



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

REUNIÃO

07/08/2019 - 26ª - Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

A SRA. PRESIDENTE (Zenaide Maia. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RN) - Havendo número regimental, declaro aberta a 26ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura.

Antes de iniciarmos o nosso expediente, informo que solicitarei, nos termos da Instrução Normativa nº 09, de 2017, a degravção da presente reunião para que o que aqui for falado pelos convidados e debatido pelos nobres pares fique registrado nos *Anais* desta Casa.

Comunico que a Secretaria desta Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) concluiu o relatório semestral de atividades realizadas pela CDR, o qual confirma o esforço significativo deste colegiado, inclusive votando matérias terminativas, bem como a realização de sucessivas audiências públicas condizentes com as demandas sociais e regionais.

As audiências objetivaram a redução de custos produtivos e a discussão do aperfeiçoamento legislativo, a exemplo do projeto que trata da nova demarcação do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, PLS 465, de 2018.

Nesse primeiro semestre, foram realizadas 25 reuniões, totalizando 66 proposições deliberadas em comparação com 37 proposições que foram deliberadas no primeiro semestre de 2018.

Esta Comissão recebeu material que dispõe sobre o resultado do primeiro semestre de 2019 das agências associadas da Associação Brasileira de Viagens Corporativas (Abracorp), entidade que tem como principal meta qualificar e aprimorar os serviços prestados pela indústria de viagens corporativas. Presidida por Carlos Prado, a associação é responsável por cerca de um terço da movimentação total de viagens corporativas no Brasil, envolvendo as principais atividades do setor, como passagens aéreas, hospedagem e locação de veículos.

Comunico ainda que o Ministério do Desenvolvimento Regional oficiou respostas aos requerimentos de informação que indagaram sobre a participação das agências de fomento ao desenvolvimento regional no tocante à admissão de ciência, tecnologia e inovação.

Agradecemos ao Exmo. Ministro do Desenvolvimento Regional, Sr. Gustavo Canuto, que encaminhou a colaboração da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam), da Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco) e da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene). Tais respostas encontram-se disponibilizadas no Requerimento nº 15, de 2019, da CDR, que trata da avaliação política pública sobre os centros de desenvolvimento regional, que se encontra em análise nesta sessão legislativa pela CDR.

Aproveito para divulgar a agenda da Comissão. No próximo dia 14 de agosto, haverá audiência pública para debater e analisar as políticas públicas da pesca, bem como a produção, comercialização do pescado, transporte, emissão de licenças, geração de empregos, defeso e potencial que o Brasil apresenta para o pleno desenvolvimento da pesca no País. A audiência decorre da aprovação de requerimento de autoria do Senador Dário Berger.

Conforme pauta previamente distribuída, esta reunião é destinada a debater em audiência pública a pauta nacional do transporte escolar, atendendo ao Requerimento nº 38, de 2019, de autoria do Senador Izalci Lucas.

Esclareço que adotaremos os seguintes procedimentos: cada expositor terá dez minutos para fazer sua exposição; em seguida, abriremos a fase de interpelação pelos Senadores e Senadoras inscritas dentro dos assuntos tratados, dispondo

cada um de cinco minutos, assegurando igual prazo para a resposta; após o que poderá ser contraditado pelo prazo máximo de dois minutos, concedendo-se o mesmo tempo para tréplica. Eu queria deixar claro aqui que o expositor vai ter dez minutos, com direito a mais cinco. A palavra aos Senadores e às Senadoras será concedida na ordem de inscrição, intercalando-se oradores de cada partido.

Antes de conceder a palavra aos convidados, informo que as participações dos cidadãos em nossa audiência serão recebidas nos seguintes canais: Portal e-Cidadania, que pode ser acessado a partir do *site* da Comissão, e Alô Senado, 0800-612211. Quero dizer que, apesar do número pequeno de Senadores participando, uma audiência desta...

Quero já cumprimentar o Senador do meu Estado também.

Aqui, o mais importante, muitas vezes, não é a presença dos Parlamentares, mas é que a gente vai dar visibilidade. O Brasil todo vai estar ouvindo e opinando pelo e-Cidadania. Estou aqui eu e meu colega Styvenson.

Convido já para compor a mesa Isaías Aparecido, Assessor Especial da Secretaria de Estado da Fazenda, Planejamento, Orçamento e Gestão do Distrito Federal. *(Pausa.)*

Convido João Paulo de Souza, Superintendente do Serviço de Transporte de Passageiros da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). *(Pausa.)*

Daniel Mariz Tavares, Coordenador-Geral de Segurança Viária do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), representante também do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). *(Pausa.)*

Convido também Leonardo Machado Rocha, Assessor de Medidas Regulatórias da Diretoria de Avaliação da Conformidade do Instituto Nacional de Metrologia (Inmetro).

Convido Harley Bueno, Diretor de Controle de Veículos e Condutores do Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran-DF).

Agradeço aqui a presença dos senhores, explicando por que a presença mínima de Senadores. É porque hoje é dia de Comissões, e a maioria com reunião deliberativa. A gente tem que se virar nos trinta, como se diz. Nosso Presidente Izalci está doente e não pôde comparecer. Eu sou a Vice-Presidente e estou aqui assumindo no lugar dele.

Passo a palavra imediatamente a Isaías Aparecido... Não... *(Pausa.)*

Passo a palavra a João Paulo de Souza, Superintendente de Serviço de Transporte de Passageiros da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).

O SR. JOÃO PAULO DE SOUZA (Para exposição de convidado.) - Bom dia! Bom dia, Senadora! Bom dia, Dr. Leonardo!

Quero cumprimentar a todos, cumprimentar a Mesa, cumprimentar todos os dirigentes, representantes dos órgãos aqui presentes.

Senadora e demais, com relação à questão do transporte de estudantes, a agência, em 2015, publicou a Resolução nº 1.166, em que regulamentou o fretamento contínuo. Essa estratégia foi desburocratizar e simplificar as outorgas para viagens afretadas de passageiros, de tal maneira que a empresa se cadastra previamente na ANTT e ela obtém um termo de autorização para fretamento, que na verdade não é outorga, é um pré-cadastro, para facilitar.

Nesse pré-cadastro, entre outras coisas, é necessário cadastrar os veículos, justamente para que se verifique, por exemplo, se estão aderentes à regulamentação do Contran, às regulamentações do Inmetro - as duas, em especial.

Então, com aqueles veículos, a empresa previamente cadastrada apresenta para a agência eletronicamente, por meio de um sistema chamado SisHAB. Até, Senadora, esta é uma outra coisa interessante: esse sistema é eletrônico, então não é necessária mais a apresentação de papel. Às vezes, a empresa que fazia o transporte de estudantes tinha que vir até Brasília ou a um escritório da agência numa capital. Isso era muito complicado. Agora, a gente tem este número, e é real, por isso que pode ser divulgado: em 24 horas, a área técnica analisa, a gente trabalha com D+1. E, para a autorização de viagens, no caso, para fazer transporte de estudante, basta esse sistema emitir, quer dizer, em 24 horas, no máximo, já está emitido. Ou seja, o que é apresentado para a agência é o contrato da transportadora com a escola, com a faculdade, com a universidade, com o grupamento escolar, com a agremiação. Todos os estudantes daquela agremiação fazem parte de um banco de dados. E a empresa, com aquela frota dela, pode transportar esses passageiros sem maior burocracia, assegurando que o veículo somente pode ser cadastrado, utilizado se cumpre as normas do Contran e do Inmetro. Então, o SisHAB trouxe um avanço, é importante divulgar isso.

Contudo, em alguns casos, ainda existem algumas dificuldades. Em muitas regiões do Brasil, existem Municípios que são dormitórios e outros Municípios que são centros de atratividade tanto de trabalho quanto de estudo. E, muitas vezes, ocorre

que são coletados passageiros em diferentes Municípios, só que há, às vezes, em algumas regiões com mais dificuldade, um *turnover* desses estudantes que deixam de estudar, voltam a estudar, deixam de estudar, voltam a estudar, e aí há alguma dificuldade para que essa lista esteja aderente. Mas é somente essa questão. E, com relação a esse aspecto, os Prefeitos dos Municípios têm se articulado muito com a ANTT no sentido de buscar tornar aderente, para que não haja o transporte clandestino, para evitar que ocorram acidentes como ocorreram. Houve um acidente muito grave que foi até matéria de imprensa internacional na cidade de Rifaina, no Estado de São Paulo, fronteira com Sacramento, Araxá, em que um ônibus clandestino tombou de um desfiladeiro e morreram quase todos os estudantes, porque era clandestino, ou seja, o veículo não estava aderente às regras de uma maneira geral. Então, essa é a preocupação. O sistema está funcionando bem. Os Prefeitos têm se articulado em conjunto com a agência para evitar o transporte clandestino e temos avançado.

Especificamente com relação à ANTT, a competência é exclusivamente quando há o transporte entre unidades da Federação. As regiões nas quais esse transporte é mais relevante é o Distrito Federal, por conta dos Municípios do Entorno; a região de Ourinhos, entre São Paulo e o Paraná; região de Três Lagoas, entre São Paulo e Mato Grosso do Sul; Timon-Teresina; e Rio Negro-Mafra. Então, veja que o transporte interestadual de estudantes não é tão frequente quanto o transporte estadual e quanto o transporte intermunicipal.

Em todas essas regiões, existe maior dificuldade para evitar que ocorra o transporte clandestino aqui no DF, por conta da densidade populacional nas cidades do Entorno, da dificuldade de fiscalização, acaba ocorrendo com maior frequência esse transporte não autorizado.

No mais, eu creio, Senadora, que estas são as informações que eu julgo pertinentes. Em especial, faço destaque, então, para esse sistema, o SisHAB, que trouxe uma grande desburocratização.

Obrigado, Senadora.

A SRA. PRESIDENTE (Zenaide Maia. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RN) - Obrigado, Sr. João Paulo.

E quero já registrar a presença do nosso palestrante, Isaías Aparecido, que já estava aqui, mas teve que se ausentar um pouco de tempo. Mas eu quero aqui registrar a presença de Nazon Simões Vilar, e já lhe agradecer, Presidente do Sindicato dos Transportes Escolares, a presença do Deputado Federal Abou Anni, do PSL, de São Paulo. Obrigada pela presença aqui.

E já passo a palavra para o... Vou voltar para Isaías Aparecido, Isaías, porque você tinha sido o primeiro a ser chamado. Certo?

O SR. ISAÍAS APARECIDO DA SILVA (Para exposição de convidado.) - Bom dia a todos. Eu sou o Isaías Aparecido, representando a Secretaria de Fazenda do Distrito Federal.

Hoje a Secretaria de Fazenda acompanha fidedignamente as ações do transporte escolar, que são monitorados pela Secretaria de Educação. Hoje temos cerca de 12 empresas, com 14 regiões, uma média de custo mensal de R\$13 milhões. São alunos de zona rural e até alunos de zona urbana, onde não há um atendimento específico para aquela modalidade de ensino na região. Então, no decorrer dos anos, a Secretaria de Educação vem sempre se aprimorando tanto na contratação, quanto na execução dos contratos.

As empresas hoje são acompanhadas e fiscalizadas por vários órgãos de controle, inclusive Tribunal de Contas, Detran, a própria Secretaria quanto à regularidade fiscal.

A priori é isso.

Obrigado, Senadora.

A SRA. PRESIDENTE (Zenaide Maia. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RN) - Os palestrantes têm dez minutos com o direito a mais cinco, mas está sendo uma rapidez!

Já quero aproveitar aqui para... *(Pausa.)*

Eu quero aproveitar para registrar a presença de Senador Jaques Wagner e Elmano Férrer aqui.

E vou passar a palavra para Daniel Mariz Tavares, Coordenador-Geral de Segurança Viária do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), representante também do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

O SR. DANIEL TAVARES (Para exposição de convidado.) - Bom dia a todos, bom dia, Senadora Zenaide.

Em nome do Diretor do Denatran, Jerry Adriane Dias, gostaria de agradecer o convite feito ao Denatran para participar desta audiência pública para tratar de um tema que é bastante importante, bastante caro a todos nós, que é o transporte escolar, e destacar que o Denatran, como braço executivo do Contran, auxiliar do Contran, vem trabalhando nos últimos

anos no sentido de promover maior segurança não só aos veículos de transporte escolar, mas também a todos os demais veículos.

Destacamos aí algumas resoluções que foram publicadas pelo Contran que dizem respeito ao uso do sistema de retenção infantil para o transporte de crianças, cinto de segurança, a questão dos espelhos retrovisores, os dispositivos de retrovisão. E também destaco as ações voltadas à formação dos condutores e à capacitação dos motoristas profissionais que atuam nesse setor e algumas resoluções também publicadas pelo Contran.

Estamos aqui no intuito de entender também o debate todo, contribuir para esse debate, trazer aqui talvez, na réplica, na possível réplica, as informações que forem necessárias para contribuir com isso.

E estamos à disposição, todo o órgão, assim como o conselho também, para tratar deste assunto e de outros que sejam do interesse desta Casa.

O SR. STYVENSON VALENTIM (PODEMOS - RN. Pela ordem.) - Senadora Zenaide, eu tenho de sair para presidir a CAS porque o Romário vai ter de se ausentar. Mas é um assunto que muito me interessa, além do *transfer*, o transporte escolar. É um assunto em cujo debate eu queria passar aqui pelo menos a manhã toda.

Eu queria só fazer uma lembrança e também uma pergunta a todos os palestrantes, uma vez que se trata de transporte escolar, tanto público como privado: eu relatei o projeto do Exmo. Senador Paulo Paim sobre a utilização de câmeras dentro dos automóveis que fazem esse tipo de transporte.

Aí eu queria, através desse projeto, Senadora Zenaide, estender de uma forma para todos os outros transportes não só como um sistema de segurança. Hoje há ônibus que têm algumas câmeras para coibir os assaltos. A justificativa do autor seria para coibir violências, até mesmo atos de pedofilia que possam existir, para dar segurança ao motorista e à criança.

Ouvindo o senhor falar sobre a rigidez ou a busca de serviços melhores, sobre espelho retrovisor, quando eu era policial do trânsito, muita gente me perguntava por que o ônibus não tinha cinto de segurança, uma vez que ele sofre acidente também.

Então, várias outras pessoas hoje não conseguem entender o que o Contran faz, o que esses órgãos de trânsito fazem.

E está bem polêmico o momento em que o Presidente discute a flexibilização da legislação de trânsito. Eu penso o contrário: sou a favor de que sejam mais rígidas. O trânsito nosso mata 60 mil pessoas por ano. Volta e meia, há acidentes com ônibus escolares cheios de alunos, ladeira abaixo, o ônibus perde freio, malconservado, e acontece.

Aconteceu agora, em Riacho de Santana, interior do Rio Grande do Norte, acidente com ônibus escolar.

Perguntei ao Senador Elmano, e, particularmente, penso que esse tipo de transporte deveria passar para a iniciativa privada. Aí, sim, se cobraria deles. Tudo é diferente para a iniciativa privada. Uma vez que vai transportar, há que haver mais rigidez sobre eles. Quando é do público, é um ônibus que, pelo amor de Cristo, serve para várias funções, até o desvio. Estou falando daqueles ônibus que são utilizados para transporte municipal, que levam os universitários, aí, no final de semana, levam o time de futebol, levam para a igreja, levam para o velório. Servem para tudo, só não servem para levar o estudante praticamente.

Então, era um assunto que me interessava, Senadora Zenaide, e eu queria permanecer, mas o Senador Romário pediu para eu assumir. Eu teria várias outras perguntas e curiosidades, uma vez que o Código de Trânsito precisa cada vez mais se atualizar e ser muito mais rígido do que já é. Tivemos uma discussão boa aqui, eu e o Senador da Paraíba, o meu amigo Vital, sobre o extintor.

Teria uma outra coisa para perguntar nesse momento agora para o Contran sobre o transporte escolar. É necessário, é obrigado o transporte de turismo, a van que transporta as pessoas a ter o extintor. Não o carro particular, mas ela, sim.

Era só para justificar a minha ausência agora, Senadora Zenaide, porque o tema é bom.

A SRA. PRESIDENTE (Zenaide Maia. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RN) - Obrigada, Senador Styvenson, lá do Rio Grande do Norte.

Ele já trabalhou no trânsito, é um homem famoso. Com a lei seca, ele evitou um bocado de mortes com ela. As perguntas vocês podem responder depois.

Eu vou passar para o próximo palestrante, o Sr. Leonardo Machado Rocha, Assessor de Medidas Regulatórias da Diretoria de Avaliação da Conformidade com o Instituto Nacional de Metrologia (Inmetro).

O SR. LEONARDO MACHADO ROCHA (Para exposição de convidado.) - Bom dia a todos.

Em primeiro lugar, quero agradecer o convite do Sr. Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, hoje ausente devido a problemas de saúde. Quero agradecer à Sra. Senadora Zenaide Maia, que na presente data preside a reunião; quero agradecer aos demais Parlamentares, senhoras e senhores presentes.

Bem, o Inmetro tem, entre as suas competências estabelecidas em lei, uma série de atividades e, em particular, há uma relacionada à regulamentação de produtos e serviços de consumo de uma forma mais ampla. Ou seja, o Inmetro é um órgão federal responsável por regulamentar aspectos relacionados à segurança, saúde, proteção ao meio ambiente e prevenção de práticas enganosas de comércio.

O alcance das regulamentações do Inmetro para produtos e serviços está diretamente relacionado à ausência de um outro ente regulador em âmbito federal. Ou seja, um exemplo: a gente tem produtos para a saúde, que são claramente de competência regulatória da Anvisa. Então, o Inmetro não é competente para regulamentar produtos relacionados à saúde. A gente tem produtos relacionados às telecomunicações, a Anatel os regula. Então, o Inmetro não é competente para regular produtos de telecomunicações.

Na ausência de uma entidade reguladora com competência claramente constituída, a competência passa a ser do Inmetro. Eu estou fazendo esse preâmbulo exatamente para a gente entender o grau de multidisciplinaridade de assuntos de que o Inmetro trata.

Da mesma forma que o Inmetro trata de regulamentação de produtos elétricos em geral, com aspecto na segurança do usuário, o Inmetro também trata de produtos infantis, brinquedos, artigos escolares, artigos de festas, enfim.

E, ao mesmo tempo, historicamente, até pelo fato de o Inmetro ter tido origem em uma lei de 1973 e, portanto, ser mais antigo, mais velho do que as próprias agências que foram criadas depois, é natural que em algumas situações o Inmetro tenha exercido um papel que, na época, lhe cabia, mas que hoje em dia, em função da existência das agências, talvez não lhe caiba mais. Exemplo clássico: o Inmetro é o responsável pela certificação de preservativos masculinos. A marca do Inmetro vai lá na embalagenzinha do preservativo. Mas o preservativo, claramente, é um objeto de competência regulatória da Anvisa, e não do Inmetro.

E assim o Inmetro tem uma série de iniciativas relacionadas a aspectos do setor automotivo, transporte, segurança veicular. Essas ações do Inmetro faziam total sentido, era a instituição possível de ser acionada à época, mas, com o avançar e a criação da agência do transporte terrestre, enfim, a gente começa a ter uma zona cinzenta ali de competências regulatórias e, por vezes, o Inmetro acaba se arvorando a estabelecer algumas exigências, algumas obrigações, que talvez nem lhe caibam, nem são competência do Inmetro.

Por que eu estou falando tudo isso? Porque nós estamos exatamente neste momento rediscutindo o nosso marco regulatório. Só para vocês terem uma ideia, se a gente for olhar o que seria o escopo de atuação do Inmetro, o escopo regulatório, a competência do Inmetro para regular, o Inmetro hoje não cuida, por meio das suas mais de duzentas medidas regulatórias, que abrangem alguma coisa aproximada a 700 produtos de consumo no mercado, o Inmetro não cuida nem de 10% do que deveria cuidar.

Nós temos 90% dos produtos, sem brincadeira - alguma coisa próxima a cinco mil itens diferentes no mercado, sendo distribuídos largamente no mercado -, que seriam competência regulatória do Inmetro e estão livres de qualquer tipo de controle e de olhar cuidadoso por parte do Estado.

Então neste momento nós estamos realmente repensando nosso marco regulatório e nós estamos, num esforço de nos articularmos com as agências e outras autoridades reguladoras em âmbito federal, para a gente conseguir delinear claramente ali até onde vai a competência de um, a partir de onde começa a do outro, de tal forma que a gente consiga empreender um esforço que a gente começou agora este ano, de enxugar o nosso estoque de medidas, de atos normativos publicados, principalmente aqueles que, considerando a atual estrutura do Governo, já não caberia mais ao Inmetro publicar.

Enfim, dito isso, como eu também não tenho muita clareza do que se pretende aqui com o debate, eu senti necessidade de fazer este comentário porque, claramente, os aspectos relacionados à segurança no transporte eles não são competência regulatória do Inmetro, entretanto, o estabelecimento de requisitos técnicos para alguns componentes de um veículo, podem, sim, se configurar uma competência regulatória do Inmetro. Só para a gente separar um pouquinho isso.

Então regulamentar aspectos, requisitos de desempenho de um componente automotivo, como pneu, por exemplo, como rodas - e o Inmetro tem regulamentos para esses produtos -, numa primeira análise nossa, talvez se configure, sim, numa competência regulatória nossa. Agora, o estabelecimento de qualquer tipo de obrigatoriedade para empresas que operam transporte e tal já foge da competência regulatória do Inmetro.

Enfim, mas merece também fazer um breve comentário o fato de que, nos últimos 20 anos, o Inmetro de fato se colocou para a sociedade - e quando a gente fala em sociedade entendam-se os outros parceiros governamentais - como uma instituição que de alguma forma podia prover algum tipo de solução aí para agregar confiança.

Nesse sentido, desde 2007 ou 2008, mais ou menos, o Inmetro integra um esforço, junto com o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação, o FNDE, naquele programa chamado Caminho da Escola, em que o FNDE teve o propósito

de concentrar a compra de veículos, de ônibus escolares, e fazer ele, o FNDE, a distribuição desses ônibus nas Prefeituras. Então o Inmetro, na época, foi acionado a colaborar tecnicamente na especificação de segurança desses ônibus - não só de segurança, mas, depois, nós também agregamos requisitos relacionados à acessibilidade desses ônibus. Então, o Inmetro colaborou no estabelecimento da especificação técnica desses ônibus; o Inmetro assumiu também o papel de inspecionar os protótipos fabricados pelas empresas que ganhavam a licitação; e o Inmetro, através da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade, que são os IPEMs, os Institutos Estaduais de Pesos e Medidas, ficava responsável também pela inspeção de recebimento desses veículos nas prefeituras.

Então, foi desenvolvido todo um trabalho que objetivava agregar confiança de que o ônibus que estava sendo entregue à prefeitura, de fato, cumpria com os requisitos de segurança e acessibilidade previstos no edital de licitação do FNDE.

Vejam bem, essa contribuição em nada tem a ver com o poder regulatório do Inmetro. Era uma contribuição eminentemente técnica. O Inmetro contribuía, por meio dos seus profissionais, com o FNDE, mas ele mesmo, Inmetro, não publicava nenhum tipo de ato; ele só disponibilizava a sua mão de obra, os seus técnicos, os seus servidores com conhecimento técnico para auxiliar o fundo na especificação dos requisitos de segurança e, depois, ia às montadoras e, em seguida, às prefeituras fazendo as inspeções para ver se os ônibus, de fato, eram entregues respeitando os requisitos.

Só para pontuar claramente, primeiro, a questão da competência regulatória, que eu achava importante a gente ter isso em mente; e, segundo, essa iniciativa junto ao FNDE, que está completando dez anos se eu não me engano. Nós estamos indo para o oitavo prego.

(Soa a campanha.)

O SR. LEONARDO MACHADO ROCHA - Obrigado. Um abraço.

A SRA. PRESIDENTE (Zenaide Maia. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RN) - Obrigada ao Sr. Leonardo.

Eu vou passar a palavra, imediatamente, para o Sr. Harley Bueno, Diretor de Controle de Veículos e Condutores do Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran/DF).

Antes disso, porém, eu queria chamar a atenção para o fato de que quem provocou e solicitou ao Senador Izalci esta audiência pública, com todos esses órgãos que estão aqui, foi o Sr. Nazon Simões Vilar, e ele não colocou como... É o que está dificultando até saber, Veneziano, por que estão aqui.

Então, eu queria saber dos presentes se eu poderia colocá-lo como um dos palestrantes, porque está ficando meio solta a audiência. Todos sentiram isso, como eu aqui. Então, como estou vendo que foi Nazon Simões Vilar, eu queria saber se os nossos pares concordam. *(Pausa.)*

Certo.

Então, o Sr. Nazon Simões Vilar... Mas eu vou chamar logo aqui o Sr. Harley Bueno, Diretor de Controle de Veículos e Condutores, do Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran/DF).

O SR. HARLEY BUENO (Para exposição de convidado.) - Bom dia, Senadora. Bom dia a todos.

Estou aqui representando o Dr. Alírio, que é o nosso Diretor-Geral.

Como acabou de dizer a Senadora, nós ficamos um pouco perdidos no tema, mas eu vou falar sobre a competência do Detran.

A competência do Detran nada mais é do que verificar o veículo, a condição do veículo mediante resolução, aquilo que acontece no dia a dia na parte técnica. Nós verificamos a condição do motorista que vai trafegar com esse veículo. Hoje, posso adiantar que eu tenho 2.044 permissões concedidas, via Detran, para esses veículos escolares. São feitas fiscalizações aleatórias, independentemente de dia e hora, e a gente tem todo um processo de verificação do veículo e do condutor. Assim, aquilo que foge um pouco do que está previsto em norma ou em resolução a gente faz a fiscalização, que é aleatória. A gente pega o veículo na rua. Às vezes é um pouco problemático, porque, no veículo, existem crianças dentro. E existe ainda o problema do veículo irregular em que é feito o transporte de crianças, que é o transporte pirata.

Tudo isso é feito com o máximo de cuidado, porque estamos tratando com crianças. Essa é a função do Detran, a gente apenas entra na parte administrativa e na de legislação de trânsito. Fazemos a conferência do veículo, fazemos a conferência do condutor e temos uma permissão. Essa permissão é feita a cada seis meses. Então, a cada seis meses, eu faço uma verificação do condutor de veículo, para que tudo esteja dentro das condições mínimas de segurança.

A SRA. PRESIDENTE (Zenaide Maia. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RN) - Eu quero agradecer aqui a presença do Senador Veneziano, da Paraíba, meu vizinho, meu colega.

Quero passar agora para o Presidente do Sindicato de Transporte Escolar, Nazon Simões Vilar, quem provocou e solicitou ao Senador Izalci a realização desta audiência pública.

O SR. NAZON SIMÕES VILAR (Para exposição de convidado.) - Bom dia. Quero agradecer pelo convite e por fazermos parte desta Mesa, pois acho que o interessado somos nós, as pessoas do dia a dia, que lutamos com a coisa mais preciosa, que são as nossas crianças. Nós somos muito cobrados pela população, pelo pai que nos contrata e pelos órgãos que nos fiscalizam e nós sempre trabalhamos pelo lado da legalidade.

Aqui em Brasília, graças a Deus, nós temos o Detran como um grande parceiro. Sempre estamos trabalhando juntos pela melhoria e pela fiscalização do transporte escolar, inclusive o transporte escolar clandestino. Estamos numa luta aí, temos alguns projetos que já foram aprovados e que vão melhorar, com sentido, isso aí.

Mas eu queria fazer - permitam-me - um registro, pois hoje nesta audiência era para nós contarmos com a presença de todos os outros Estados que colocaram o nome nesse requerimento. Seriam mais ou menos uns 30 representantes de todos os Estados - da Paraíba, de Pernambuco, do Rio de Janeiro. Todos queriam estar presentes, mas, infelizmente, nós fomos comunicados desta audiência, pois houve algum desencontro de comunicação, ontem à tarde, e não tinha como esse pessoal se deslocar de seus Estados para estar aqui presente. Mas nós já estivemos conversando com a assessoria do Senador para, em outra audiência, estar com esse pessoal presente, porque cada um tem uma história para contar do seu Estado e Município, pelo que passam.

Então, agradeço muito a oportunidade de estar aqui falando.

Escutei a fala do nosso amigo da ANTT. Vou falar o que a gente passa nos nossos Estados aqui. Brasília acaba englobando o Estado de Goiás, porque o Estado de Goiás depende muito do Distrito Federal. Temos alunos que moram no Estado de Goiás e necessitam estudar em Brasília. Em Brasília, houve uma época em que fizemos convênios, parcerias com as Prefeituras e com esse pessoal, com a autorização do seu Estado e Municípios do Entorno, para que pudessem trazer os seus alunos e embarcar e desembarcar nas respectivas escolas, sem nenhum problema com a fiscalização.

Numa época, o pessoal da ANTT - não foi neste Governo, foi no Governo passado - entendia que não era dessa forma, pois teria de ter uma autorização específica da ANTT. A ANTT, pelo que eu saiba, não tem uma regulação específica para o transporte escolar, se eu não me engano, só se foi criada agora.

Então, a gente tem essa parceria, que está prevalecendo até hoje. Esse pessoal está vindo dos seus Estados, dos seus Municípios, embarcando e desembarcando os seus alunos, sem ter nenhum problema. Só que outros Municípios, de outros Estados aí, não veem dessa forma e, às vezes, penalizam o colega, porque ele está usando a autorização do seu Município e está desembarcando em outro Município. Já Brasília tem essa compreensão de que aquela pessoa é autorizada. Ele não está fazendo um transporte clandestino. Ele está fazendo um transporte de aluno, autorizado pelo outro Estado, mas ele não está transitando, pegando aluno naquele outro Estado ou Município, entendeu?

Então, Senador, também tive essa reclamação justamente do Estado da Paraíba. O nome do presidente lá é André. Ele também pediu muito para a gente estar falando isso aqui, porque, lá na redondeza, também há esse problema de Estado e Município estarem sendo penalizados com relação a essa fiscalização, porque eles não respeitam a autorização do outro Estado de estar levando aquele aluno que, realmente, mora em um Município e estuda em outro. Então, acho que, se se criar mais dificuldade para o transporte escolar andar legalizado em outro Município... A remuneração do transporte escolar hoje é bem complicada para a gente estar bancando tantas taxas para adquirir outras autorizações.

Então, é um pedido que a gente faz à ANTT: que se possam fazer essas parcerias nos outros Estados e Municípios para reconhecer essas autorizações para essas pessoas não estarem sendo penalizadas justamente com essa nova lei que está vindo agora, porque vai prejudicar muito se esse pessoal for penalizado dessa forma. Haverá um custo muito alto e uma penalização para essa pessoa que, realmente, está autorizada.

A SRA. PRESIDENTE (Zenaide Maia. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RN) - Obrigada. Agora a gente entendeu o porquê da solicitação. Infelizmente, não puderam vir os outros Estados. Aqui realmente, pelo que ele mostrou, há uma característica de que Brasília fica. A ANTT já tinha mostrado que é mais difícil a questão do transporte escolar interestadual, mas a gente está vendo que é uma realidade grande.

Agora eu passo aqui para os colegas Veneziano e Elmano para... **O SR. NAZON SIMÕES VILAR** - *(Fora do microfone.)*

... Denatran. Posso?

A outra reclamação do Denatran, que todos pediram que a gente falasse: nós nunca fomos contra a situação de mais segurança para as crianças que transportamos, mas há a situação de acidente com um colega ou, às vezes, como se falou, também de pedofilia dentro dos nossos veículos - sabemos que aconteceu -, mas isso aí é uma situação que não poderia ser generalizada, com a penalização de todos. Eu acho que o nosso Brasil é grande. Nós não podemos pagar pelo erro que

um colega cometeu. Podemos ver de outra forma. A gente não está, como se diz... O Denatran e o Contran sempre soltam uma resolução através das reclamações do que aconteceu, e quem não fez a penalidade vai pagar por aquilo. Nós, que somos representantes, queríamos ser ouvidos antes que essa resolução seja feita e venha, como se diz, pesar nos nossos orçamentos. E as cobranças são grandes. Então, quando a resolução vem, nós já estamos sendo cobrados. Nós não somos comunicados antes de estarmos debatendo.

E, com relação também ao Inmetro, temos reclamação também de situação... Vamos citar aqui. Há uns dois anos nós temos uma taxa que é a mais simples que nós pagamos. Nossos veículos usam o tacógrafo, que é um equipamento controlador de velocidade, hora parada, tudo. Então, esse veículo novo - é uma reclamação de todos também -, que sai novo, zero da casa... Por que nós temos que sair zero da casa ali e ir para o Inmetro fazer a inspeção desse equipamento? Nós não pagamos por um equipamento novo? Ele teria que sair já aferido da fábrica para nós termos, pelo menos, aquela oportunidade de dois anos trabalharmos sem ter que estar pagando a mais por isso aí. Não sei se todos concordam, mas isso aí é um pedido de todos.

A SRA. PRESIDENTE (Zenaide Maia. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RN) - Eu vou passar a palavra para o Senador Elmano Férrer.

O SR. ELMANO FÉRRER (PODEMOS - PI) - Eu queria cumprimentar V. Exa., Presidente desta Comissão, os demais representantes de instituições do Distrito Federal e de instituições também nacionais e os nossos companheiros diretores e outros convidados.

Primeiro, estou surpreso pela intempestividade desta audiência pública. Trata-se de transporte escolar vinculado ao Ministério da Educação e não temos nenhum representante do Ministério da Educação; segundo, são instituições que têm - digamos - finalidades bem definidas e, no meu entendimento, nós temos que começar no Município. Então, eu vejo de forma intempestiva. Fui surpreendido, inclusive, pelo tema tratado. A responsabilidade, no meu entendimento, dessa questão está afeta ao Ministério da Educação, ao próprio FNDE e a outras instituições. Estou surpreso, inclusive creio que os convidados e as instituições convidadas também estejam.

Então, é um problema seriíssimo essa questão do transporte escolar, que não são transportes em muitos Municípios País afora. É uma questão importantíssima a ser discutida aqui, talvez inicialmente na Comissão de Educação, e não nesta, no meu entendimento.

Então, são considerações rápidas, mas considerando que o tema é da mais alta relevância, porque é uma irresponsabilidade o transporte escolar que é afeto aos prefeitos e aos secretários de educação. É um verdadeiro comércio, uma verdadeira corrupção que há na contratação desse transporte escolar por muitos Municípios deste País afora. É um negócio. Então, merece realmente uma discussão, primeiro, no âmbito dos próprios Municípios. Que a própria sociedade faça o devido - digamos - controle e fiscalização e chame os órgãos de controle dos Estados e, depois, os da União. Agora, é um tema relevante? É, mas me parece que houve - digamos - uma precipitação na aprovação do requerimento e na realização desta audiência, haja visto que, por motivo superior, o nosso próprio Presidente, Senador Izalci, por motivo de doença - parece-me que o requerimento é de autoria dele -, não está presente - inclusive, ele também é muito ligado à área da educação. Vejam que aqui estão presentes dois representantes do Governo do Distrito Federal.

Então, eu penso dessa forma, quer dizer, é a minha opinião: primeiro, a intempestividade desta audiência pública; e, segundo: devíamos ver quais são os órgãos diretamente responsáveis por essa questão, que, no meu entendimento, não estão representados aqui, embora consideremos a relevância das instituições que se fazem presentes aqui nesta audiência pública, nesta Comissão de Desenvolvimento Regional. Essa questão é mais nacional e mais ligada à educação. Há comissão específica pertinente a esta área.

Esse é o meu entendimento e as colocações que eu gostaria de fazer, com muita franqueza e muita sinceridade.

A SRA. PRESIDENTE (Zenaide Maia. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RN) - Obrigada.

Isso aqui é um requerimento. Com certeza, foi aprovado o requerimento de Izalci e, como ele não pôde vir por motivo de doença, eu presido aqui. De qualquer maneira, é mais para a educação, como se diz, mas vou passar aqui para o Veneziano.

Obrigada.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - PB) - Presidente, meus cumprimentos à senhora, que preside; ao meu querido Elmano Férrer, Senador; aos demais que não puderam se manter entre nós por força das outras obrigações próprias das Comissões, para as quais logo em seguida estaremos indo.

São compreensíveis as inquietudes do Senador Elmano Férrer, e nós ficamos até um tanto quanto deslocados, e imaginamos que também os próprios senhores que à Mesa se encontram, por força, diríamos nós, se não da

intempestividade... Sem discordar, Senador Elmano: de certa forma, faltou um melhor arranjo para aquilo que seria e é o objeto proposto para a realização desta audiência pública, que teve o socorro do Sr. Nazon Vilar, a quem nós também saudamos.

Identificamos que são questões mais particulares a uma realidade local do Distrito Federal, extensiva, como o próprio Nazon disse, a situações de que se apropriam os Estados e Municípios nas relações intermunicipais e interestaduais. Um dos pontos de Nazon... A pergunta que ele fez, e aqui a estou tentando desenvolver ao representante, Sr. Leonardo, do Inmetro, até certo sentido, a meu ver, merece acolhida, a questão da cobrança da taxa para aferição quando o próprio equipamento já sai de fábrica. Não sei, e aí o próprio Dr. Leonardo pode tirar essa dúvida, mas acolho e entendo a logicidade dessa preocupação de Nazon.

Na justificação feita pelo nosso Presidente Izalci, ele menciona e se refere aqui a pleitos referenciados pelos integrantes da profissão dos condutores, que haveriam... E aí não discutimos e não deixamos de reconhecer a necessidade do reconhecimento a tão importante missão, que é conduzir milhares e milhares de alunos Brasil afora. Mas, em meio a esse desarranjo... E a gente lastima, porque poderíamos nós estar desenvolvendo de forma mais satisfatória o atendimento àqueles que se fazem aqui pleiteantes a uma audiência pública. Eu não sei se poderíamos nos valer da presença dos representantes do Contran e do Denatran, até por força, provavelmente, daquilo que será um tema enfrentado por nós no Senado, depois de enfrentado na própria Câmara dos Deputados, que são as mudanças propostas pelo Executivo em relação a mudanças do Código Nacional de Trânsito.

Não sei se os senhores se sentiriam à vontade para falar um pouco, para que nós não perdêssemos aqui a presença. Não sei quando haveremos de tê-los voltando a este ambiente, mas, a meu ver, é pertinente e oportuno perguntarmos se o Contran e o Denatran, no caso, Conselho e Departamento Nacional, participaram efetivamente daquela proposta que foi apresentada à Câmara dos Deputados. E o item que mais nos chamou a atenção e incomodou profundamente foi a previsão de não mais haver exigência, ou seja, da não obrigatoriedade do uso das cadeirinhas para crianças com menos de sete anos. Depois vêm declarações do Presidente da República, que afirmou, há cerca de 15 dias, Senador Elmano Férrer, que não mais serão necessárias as formações, os cursos, para que nós tenhamos acesso às carteiras nacionais de habilitação.

E a minha pergunta se dirige - repito, Senadora Zenaide, se não houver por parte de V. Exa. a compreensão a esses questionamentos que vão tangenciando o motivo central, ou os motivos delineadores, o fulcro e o escopo desta audiência - aos representantes do Denatran e do Contran. Gostaria de saber se eles participam da construção dessas propostas legislativas e, se participam, se concordaram com algumas dessas, principalmente as que mais têm ensejado a nossa indignação, a nossa preocupação.

Ademais, para tratar desse tema - e aí eu concordo plenamente com o Senador Elmano Férrer -, seria necessário que estivéssemos em ambiente mais propício; para tratar das questões que envolvem transporte escolar, de fato, mais adequada seria a Comissão de Educação. Quem sabe, com a volta - tomara o mais brevemente possível e recomposto - do Senador Izalci, que assim o façamos, para que contribuamos mais do que estamos a fazer nesta manhã.

Senadora Zenaide, as minhas desculpas, mas de fato estamos todos nós aqui um tanto quanto deslocados.

A SRA. PRESIDENTE (Zenaide Maia. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RN) - Tudo bem, eles podem responder.

Inclusive, eu queria já abrir aqui o e-Cidadania.

Bianca Guirelli, do Mato Grosso do Sul: "Qual a importância do reconhecimento da profissão do condutor do transporte escolar público e particular?"

Bruno Camboim, do Paraná: "O transporte escolar é realizado por empresas privadas ou estatais? E por qual motivo?"

Wallace Moreira, do Rio de Janeiro: "A Resolução 168/2004 regula os profissionais, sendo de extrema relevância para utilidade pública, merece total apoio social."

Giovanni José, da Paraíba: "Como o transporte escolar é um serviço inerente à educação, deveria ser debatido como uma questão de dever do Estado. O que ocorre na prática em muitas cidades é o sucateamento e a terceirização desse serviço. Toda eficiência começa pela fiscalização!"

São vários aqui: Osvaldo Reis...

É aquilo que eu estava mostrando, a gente tem poucos Senadores, mas eu queria deixar claro o seguinte: realmente, como o colega Elmano falou, a gente não está aqui com o nosso colega Izalci para dizer o motivo, mas sei que foi um requerimento aprovado aqui e que tinha que ter no mínimo nove. Infelizmente, ninguém viu isso... Mas eu não acho que é infelizmente, de qualquer maneira a gente tem o conhecimento e vai...

Renata Noronha, do Rio Grande do Sul: "Importante lembrar que há dois tipos de transporte escolar: público e privado. No caso do público, as condições são precárias!"

Douglas Cardoso, de São Paulo...

Quer dizer, a população...

Mesmo o foco não tendo muito a ver com esta Comissão de Desenvolvimento Regional, porque é um problema mesmo nacional...

"Porque não temos direito a isenções de impostos na aquisição de veículos para o transporte escolar, assim como os taxistas?"

Rosana Fagundes, de São Paulo: "Quais as propostas do Governo em relação ao transporte escolar?" - foi perguntado aqui.

Jéssica Martins, do Rio de Janeiro: "Por que somente em alguns Estados é disponibilizado o passe livre?"

Márcio Mattos, do Rio de Janeiro: "Passamos por cursos de reciclagem periódicos e somos bastante exigidos. Precisamos de isenção de impostos na compra de veículos."

Então, antes de terminar, eu acho que se deve responder, mas eu queria dizer algo que ouvi aqui e que me chamou a atenção, independentemente do foco ser maior para a educação mesmo, como falou o colega.

Por exemplo, o representante do Inmetro aqui disse que só tem condições... Vocês só fazem a fiscalização em 10% dos produtos que deveriam ser fiscalizados. Aí a pergunta: é por falta de recursos humanos?

O SR. LEONARDO MACHADO ROCHA - Sra. Senadora, na verdade há uma série de explicações, vamos dizer assim.

Primeiro há a questão histórica de que o Inmetro, no passado, se entendia como um regulamentador de produtos em geral e, na medida em que inexistiam essas agências com as suas competências claramente definidas, o Inmetro acabava cuidando de assuntos que, com o passar dos anos, deixaram de se tornar competência regulatória do Inmetro. Mas esses regulamentos e esses atos normativos se seguiram, eles se mantiveram ao longo desses anos. Então, acabamos precisando dedicar parte dos nossos profissionais para seguir mantendo e atualizando essas regras. O que estamos buscando hoje em dia é, de alguma forma, numa parceria com os atuais donos da matéria, fazer o repasse disso com a devida cautela e tal, para que nos sobrem recursos para nós tentarmos dar conta daquilo que é nossa competência.

Em segundo lugar, eu acho que é em função também - isso foi parte do nosso diagnóstico nos últimos três anos, e eu diria que isso também é a grande motivação para a mudança que nós estamos querendo promover no nosso marco regulatório - do formato de regulação como que nós trabalhávamos. A gente vinha, até então, nos últimos 20 anos, atuando num formato de regulação extremamente prescritivo - a gente prescreve regras extremamente detalhadas. É um modelo que, por ser extremamente prescritivo, exige de nós constante aperfeiçoamento, porque todo dia surge uma tecnologia nova, um produto novo que não estava pensado na origem do regulamento e, aí, às vezes, nós acabamos impedindo uma inovação ou um produto novo de entrar no mercado por conta de um ato normativo nosso. Então, a gente para tudo e corrige o ato, porque a gente não pode deixar que se perpetue por muito tempo esse efeito adverso da nossa regulação.

Hoje a gente tem um regulamento para brinquedo, um regulamento para lâmpada, um regulamento para cadeira. É impossível você administrar um mercado em que a sua competência regulatória abrange alguma coisa próxima de 6 a 7 mil produtos diferentes. Você imagine a gente publicar um ato regulatório para cada produto que a gente regula...

Então, hoje nós estamos estruturando e estamos propondo um novo arcabouço normativo do Inmetro, bem alinhado a práticas de mercado, como o mercado europeu e o mercado americano, em que você tem regulamentos de caráter mais transversal em que você enuncia, na verdade, os riscos que você espera... Que você espera não, os riscos que você determina em regulamento, riscos que o seu produto não pode impor ao usuário, e se deixa o fabricante projetar, especificar o seu produto e tal, e ser ele o responsável por não acarretar nenhum tipo de dano. Com isso, a gente atua fortemente não mais no ambiente normativo, estabelecendo regras prescritivas, e sim num ambiente de fiscalização, que é o monitoramento e controle de tudo aquilo de que a gente deveria cuidar no mercado.

E o papel da normalização: aí é a Associação Brasileira de Normas Técnicas que ganha um destaque muito grande. Por quê? É na norma técnica, que é fruto de um consenso da sociedade, que vão estar anunciados os requisitos técnicos, extremamente prescritivos, que um produto deve atender. Mas o ato normativo do regulador tem um caráter transversal. Produto elétrico: ele não pode sujeitar o usuário a risco de choque, ele não pode superaquecer porque senão é um princípio de incêndio, e ele tem que ter o desempenho que se espera dele. Eu, se publicar um ato dessa forma, estarei dizendo que qualquer produto no mercado que não atenda isso estará irregular.

Então, nós estamos mudando, na verdade, a abordagem e o jeito de regulamentar, por exemplo. E assim vai ser para qualquer item, seja um item na área automotiva, como um pneu, uma roda. A gente vai passar a regulamentá-lo de

forma mais abrangente. Com isso, a gente acha que consegue adequar a nossa realidade de recursos à necessidade de regulamentos, de ações regulatórias do País.

No modelo antigo, a resposta é sim, mas eu precisaria de 500 vezes mais profissionais do que eu tenho hoje para dar conta de todos esses produtos, entende? Esse é que é o ponto.

A SRA. PRESIDENTE (Zenaide Maia. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RN) - Então, é falta de pessoal mesmo, recursos humanos. Porque, pelo o que senhor disse, mesmo que exista uma norma de fabricação, tem que haver uma regulamentação, senão ninguém vai ver... Mas tudo bem.

Eu quero agora a resposta para o nosso Senador Veneziano.

O SR. LEONARDO MACHADO ROCHA - Sobre a questão dos cronotacógrafos, não é?

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - PB) - É sobre...

O SR. LEONARDO MACHADO ROCHA - Ah, tá! Desculpe-me.

A SRA. PRESIDENTE (Zenaide Maia. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RN) - Sobre a resolução, a mudança no código...

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - PB) - Não. É sobre a pergunta que o Dr. Nazon fez em relação à necessidade da cobrança da taxa, por força de ser um equipamento que...

O SR. LEONARDO MACHADO ROCHA - Retroage. Sim.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - PB) - Foi a pergunta que o Dr. Nazon...

O SR. LEONARDO MACHADO ROCHA - Além da questão de regulação de segurança de produtos e serviços, o Inmetro também é uma agência reguladora na questão metrológica. Então, o Inmetro, através da nossa Diretoria de Metrologia Legal, regulamenta uma série de equipamentos metrológicos, como também a questão de equipamentos relacionados à medição de parâmetros relacionados à saúde.

Eu preciso, na verdade, verificar com o pessoal da Diretoria de Metrologia Legal, porque o processo de aprovação de um equipamento tem etapas. Primeiro, obviamente, existe lá um regulamento que define quais são as características que um determinado equipamento tem que atender. Depois, é feita uma aprovação do modelo do equipamento; ou seja, uma espécie de um protótipo. Esse protótipo é levado para o Inmetro, é avaliado, e identifica-se que aquele fornecedor tem condições de produzir um equipamento que atenda ao regulamento e que, portanto, a sua medição é confiável. Só que isso é a aprovação de um protótipo. Depois ele entra em produção, ele entra em escala, e aí você tem a história da verificação inicial, que ocorre em 100% dos equipamentos, e, depois, a inspeção periódica, que ocorre já com o equipamento em uso. Aí você vai falar: "Tudo bem, mas por que a inicial não é feita em fábrica?" Eu tenho a impressão de que existem instrumentos metrológicos com os quais, sim, a inspeção é feita em fábrica; e existem outros que não, ela já é feita em condições de uso, porque me parece - e aí a gente pode confirmar isso lá dentro - que a exatidão do instrumento é afetada a depender do processo de instalação para uso daquele equipamento.

Assim, eu não consigo afirmar isso agora - sequer é da minha diretoria, eu estou me arvorando a falar de um processo de outra diretoria, mas que está dentro da mesma instituição; e que bom que eu consigo falar um pouco, pelo menos, disso -, mas a gente pode verificar isso lá dentro. E eu vou levar isso para o pessoal da área de metrologia legal para que a gente avalie, para que eles avaliem lá exatamente. Eu vou levar esse pleito, essa manifestação, para que eles avaliem a possibilidade de que essa avaliação inicial seja transferida para dentro da fábrica, reduzindo, assim, o custo para o usuário, ficando no fabricante.

Não sei se atende, mas...

A SRA. PRESIDENTE (Zenaide Maia. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RN. *Fora do microfone.*) - ... a pergunta que o Senador Veneziano fez.

O SR. DANIEL TAVARES - Bom, Senador, como o senhor me facultou... Realmente não me sinto confortável neste momento para tratar de todos os assuntos do PL que foi encaminhado ao Congresso sobre o Código de Trânsito. Explico devidamente o porquê: ali a maioria dos assuntos diz respeito às diversas áreas do Denatran; eu sou responsável por uma área só, a parte de segurança viária.

Mas entendo que o PL foi debatido, sim, no Denatran; foram debatidos alguns pontos exaustivamente dentro do órgão. Assim também, complementando a pergunta feita pelo Sr. Nazon com relação à forma de normatizar do Denatran: a nova

gestão tem uma diretriz muito clara, que é a de envolver todos os interessados nos diversos temas, sejam eles favoráveis, sejam contrários, discutir à exaustão esse assunto. E, quanto a tudo que for referente ao transporte escolar, se vocês quiserem participar, será facultada a vocês a participação também nesse debate.

A mudança do Contran, deixando de ser um conselho de representantes de ministérios para ser um conselho de ministros ou de seus assessores diretos, faz com que o debate normativo, o debate dos regulamentos do Contran, nas respectivas câmaras temáticas, nos diversos fóruns que foram abertos para discussão regulatória, seja feito à exaustão. Então, nós precisamos, sim, contar com vocês. Nós abriremos, facultaremos ao setor, a qualquer parte do setor, o debate e a participação nisso, como tem sido feito ao longo deste primeiro semestre.

E, retomando a questão do PL, eu entendo que é importante esclarecer alguns assuntos. No caso específico da cadeirinha, não há uma desobrigação do seu uso. O que foi proposto foi uma mudança na questão da penalidade apenas. A cadeirinha continua sendo obrigatória. Eu entendo que o PL traz alguns avanços, outros tipos de avanços que não estão em debate, que não estão em voga, como a modernização do próprio Código de Trânsito, a modernização dos órgãos de trânsito, do Sistema Nacional de Trânsito, e traz à luz também um debate para a sociedade daquilo que a gente precisa entender como importante, traz à sociedade a discussão do assunto. Se vai ser mantida a mudança, a alteração de penalidade, isso está em discussão aqui no Congresso. A Câmara dos Deputados e o Senado irão discutir e decidir essa questão. Mas é importante trazer o debate sobre o que é realmente o uso da cadeirinha, o efetivo uso da cadeirinha, nesse caso específico, nesse ponto específico.

É isto que eu acho: eu entendo que o PL traz um debate que às vezes fica ali adormecido. Às vezes eu uso a cadeirinha só porque é obrigatório, porque a lei obriga. Não, a cadeirinha é um elemento essencial, um equipamento essencial de segurança das crianças. Quantas e quantas vidas não foram poupadas com o uso da cadeirinha, em acidentes em que a cadeirinha foi um fator de segurança importante. Então, esse debate a gente tem que trazer à tona: eu uso a cadeirinha porque eu sou obrigado por lei ou porque é meu dever como pai ou como mãe cuidar do meu filho? Que responsabilidade eu tenho? Será que a nossa sociedade não tem maturidade para entender as suas reais obrigações? Não porque sejam legais, mas porque, de fato, é necessário utilizar a cadeirinha para proteger o meu filho ou minha filha. É importante eu usar o cinto de segurança para eu me proteger num eventual acidente. Para um acidente, a gente nunca está preparado. A gente tem que estar preparado para ele, mas a gente nunca sabe quando ele ocorrerá. A gente tem que se preparar para ele. Então, acho que essa é a importância de alguns pontos que estão no PL. Alguns pontos foram discutidos, sim, no Denatran, mas eu entendo que um debate maior sobre todos os aspectos do PL seria importante e terá seu momento, efetivamente, nesta Casa.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - PB) - Minha Presidente, se a senhora me permite...

A SRA. PRESIDENTE (Zenaide Maia. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RN) - Permito.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - PB) - Eu fui convidado a participar, como integrante que somos todos nós, de uma reunião sobre um assunto que ontem, em Plenário, tanto a senhora quanto eu falamos, que é muito delicado para a Região Nordeste, que foi esse levantamento último feito e apresentado indicando a pífia participação da Caixa Econômica em financiamentos, em empréstimos feitos para o Nordeste, na ordem de 2,2%. A nossa companheira Senadora Eliziane Gama está recebendo a Vice-Presidente da Caixa lá na Liderança e pediu-nos que pudéssemos também participar.

Eu quero, pedindo desculpas a V. Exa., pedindo desculpas a todos os dignos representantes que se dispuseram a conversar conosco, ao próprio representante do Sindicato dos Transportes Escolares, pedir permissão para me retirar.

E quero dizer que concordo com o nosso companheiro Daniel Mariz. E que bom que um integrante do Governo possa compartilhar conosco, membros desta Casa, porque, vez por outra, nos vemos simplesmente lateralizados nesse debate. Esse debate precisa ser feito aqui e não através de decretos presidenciais. Por isso mesmo que, concordando ou não com os propósitos meritórios desta ou daquela sugestão do Executivo, a gente vai fazer esse debate - não como em alguns assuntos que a Presidência deseja nos impor, impor à sociedade o que é do seu desejo sem um debate prévio.

Um abraço a todos. Parabéns!

A SRA. PRESIDENTE (Zenaide Maia. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RN) - Obrigado, Senador. Normalmente, só quem fala são os Senadores, mas vou aqui passar a palavra para o nosso Deputado Federal Abou Anni para suas considerações.

O SR. ABOU ANNI (PSL - SP) - Sra. Presidente, eu agradeço muito esta oportunidade de poder discutir o transporte escolar em nível nacional.

Eu sou o Deputado Abou Anni, de São Paulo. Eu tenho uma ligação muito próxima com essa categoria dos condutores de transporte escolar, até porque ministro aula de legislação de trânsito para essa categoria.

Então, me chamou atenção esta audiência pública. Eu também não tinha informação desta audiência pública, fiquei sabendo ontem e corri para cá. Inclusive, eu sou da CVT da Câmara dos Deputados e estou ausente neste momento na minha Comissão para estar aqui.

Pelo que eu percebi, Sra. Presidente, temos que ter uma visão mais ampla do transporte escolar e não uma visão monocular, porque eu percebi que muitos colocaram aqui a questão do transporte público, e nós temos que lembrar que existe o transporte privado. E todas as legislações que venham de encontro a esta categoria refletem mais diretamente no privado, porque, muitas vezes, o transporte público não cumpre as legislações, uma vez que é a própria prefeitura que o faz, e quem o faz não fiscaliza, mas o transporte escolar privado, muitas vezes, fica refém de muitas legislações, e muitas legislações, com todo o respeito, até desnecessárias. A categoria vem sendo sufocada por tantas regras.

Eu queria deixar um esclarecimento mais amplo pelo menos no âmbito do Estado de São Paulo, em especial, a cidade de São Paulo, em que ultrapassamos os 12 mil condutores escolares, com quase 13 mil condutores regulares, fora os clandestinos. E agora estão inventando aplicativos para transporte escolar. Tudo isso que nós estamos discutindo como segurança vai-se cachoeira abaixo, porque o aplicativo não vai cumprir os requisitos do Código de Trânsito, o aplicativo não vai cumprir as resoluções, as portarias do Detran - e a todos cabe essa fiscalização. Por exemplo, quando se fala de regulamentação de um condutor escolar, o condutor por lei tem que ter: 21 anos; categoria D; curso de 50 horas aulas; atualização a cada cinco anos em 16 horas aulas; e, em São Paulo, curso de mobilidade reduzida, pois ele tem que estar capacitado a transportar crianças com deficiência. Ele ainda tem que levantar suas certidões de distribuição criminal, para ver se há algum crime que o impeça de exercer essa atividade. E, quanto à regulamentação do veículo, questão de segurança: luz de vigia - eu fiz algumas anotações aqui -; limitador da abertura da janela especificamente para o Estado de São Paulo; faixa de transporte escolar; vistoria semestral prevista no art. 136 do Código. E o art. 139 do Código ainda não exclui a competência do Município de legislar. Então, muitos Municípios de São Paulo fazem duas vistorias. São duas previstas em lei federal e mais duas previstas em legislação municipal. Então, já vamos para quatro vistorias ao ano. Alguns veículos que são transformados para combustível de gás têm mais uma vistoria do gás. Então, vão para cinco vistorias por ano. Há o laudo do tacógrafo a cada dois anos. E, em tudo isso, nós estamos falando de taxas, não é gratuito. Nada disso é de graça.

O que me preocupa muito? As burocracias. Quando se fala em autorização para um condutor escolar, então, ele tem que ter autorização do Estado, ele tem que ter autorização do Município, que é o seu alvará - em São Paulo, chamamos de CRM (Certificado de Registro Municipal) -, e ainda tem que ter as autorizações dependendo da via em que ele transita. Se for pegar uma rodovia, ele precisa de autorização da ANTT; se for transportar de uma cidade a outra, autorização da MTU, no Estado de São Paulo; e mais a autorização do Município. Então, nós estamos falando de tantas burocracias.

E o que mais nos preocupa? Os nossos Deputados e os nossos Senadores, que muitas vezes não têm uma visão tão ampla da categoria, começam a criar legislações e legislações e vêm sufocando a categoria. Por exemplo, realmente, foi aprovado nesta Casa aqui, no Senado, o projeto de lei que obriga o monitoramento das câmeras internas, mas, para que todos saibam, na verdade, nós temos a Resolução 504 que obriga câmera frontal, câmera traseira, câmera lateral. É muita legislação!

E nós queríamos ter uma oportunidade, numa Casa lotada, de vir aqui realmente discutir a isenção do IPI. Existem dezenas de projetos tramitando nas duas Casas Legislativas, dezenas, mas nunca se chega a um finalmente. Gostaríamos de discutir um incentivo de isenção...

(Soa a campanha.)

O SR. ABOU ANNI (PSL - SP) - ... para o transporte escolar- estou concluindo, Presidente - em razão do BNDES. Então, a categoria precisa de ajuda também, a categoria vem sendo sufocada por tantas legislações.

É só para deixar aqui as minhas considerações, Sra. Presidente, e agradecer muito esta oportunidade de ter direito a voz. Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Zenaide Maia. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RN) - Obrigada ao senhor e obrigada a todos aqui presentes.

Finalmente, a gente discutiu um bocado e encerrou aqui. Então, o que é que acontece? Eu quero aqui propor a dispensa da leitura e a aprovação da Ata da 25ª Reunião da Comissão.

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

A ata está aprovada e será publicada no *Diário do Senado Federal*, juntamente com as notas taquigráficas.

Esta Presidência agradece a disposição dos convidados em comparecer à nossa Comissão.

Declaro encerrada a presente reunião.

Muito obrigada.

(Iniciada às 9 horas e 34 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas e 49 minutos.)