importante, mas em todas as áreas.

Na época ainda do governo Fernando Henrique Cardoso, nós mexemos naquela taxa também da área da navegação, para ser distribuída mais equitativamente, regionalmente, porque essa taxa da navegação era só investida no Rio de Janeiro, porque lá estavam os grandes estaleiros. Foi uma intervenção nossa para dividir essa distribuição, para que fosse também para a Amazônia. Foi naquele momento que se alavancou, inclusive, a indústria naval, principalmente no Estado do Amazonas, e lá no meu Estado, onde surgiram bons estaleiros, que atendem à produção da região.

E assim também era, por exemplo, na distribuição de bolsas do Ministério da Educação via Capes. Só se formava doutor e mestre no centro-sul do País, porque não chegavam as bolsas de estudo para formarmos mestre na Amazônia. Foi a partir desta intervenção de distribuir mais equitativamente que produzimos lá grandes mestres, o que proporcionou a condição de criarmos, no governo Lula, outras universidades na Amazônia.

Então, esse tipo de iniciativa é fundamental exatamente para poder ter um mínimo de equidade na distribuição para fortalecer as nossas regiões, resolver os problemas estratégicos na nossa região.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Valdir Raupp. Bloco Maioria/PMDB - RO) - Concedo a palavra ao Senador Acir Gurgacz para considerações adicionais, visto que o relatório já foi lido.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO. Pela ordem.) - Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs. Senadores, quando eu faço uma relatoria, eu procuro o consenso entre o autor e as partes interessadas, os ministérios interessados com relação aos projetos. Neste caso, a Aeronáutica pediu uma alteração no art. 3º, que acatei.

Passo a fazer a alteração.

Art. 3º O §2º do art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art.63.....

63

§2º Os recursos do FNAC serão aplicados exclusivamente no desenvolvimento e fomento do setor da aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica de interesse regional e federal.

Art. 4º O art. 63 da Lei 12.462, de 4 de agosto de 2011, passa a vigorar acrescido do seguinte §7º.

Art.63.....

§7º Na aplicação de recursos do FNAC, particularmente daqueles destinados ao desenvolvimento das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica de interesse regional e federal, a União deverá priorizar os investimentos realizados na Amazônia Legal.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

Com essas duas modificações, nós conseguimos deixar o projeto de acordo com a necessidade do autor e também com a visão da Aeronáutica, dessa forma, trazendo consenso para o projeto, Senador Raupp, porque é de interesse federal, como, por exemplo, o aeroporto de Cacoal, de Ji-Paraná e de Vilhena, que são aeroportos federais. Então, não são apenas aeroportos regionais; eles são regionais, mas oficialmente federais e não estariam tendo essa priorização. Dessa forma, eles estão sendo priorizados. É um exemplo apenas. Mas temos outros tantos, no Brasil, como Ji-Paraná, Cacoal e Vilhena, que são de interesse federal e não só regional.

Era essa a modificação.

Dessa forma, fica pronto para votação o projeto.

O SR. PRESIDENTE (Valdir Raupp. Bloco Maioria/PMDB - RO) - Obrigado, Senador Acir Gurgacz.

Tendo em vista que não há quórum para deliberar nem mesmo os não terminativos e todos os demais relatórios já foram lidos, nós vamos suspender a reunião até as 11h30.

Está suspensa a reunião.

(Iniciada às 9 horas e 21 minutos, a reunião é suspensa às 10 horas e 34 minutos.)

(Suspensa às 10 horas e 34 minutos, a reunião é reaberta às 10 horas e 44 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) - Havendo número regimental para a reabertura da presente reunião, declaro-a reaberta.

Passo a palavra ao nobre Senador Acir Gurgacz, para que possa, em bloco, votar do item 10 ao item 17.

Com a palavra o Senador Acir Gurgacz.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Sr. Presidente, já fizemos a leitura do item 10, já o debatemos, já o discutimos. Agora, é apenas para votação.

Então, retorno a palavra a V. Ex^a, Presidente, para fazermos a tão esperada votação dessa matéria tão importante, que é a aviação.

Já foi lido o relatório, já foi colocado em discussão, já foi discutido e encerrada a discussão. Só falta mesmo a votação.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) - Diante do exposto pelo nobre Senador Acir Gurgacz, coloco em votação.

As Sr^{as} Senadoras e os Srs. Senadores que os aprovam permaneçam como se encontram.

Estão aprovados os itens 10 a 17, que depois serão conduzidos pelo Regimento Interno da Casa para outras avaliações.

Passo a palavra ao Presidente, Senador Acir Gurgacz.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Otto Alencar, por presidir esta reunião enquanto eu era relator dessa matéria.

E, nada mais havendo a tratar, declaro encerrada esta reunião.

Muito obrigado a todos.

(Iniciada às 9 horas e 21 minutos e suspensa às 10 horas e 34 minutos, a reunião é reaberta às 10 horas e 44 minutos e encerrada às 10 horas e 47 minutos.)